

BELGISCHE SENAAAT SENAT DE BELGIQUE

ZITTING 1960-1961

16 NOVEMBER 1960

Ontwerp van wet
betreffende de investeringen
— Openbare Werken —

MEMORIE VAN TOELICHTING

INHOUDSTAFEL.

Titel I. — UITEENZETTING.

Hoofdstuk I. — <i>Probleemstelling</i>	4
§ 1. — <i>De investeringen van de particuliere sector</i>	6
I. Onze tekorten	6
II. De getroffen maatregelen	7
§ 2. — <i>De investeringen in de openbare sector</i>	9
I. De openbare investeringen in 's lands economie	9
II. De economische betekenis van de infrastructuur waarvoor het Ministerie van Openbare Werken zorg moet dragen	11
A. De verkeerswegen	11
1. De havens	14
2. Het wegennet	15
3. De waterwegen	16
B. De gebouwen	17
III. Het opzet van het wetsontwerp	18
Hoofdstuk II. — <i>Huidige stand op het gebied van de investeringen die van het Ministerie van Openbare Werken afhangen</i>	21
§ 1. — <i>Achterstand en wisselvalligheden van de openbare investeringen</i>	21
I. De huidige toestand en zijn gevolgen	21
II. Hoe die toestand te verklaren is	27
§ 2. — <i>Ontleding van de vastleggingen voor openbare werken tijdens de jongste jaren</i>	33
I. Ontleding van de vastleggingen voor openbare werken in structureel verband	35
A. De evolutie tijdens de jaren 1949 tot 1959	35
B. Recente verbetering van de toestand	39
II. Ontleding van de vastleggingen voor openbare werken in conjunctureel verband	43
§ 3. — <i>De investeringsinspanning van onze burelen</i>	47
Hoofdstuk III. — <i>De actiemogelijkheden die door het ontwerp van wet betreffende de investeringen in openbare werken worden geopend</i>	51
§ 1. — <i>De structurele actie</i>	52
I. De inventaris van de permanente behoeften	53
II. Vaststelling van het basisprogramma	54
A. Spreiding van het programma	54

SESSION DE 1960-1961

16 NOVEMBRE 1960

Projet de loi
relatif aux investissements
— Travaux publics —

EXPOSE DES MOTIFS

SOMMAIRE

Titre I^{er}. — EXPOSE.

Chapitre I ^{er} . — <i>Position du problème</i>	4
§ 1 ^{er} . — <i>Les investissements dans le secteur privé</i>	6
I. Nos déficiences	6
II. Les mesures prises	7
§ 2. — <i>Les investissements dans le secteur public</i>	9
I. Les investissements publics dans l'économie nationale	9
II. L'importance économique de l'infrastructure dépendant du Ministère des Travaux publics	11
A. Les voies de communication	11
1. Les ports	14
2. Le réseau routier	15
3. Les voies d'eau	16
B. Les bâtiments	17
III. Les perspectives du projet de loi	18
Chapitre II. — <i>La situation actuelle en matière d'investissements dépendant du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction</i>	21
§ 1 ^{er} . — <i>Retards et vicissitudes des investissements publics</i>	21
I. La situation actuelle et ses conséquences	21
II. Les raisons expliquant cette situation	27
§ 2. — <i>Analyse des engagements de travaux publics durant ces dernières années</i>	33
I. Analyse des engagements de travaux publics sur le plan structurel	35
A. L'évolution durant les années 1949 à 1959	35
B. Améliorations récentes de la situation	39
II. Analyse des engagements de travaux publics sur le plan conjoncturel	43
§ 3. — <i>Les efforts des pays voisins</i>	47
Chapitre III. — <i>Les perspectives d'action ouvertes par le projet de loi relatif aux investissements — Travaux publics</i>	51
§ 1 ^{er} . — <i>L'action structurelle</i>	52
I. L'inventaire des besoins permanents	53
II. Définition du programme de base	54
A. L'étalement du programme	54

B. Het totaal begrotingsprogramma . . .	55	B. Le programme budgétaire global . . .	55
C. Het gesplitst begrotingsprogramma . . .	56	C. Le programme budgétaire réparti . . .	56
D. Bepaling van de programma's . . .	57	D. La détermination du programme . . .	57
III. Productiviteit en rentabiliteit van de werken . . .	58	III. Productivité et rentabilité des travaux . . .	58
A. De productiviteit van de investeringen voor de Natie . . .	59	A. La productivité des investissements pour la nation . . .	59
B. De rentabiliteit van de investeringen voor de Staat . . .	62	B. La rentabilité des investissements pour l'Etat . . .	62
1. Besparingen op het beheer . . .	62	1. Economie de gestion . . .	62
2. Nieuwe inkomsten . . .	62	2. Recettes nouvelles . . .	62
3. Terugverkrijging in de vorm van diverse belastingen . . .	63	3. Récupération sous forme d'impôts divers . . .	63
IV. De actiemiddelen . . .	64	IV. Les moyens d'action . . .	64
V. Het wegenbouwprogramma . . .	65	V. Le programme routier . . .	65
A. De evolutie van het automobielpark . . .	66	A. L'évolution du parc automobile . . .	66
B. De toeneming van de verkeersdichtheid en de capaciteit van de netten . . .	69	B. L'augmentation des volumes de circulation et la capacité des réseaux . . .	69
C. De verkeersveiligheid . . .	71	C. La sécurité routière . . .	71
D. De wegverlichting . . .	72	D. L'éclairage des routes . . .	72
E. De verbeteringen in de steden . . .	75	E. Les aménagements urbains . . .	75
F. De technische normen van het wegennet . . .	77	F. Les normes techniques du réseau routier . . .	77
G. Productiviteit en rentabiliteit . . .	79	G. Productivité et rentabilité . . .	79
1. De productiviteit . . .	80	1. Productivité . . .	80
a) Grondslagen voor de berekening van de productiviteit . . .	80	a) Principes de calcul de la productivité . . .	80
b) Besparingen . . .	84	b) Economies . . .	84
c) Onvermijdelijke uitgaven bij niet modernisering . . .	88	c) Dépenses indispensables en l'absence de modernisation . . .	88
d) De productiviteit en het productiviteitscijfer van het investeringsprogramma voor de wegenbouw 1960-1974 . . .	90	d) La productivité et le taux de productivité du programme d'investissements routiers 1960-1974 . . .	90
2. De baten voor het wegtransport . . .	93	2. Les profits du transport routier . . .	93
a) Onderhoud en afschrijving van de voertuigen . . .	93	a) Entretien et amortissement des véhicules . . .	93
b) Brandstofverbruik . . .	94	b) Consommation de carburant . . .	94
c) Lonen van het rijdend personeel . . .	94	c) Salaires du personnel roulant . . .	94
d) Daling van het aantal ongevallen . . .	94	d) Réduction des accidents . . .	94
3. De rentabiliteit . . .	95	3. La rentabilité . . .	95
H. Het programma der werken . . .	96	H. Le programme des réalisations . . .	96
I. Een nieuwe formule : geconcedeerde autosnelwegen . . .	97	I. Une formule nouvelle : les concessions d'autoroutes . . .	97
VI. Het waterbouwprogramma . . .	98	VI. Le programme des voies hydrauliques . . .	98
A. De waterwegen . . .	99	A. Les voies navigables . . .	99
1. Raming van de infrastructuurbehoeften . . .	99	1. Prévisions des besoins en infrastructure . . .	99
a) Verouderde staat van het huidige net . . .	99	a) La vétusté du réseau actuel . . .	99
b) Nieuwe eisen op nationaal en internationaal vlak . . .	99	b) Les nouvelles exigences sur le plan national et international . . .	99
c) Het verkeer over de waterwegen en de nijverheidsproductie . . .	100	c) Le trafic de la voie d'eau et la production industrielle . . .	100
d) Het verkeer en de modernisering van de waterwegen . . .	105	d) Le trafic et la modernisation des voies navigables . . .	105
2. Productiviteit . . .	106	2. Productivité . . .	106
a) Algemene gevolgen . . .	107	a) Effets généraux . . .	107
b) Directe gevolgen . . .	108	b) Effets directs . . .	108
c) Invloed op de overige vervoermiddelen . . .	111	c) Incidence sur les autres moyens de transport . . .	111
d) Berekening van de productiviteit . . .	111	d) Calcul de la productivité . . .	111
e) Besluit . . .	118	e) Conclusion . . .	118
3. Invloed op de Rijksfinanciën . . .	118	3. Incidence sur la trésorerie de l'Etat . . .	118
4. Uiteenzetting van het programma . . .	120	4. Exposé du programme . . .	120
a) Modernisering van de bestaande waterwegen . . .	120	a) Modernisation des voies existantes . . .	120
b) Aanleg van nieuwe waterwegen . . .	121	b) Création de voies nouvelles . . .	121
c) Nadere bijzonderheden omtrent het programma . . .	121	c) Détail du programme . . .	121
B. De zeehavens . . .	123	B. Les ports maritimes . . .	123
1. Ramingen en programma's . . .	123	1. Prévisions et programmes . . .	123
a) De haven van Antwerpen . . .	123	a) Le port d'Anvers . . .	123

b) De haven van Gent	125
c) De havens van Zeebrugge en van Brugge	126
d) De haven van Oostende	127
e) De havens van Brussel en van Luik	128
2. Productiviteit en rentabiliteit	128
C. De stuwdammen	130
1. De stuwdam van de Gileppe	134
2. De stuwdam van Eupen en de toeverleiding Béthane-Seraing	134
3. De stuwdam van de beide Ourthes	135
D. De ontwatering	138
1. De Luikse agglomeratie	138
2. De vallei van de Beneden-Hene	140
VII. Het gebouwenprogramma	141
A. Noodzakelijkheid van een basisprogramma	141
B. Productiviteit en rentabiliteit	142
1. De productiviteit	142
a) Uit oogpunt van de organisatie van het werk	143
b) Voor het publiek	143
2. De rentabiliteit	144
C. Bepaling van het programma	145
1. De gebouwen bestemd voor de hergroepering van de administratieve diensten	145
2. De administratieve gebouwen eigen aan sommige departementen	146
a) Ministerie van Binnenlandse Zaken	146
b) Ministerie van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel	146
c) Ministerie van Verkeerswezen	146
d) Ministerie van Financiën	147
e) Ministeries van Openbaar Onderwijs en van Openbare Werken en van Wederopbouw	147
3. De gebouwen voor speciaal gebruik	147
a) Gebouwen voor reclassering en voor bescherming van de maatschappij	147
b) Culturele en wetenschappelijke gebouwen	147
c) Rijkswachtkazernes	147
VIII. De toelagen voor werken uitgevoerd door de lagere besturen	148
§ 2. — De conjuncturele actie	150
I. De oogmerken van de conjuncturele actie	150
II. Het conjunctuurprogramma	151
A. Rol van het conjunctuurprogramma	151
B. Bepaling van het conjunctuurprogramma	152
1. Omvang van de werken	153
2. Verdeling van de werken	154
a) De toelagen aan de lagere besturen	154
b) De wegenbouwkundige werken	155
c) De bouwkundige werken	155
d) De waterbouwkundige werken	156
III. De actiemiddelen	156
A. De maatregelen van administratieve aard	157
B. De financiële mechanismen	158
IV. De invloed van die anticyclische actie	159
A. Het zich verspreiden van de aanvankelijke uitgave over het bedrijfsleven	159
B. Kettingwerking	160
C. Invloed op de Staatsfinanciën	160
D. Invloed op de buitenlandse betalingsbalans	161
E. Toepassingsvoorwaarden	162
Titel II. — TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN	163

b) Le port de Gand	125
c) Les ports de Zeebrugge et de Bruges	126
d) Le port d'Ostende	127
e) Les ports de Bruxelles et de Liège	128
2. Productivité et rentabilité	128
C. Les barrages-réservoirs	130
1. Le barrage de la Gileppe	134
2. Le barrage d'Eupen et l'adduction Béthane-Seraing	134
3. Le barrage des deux Ourthes	135
D. Le démergement	138
1. L'agglomération liégeoise	138
2. La vallée de la Haine inférieure	140
VII. Le programme des bâtiments	141
A. Nécessité d'un programme de base	141
B. Productivité et rentabilité	142
1. La productivité	142
a) Au point de vue de l'organisation du travail	143
b) Pour le public	143
2. La rentabilité	144
C. Détermination du programme	145
1. Les bâtiments destinés à regrouper les services administratifs	145
2. Les bâtiments administratifs propres à certains départements	146
a) Ministère de l'Intérieur	146
b) Ministères des Affaires étrangères et du Commerce extérieur	146
c) Ministère des Communications	146
d) Ministère des Finances	147
e) Ministères de l'Instruction publique et des Travaux publics et de la Reconstruction	147
3. Les bâtiments à usages spéciaux	147
a) Bâtiments de réadaptation et de défense sociale	147
b) Bâtiments culturels et scientifiques	147
c) Casernes de gendarmerie	147
VIII. Les subventions pour travaux exécutés par les pouvoirs subordonnés	148
§ 2. — L'action conjuncturelle	150
I. Les objectifs de l'action conjuncturelle	150
II. Le programme conjuncturel	151
A. Fonction du programme conjuncturel	151
B. Définition du programme conjuncturel	152
1. Consistance des travaux	153
2. Répartition des travaux	154
a) Les subventions aux pouvoirs subordonnés	154
b) Les travaux routiers	155
c) Les bâtiments	155
d) Les travaux hydrauliques	156
III. Les moyens d'action	156
A. Les mesures d'ordre administratif	157
B. Les mécanismes financiers	158
IV. Les effets de cette action anticyclique	159
A. Diffusion de la dépense initiale à travers l'économie	159
B. Répercussion en chaîne	160
C. Effets sur la trésorerie de l'Etat	160
D. Effets sur la balance des paiements extérieurs	161
E. Conditions d'application	162
Titre II. — COMMENTAIRE DES ARTICLES	163

TITEL I.

UITEENZETTING.

DAMES EN HEREN,

HOOFDSTUK I.
PROBLEEMSTELLING.

Dit ontwerp van wet maakt deel uit van de algemene politiek der Regering inzake economische expansie. Het is bestemd om een der belangrijkste en doeltreffendste werktuigen van deze politiek te zijn.

Om goed de draagwijdte van dit ontwerp te vatten, is het nodig in de eerste plaats een kort overzicht te geven van de evolutie van de economische toestand van België sedert de bevrijding van het grondgebied.

Wij waren er zeer kort na het einde van de tweede wereldoorlog in ruime mate in geslaagd onze puinen wederop te bouwen en aan onze bevolking een levensstandaard te verschaffen, welke die van onze buurlanden overtrof. De industriële expansie en de stijging der productiviteit waarvan men op dat ogenblik getuige was, zijn aan verschillende oorzaken toe te schrijven, hoofdzakelijk aan een betrekkelijke bewaring van ons economisch potentieel, dank zij een minder grote vernieling van onze industriële uitrusting en van de haveninrichtingen te Antwerpen, alsmede aan een uitzonderlijk moedige muntpolitiek. Per slot van rekening hebben wij een hogere levensstandaard kunnen genieten omdat wij in staat waren zeer vlug aan de vraag van het buitenland te voldoen. De bewondering die ons herstel toen verwekte, droeg ertoe bij ten onzent een zodanig klimaat van vertrouwen te verwekken en in stand te houden, dat wij de overtuiging hadden voor geruime tijd tegen iedere verrassing beveiligd te zijn.

En toch heeft deze toestand zich in enkele jaren gewijzigd. De pas achter ons liggende recessie heeft in ons land vlugger en tegelijk harder toegeslagen dan in de ons omringende landen, tegenover welke onze toestand bevoorrecht leek. Bovendien zal de grote tegenslag die wij zopas in Afrika hebben gekend, hoe hij zich op politiek vlak verder ook moge ontwikkelen, onvermijdelijk een terugslag hebben op onze toekomstige economische expansie.

Ongetwijfeld kunnen wij zowel in de particuliere als in de openbare sector op prijzenswaardige initiatieven, verdienstelijke verwezenlijkingen en een onbetwistbare vooruitgang bogen. Bovendien zijn we inzake sociale vooruitgang er in geslaagd de eerste plaats onder de volkeren van het vasteland in te nemen en ons op die plaats te handhaven; dat is heel goed, al doen de hoge lonen en de zware sociale lasten de kostprijzen onvermijdelijk stijgen zo ze niet gepaard gaan met een opvoering van de productiviteit. Het is echter niet minder waar dat, in haar geheel beschouwd, onze economie in een korte tijdspanne ten achteren geraakt is. Men heeft beweerd, niet geheel ten onrechte trouwens, dat wij, in het besef van onze successen en tevreden over onze welstand, voortgegaan zijn met boven onze werkelijke middelen te leven. In werkelijkheid was de bevoorrechte positie die wij toen kenden, uiteraard voorlopig aangezien de structuur zelf van ons bedrijfsleven ons vatbaar maakte voor een grotere kwetsbaarheid in tijden van crisis en recessie.

Men mag niet uit het oog verliezen dat ons land een der eerste ter wereld was waar op grote schaal aan industrialisatie gedaan werd, die natuurlijkerwijze op de sector zware industrie georiënteerd was. Dientengevolge zijn wij

TITRE I^{er}

EXPOSE.

MESDAMES, MESSIEURS,

CHAPITRE I^{er}.
POSITION DU PROBLEME.

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre de la politique générale d'expansion économique du Gouvernement. Il est destiné à en être un des instruments les plus importants et les plus efficaces.

Pour saisir la portée de ce projet, il convient tout d'abord de rappeler brièvement l'évolution de la situation économique de la Belgique depuis la libération du territoire.

Très peu de temps après la fin de la seconde guerre mondiale, nous étions parvenus, dans une large mesure, à nous relever de nos ruines et à assurer à nos populations un standard de vie supérieur à celui de nos voisins. L'expansion industrielle et l'accroissement de productivité constatés à cette époque procèdent de diverses causes, parmi lesquelles on peut relever essentiellement la relative préservation de notre potentiel économique, grâce à de moindres destructions de notre équipement industriel et des installations du port d'Anvers, ainsi qu'une politique monétaire d'un rare courage. En somme nous avons pu mieux vivre parce que nous avons été à même de satisfaire très rapidement aux demandes de l'étranger. L'admiration que suscitait alors notre redressement contribua à créer et à maintenir chez nous un tel climat de confiance, que nous eûmes la conviction d'être, pour très longtemps, à l'abri de toute surprise.

Et cependant, cette position s'est modifiée en un très petit nombre d'années. La récession qui vient de s'achever nous a touché à la fois plus rapidement et plus durement que ces voisins à l'égard desquels notre situation apparaissait privilégiée. Et le grave échec que nous venons de subir en Afrique — quels que soient les développements politiques ultérieurs — se répercutera fatalement sur notre expansion économique d'avenir.

Sans doute, avons-nous mis à notre actif, tant dans le secteur privé, que dans le secteur public, des initiatives dignes d'éloges, des réalisations méritoires, des progrès certains. Au surplus, nous avons réussi à nous hisser et à nous maintenir à la tête des nations du continent en matière de progrès social; c'est fort bien ainsi, quoique de hauts salaires et de lourdes charges sociales provoquent inévitablement la hausse des prix de revient, s'ils ne sont accompagnés par un accroissement de productivité. Il n'en est pas moins vrai que, dans son ensemble, notre économie s'est trouvée distancée en un court laps de temps. On a affirmé, avec quelque raison d'ailleurs, que, conscients de nos succès et satisfaits de notre bien-être, nous avions continué à vivre au-dessus de nos véritables moyens. En réalité, la position privilégiée que nous connaissions alors était essentiellement provisoire, la structure même de notre économie nous exposant à une sensibilité plus aiguë à la crise et à la récession.

Il ne faut pas perdre de vue que notre pays a été parmi les premiers du monde à connaître une industrialisation intense, naturellement axée sur le secteur de l'industrie lourde. Dès lors, nous avons continué à consacrer le

voortgegaan met het beste onze krachten aan deze traditionele sector te wijden, terwijl onze naburen hunnerzijds hun eigen industrialisatie tot stand, tot ontwikkeling en tot vervolmaking brachten.

Daarom mag onze productiviteit al blijft ze in het absolute nog altijd bevredigend, ons geen illusies meer doen maken nu de invoering van de Gemeenschappelijke Markt de economische perspectieven op het Europese vlak verplaatst. Zeker, ons nationaal inkomen per inwoner blijft nog steeds het hoogste van al de landen der Europese Economische Gemeenschap. Evenwel verloopt de stijging van onze bruto nationale productie thans in een langzamer tempo dan bij de overige landen-leden van die Gemeenschap.

Zulks blijkt uit de studiën ter zake van de E.O.E.S. en van de U.N.O.

E.O.E.S. (Centrale Raad voor het Bedrijfsleven).

Landen	Cijfer der jaarlijkse stijging van de bruto nationale productie : periode 1950-1955
West-Duitsland	10
Frankrijk	4
Italië	6
Nederland	5
België	3

U.N.O. (Economische Commissie voor Europa).

Landen	Gemiddeld jaarlijks cijfer van de stijging der bruto nationale productie	
	Période 1949-1953	Période 1953-1957
West-Duitsland	8	7,7
Frankrijk	4	5,6
Italië	6,2	5,4
Nederland	4	4,6
België	3,8	3,3

Hoe is het in die omstandigheden mogelijk geen oog te hebben voor het gevaar dat ons land loopt, binnen afzienbare tijd de schijnbaar zo gunstige positie te verliezen die het in Europa verworven had? Is het ook niet noodzakelijk de in Kongo geleden economische verliezen goed te maken door nieuwe rijkdommen die wij moeten scheppen dank zij onze ondernemingsgeest en onze nijverheid?

Wij dienen dus te reageren. Maar hoe? Uiteraard door een investeringspolitiek. Wanneer een land, om zijn evolutie in de best mogelijke omstandigheden te verwezenlijken en aan zijn bevolking een steeds toenemende welvaart te bezorgen, gedwongen wordt zijn productie-economie aan een algemeen en internationaal tempo aan te passen, dan moet het investeren, zowel in de openbare als in de particuliere sector. Het moet meer investeren en het moet beter investeren. Het vraagstuk der investeringen vertoont immers een dubbel aspect : een kwantitatief aspect en een kwalita-

meilleur de nos forces à ce secteur traditionnel, cependant que nos voisins créaient, développaient et perfectionnaient, eux aussi, leur propre industrialisation.

C'est pourquoi notre productivité, si elle demeure toujours satisfaisante dans l'absolu, ne doit plus nous faire illusion au moment où l'instauration du Marché Commun transpose les perspectives économiques à l'échelle européenne. Certes, notre revenu national, par tête d'habitant, demeure encore le plus élevé des pays de la Communauté économique européenne. Cependant, l'accroissement de notre produit national brut s'opère actuellement à un rythme moindre que celui des autres nations membres de cette Communauté.

C'est ce que font apparaître les études de l'O.E.C.E. et de l'O.N.U. en la matière.

O.E.C.E. (Conseil central de l'économie).

Pays	Taux d'accroissement annuel du produit national brut : période 1950-1955
Allemagne occidentale	10
France	4
Italie	6
Pays-Bas	5
Belgique	3

O.N.U. (Commission économique pour l'Europe).

Pays	Taux moyens annuels d'accroissement du produit national brut	
	Période 1949-1953	Période 1953-1957
Allemagne occidentale	8	7,7
France	4	5,6
Italie	6,2	5,4
Pays-Bas	4	4,6
Belgique	3,8	3,3

Comment ne pas apercevoir, dans ces conditions, le risque que court notre pays de perdre, à brève échéance, la position apparemment si favorable qu'il avait acquise en Europe? N'est-il pas indispensable, également, de compenser les pertes économiques que nous subissons au Congo par des richesses nouvelles que nous devons créer grâce à notre initiative et à notre industrie?

Nous devons donc réagir. Comment? Essentiellement par une politique d'investissements. Lorsque, pour réaliser son évolution dans les meilleures conditions possibles et assurer à sa population un bien-être sans cesse accru, un pays est contraint d'aligner son économie de production sur un rythme général et international, il doit investir, tant dans le secteur public que dans le secteur privé. Il doit investir plus; il doit investir mieux. Car le problème des investissements revêt un double aspect : un aspect quantitatif et un aspect qualitatif, investissement n'acquérant

tief aspect, aangezien een investering slechts haar volle waarde krijgt wanneer het een voldoende ruim inkomen verschaft.

Met andere woorden, productiviteit en rentabiliteit zijn de noodzakelijke voorwaarden voor iedere redelijke en beredeneerde investering.

§ 1. — De investeringen in de particuliere sector.

I. ONZE TEKORTEN.

Kwantitatief wijzen de statistieken inzake de investeringen in de particuliere sector, in absolute cijfers, nergens op een vermindering van het globale bedrag van die investeringen tijdens de jongste tien jaren. Zo steeg tussen 1950 en 1957 het totaal der bruto investeringen in de particuliere sector van 48 miljard tot 71,5 miljard, en zulks in een ononderbroken stijging : 49,5 in 1952, 53,25 in 1953, 57,5 in 1954, 60 in 1955, 68,5 in 1956 (1), die absolute gegevens laten ons ook toe te constateren dat onze investeringen kwantitatief en per inwoner, de grootste van de Europese Economische Gemeenschap blijven, welke constataatie tevens pleit voor de in België bestaande economische structuur.

Het merendeel der gegevens verschaft door de studiën op het gebied van de vergelijkende economie, werpen op die zaak echter een meer verontrustend licht. De statistieken van de E.O.E.S. over 1957 bewijzen dat onze nijverheidsproductie een duidelijk langzamere expansie kent dan de overige landen-leden van de Gemeenschap.

Vergeleken met het jaar 1948, met als indexcijfer 100, bedroeg het cijfer der expansie van onze fabrieksproductie in 1957 slechts 143, terwijl het voor Nederland 180, voor Frankrijk 183, voor Italië 230 en voor Duitsland 400 was.

Vergeleken met 1951, ook een jaar van hoogconjunctuur en van « full employment » bedroeg (steeds in het jaar 1957) dat cijfer in België nog slechts 119, terwijl het zich in Nederland op 139, in Frankrijk op 147, in Italië op 155 en in Duitsland op 175 handhaafde (2). Ons productievermogen vertoont ten opzichte van dat van onze partners derhalve gevaarlijke vermoeidheidsverschijnselen.

Het besef van deze toestand werd verlevendigd door de beslissing tot het instellen van een Gemeenschappelijke Markt.

Het was volstrekt nodig geworden onze economie nieuw leven in te blazen door aan de investeringen in de particuliere sector een nieuwe oriëntering te geven, die beter aangepast is aan de uitzichten die de E.E.G. opent. Deze Gemeenschap, welke door België gunstig onthaald werd omdat ze in de eerste plaats een verruiming van onze afzetmogelijkheden betekende, bracht voor ons de gebiedende plicht mee, onze bedrijven tot het peil van die der grote landen te verheffen, hun afmetingen door het voeren van een concentratiepolitiek in de basissectoren aan te passen aan de internationale maatstaven, en de inspanningen voor het vestigen van nieuwe industrieën, op welk gebied wij de grootste achterstand hebben in te lopen, aan te wakkeren.

In verband met nieuwe gebiedende eisen moest onze economie binnen korte tijd kunnen rekenen op ruimere en beter doordachte investeringen, d.w.z. met een zekerder rentabiliteit. Aangezien het uur der keuze geslagen was,

sa pleine valeur que s'il assure un revenu suffisamment substantiel.

En d'autres termes, productivité et rentabilité sont les conditions sine qua non de tout investissement raisonnable et raisonné.

§ 1^{er}. — Les investissements dans le secteur privé.

I. NOS DEFICIENCES.

Au point de vue quantitatif, les statistiques relatives aux investissements dans le secteur privé n'indiquent aucune diminution, en chiffres absolus, du montant global de ces investissements au cours de la dernière décennie. C'est ainsi que, de 1950 à 1957, le total des investissements bruts du secteur privé est passé de 48 milliards à 71,5 milliards, en une progression continue : 49,5 en 1952, 53,25 en 1953, 57,5 en 1954, 60 en 1955, 68,5 en 1956 (1). Ces données absolues nous autorisent encore à mettre à l'actif de la structure économique de la Belgique le fait que nos investissements demeurent, quantitativement, les plus importants, par tête d'habitant, de la Communauté économique européenne.

Mais la plupart des données issues des études d'économie comparée jettent en cette matière une lumière plus inquiétante. Les statistiques de l'O.E.C.E. pour 1957 montrent que notre production industrielle connaît une expansion nettement plus lente que celle des autres pays membres de la Communauté.

Par rapport à l'année 1948, indexée à 100, le taux d'expansion de notre production manufacturière n'était, en 1957, que de 143, alors que celui des Pays-Bas était de 180, celui de la France de 183, celui de l'Italie de 230 et celui de l'Allemagne de 400.

Par rapport à l'année 1951, autre moment de haute conjoncture et de plein emploi, ce taux (toujours en 1957) n'était plus, pour la Belgique, que de 119, alors qu'il se maintenait à 139 aux Pays-Bas, à 147 en France, à 155 en Italie, et à 175 en Allemagne (2). Nos capacités de production attestent donc, par rapport à celles de nos partenaires, un dangereux essoufflement.

La prise de conscience de cette situation a été avivée par la décision d'instaurer un Marché Commun.

Il devenait indispensable d'insuffler à notre économie un sang nouveau, en imprimant aux investissements dans le secteur privé une orientation mieux adaptée aux perspectives offertes par la C.E.E. Cette Communauté, accueillie avec faveur par la Belgique parce qu'elle signifiait avant tout l'élargissement de ses débouchés, suscitait pour notre pays l'impérieux devoir d'élever ses entreprises au niveau de celles des grandes nations, de réaliser, grâce à une politique de concentration dans les secteurs de base, l'adaptation de leurs dimensions à l'échelle internationale et de stimuler les efforts en vue de la création d'industries nouvelles, domaine où nous accusons le retard le plus considérable.

En fonction d'impératifs nouveaux, notre économie devait pouvoir compter, à bref délai, sur des investissements à la fois accrus et mieux inspirés, c'est-à-dire d'une rentabilité plus certaine. Etant à l'heure du choix, nous devons

(1) Ministerie van Economische Zaken, 13^e verslag betreffende het investeringsvraagstuk (afgeronde cijfers).
(2) Statistische bladen van de E.O.E.S.

(1) Ministère des Affaires économiques, 13^e rapport relatif au problème des investissements (chiffres arrondis).
(2) Bulletins statistiques de l'O.E.C.E.

moesten wij de middelen voor die keuze bezitten, dus een redding brengende economische politiek voeren. Werd deze herstellingspolitiek aangemoedigd, en zoja in welke mate?

II. DE GETROFFEN MAATREGELEN.

De nieuwe politiek, waaraan de Regering besloot haar krachten te wijden, was reeds ingeluid door alleenstaande maatregelen die, al waren ze fragmentarisch, niettemin alle een zelfde doel gemeen hadden, te weten de sanering van onze economische toestand dank zij het bevorderen van investeringen met een beter verzekerde rentabiliteit.

De opeenvolgende Regeringen streefden er naar de investeringen in de nijverheidssector te bevorderen door verschillende wettelijke en reglementaire maatregelen, die de kenmerken vertoonden, hetzij van een financiële hulp, hetzij van een fiscale hulp, hetzij van een administratieve hulp.

De *financiële hulp* werd georganiseerd in de vorm van toelagen en kredieten tegen zeer lage rentevoet, eventueel met Staatswaarborg. Het toekennen van deze voordelen was eensdeels bestemd voor de bouw of de aankoop van industriële of ambachtelijke gebouwen (1) en anderdeels voor de oprichting, uitbreiding, wederuitrusting en rationalisatie van industriële en ambachtelijke bedrijven (2). Het was tevens afhankelijk gesteld van wel bepaalde criteria inzake algemeen economisch belang, industriële expansie en bestrijding der werkloosheid.

De *fiscale hulp* bestond in een begunstiging der productieve investeringen, dank zij verschillende fiscale versoepelingen (3).

De *administratieve hulp* openbaarde zich op tweeërlei wijze: de instelling van een vast contact- en documentatiebureau van het Ministerie van Economische Zaken in iedere provincie en de werking der plaatselijke besturen, zowel de provinciale- als de Gemeentebesturen, die zeker zijnde van de bijzondere genegenheid der Regering, een meer samenhangende politiek tot aanmoediging van de industrialisatie van hun grondgebied begonnen te voeren.

De Regering intensiverde die actie door het Parlement in juli 1959 verschillende wetten te laten goedkeuren tot bevordering van de economische expansie en van de vestiging van nieuwe bedrijven, en tot bescherming van sommige door moeilijkheden van economische en sociale aard bijzonder getroffen gewesten.

Die urgentiemaatregelen regelen zoals de voorgaande, maar dan op een ruimere, meer systematische en beter gecoördineerde wijze, de financiële, fiscale (4) en administratieve hulp waarvan zoëven sprake was.

Veruit de belangrijkste zijn de wetten van 17 en 18 juli 1959, waarvan het doel beantwoordt aan de noodzaak van een eensdeels algemene, anderdeels gewestelijke, financiële hulp.

Bij de wet van 17 juli worden maatregelen ingevoerd en geordend ter bevordering van de economische expansie in het algemeen en de vestiging van nieuwe industrieën.

(1) Wetten van 31 mei 1955 en 10 juli 1957.

(2) Wet van 7 augustus 1953.

(3) Wetten van 24 november 1953, 18 februari 1954, 1 juli 1954, 31 mei 1955 (reeds vermeld) en 20 juli 1955.

(4) Wet van 15 juli 1959 tot invoering van tijdelijke fiscale ontheffingen met het oog op het begunstigen van aanvullende beleggingen, tot aanvulling van de geordende wetten betreffende de inkomstbelastingen inzake taxatie der *meerwaarden*, tot bevordering van de opslorping of de fusie van vennootschappen en de inbreng van bedrijfstukken.

posséder les moyens d'un tel choix, donc pratiquer une politique économique salvatrice. Cette politique de rénovation a-t-elle été encouragée, et dans quelle mesure?

II. LES MESURES PRISES.

La politique nouvelle, à la réalisation de laquelle le Gouvernement a décidé de consacrer ses forces, avait déjà été amorcée par des mesures isolées qui, pour fragmentaires qu'elles fussent, n'en avaient pas moins pour objectif commun l'assainissement de notre situation économique grâce à la promotion d'investissements à rentabilité mieux assurée.

Les Gouvernements successifs s'étaient préoccupés de favoriser les investissements dans le secteur industriel par diverses mesures légales et réglementaires présentant les caractéristiques soit d'une aide financière, soit d'une aide fiscale, soit d'une aide administrative.

L'*aide financière* fut organisée sous forme de subventions et de crédits à taux d'intérêt très réduit éventuellement assortis de la garantie de l'Etat. L'octroi de ces avantages était réservé d'une part, à la construction ou à l'acquisition de bâtiments industriels et artisanaux (1) et d'autre part, à la création, à l'extension, au rééquipement et à la rationalisation d'entreprises industrielles et artisanales (2). Il était, en outre, subordonné à des critères bien définis d'intérêt économique général, d'expansion industrielle et de résorption du chômage.

L'*aide fiscale* consistait à favoriser les investissements productifs, grâce à de multiples assouplissements fiscaux (3).

L'*aide administrative* se révéla sous deux formes: la création, dans chaque province, d'un bureau permanent de contact et de documentation du Ministère des Affaires économiques et l'action des pouvoirs locaux, provinciaux et communaux, qui, assurés de la particulière sollicitude du Gouvernement, adoptèrent une politique plus cohérente d'encouragement à l'industrialisation de leur territoire.

Le Gouvernement intensifia cette action en faisant adopter par le Parlement, en juillet 1959, plusieurs lois favorables à l'expansion économique, à la création d'industries nouvelles, à la protection de certaines régions particulièrement éprouvées par des difficultés d'ordre économique et social.

Ces mesures d'urgence organisent, comme les précédentes, mais d'une manière plus large, plus systématique et mieux coordonnée, l'aide financière, l'aide fiscale (4) et l'aide administrative dont il est question ci-avant.

De loin les plus importantes sont les lois des 17 et 18 juillet 1959 dont l'objet répond à une nécessité d'aide financière, générale, d'une part, régionale, d'autre part.

La loi du 17 juillet instaure et coordonne des mesures en vue de favoriser l'expansion économique en général et la création d'industries nouvelles. Elle s'inspire des lois

(1) Lois des 31 mai 1955 et 10 juillet 1957.

(2) Loi du 7 août 1953.

(3) Lois des 24 novembre 1953, 18 février 1954, 1^{er} juillet 1954, 31 mai 1955 (déjà citée) et 20 juillet 1955.

(4) Loi du 15 juillet 1959: apportant temporairement des aménagements fiscaux en vue de favoriser des investissements complémentaires, complétant les lois coordonnées relatives aux impôts sur les revenus en matière de taxation des plus-values, tendant à favoriser l'absorption ou la fusion de sociétés ainsi que l'apport de branches d'activité.

Deze laatste is geïnspireerd op de voornoemde wetten en vervangt die van 7 augustus 1953 en 10 juli 1957.

De techniek der financiële hulp is van gelijke aard als die welke door de verwijzingswetten werd ingevoerd, maar de nieuwe wet introduceert voor de eerste maal eensdeels, het begrip structurele investeringen inzake nijverheids-uitrusting, die bij uitstek prioritair zijn, en anderdeels, het begrip omstandigheidsinvesteringen, die toelaten het hoofd te bieden aan de conjunctuurschommelingen. Naast de algemene hulp aan de industrie- en ambachtsbedrijven, wordt immers een aanvullende hulp in uitzicht gesteld telkens als de conjuncturomstandigheden zulks wenselijk maken, waarbij de noodzakelijkheid hiervan vastgesteld dient te worden bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Het spreekt van zelf dat van sociaal standpunt uit gezien, het doel van de permanent te verlenen financiële hulp is, de strijd aan te binden tegen de structurele werkloosheid ten gevolge van het te loor gaan van bedrijven die niet aangepast zijn aan de gebiedende eisen van vandaag en morgen, terwijl de aanvullende hulp die zal geboden worden in tijden van recessie, tot doel heeft de conjuncturele werkloosheid te bestrijden.

De wet richt dus twee graden van financiële hulp in, de algemene en de bijzondere, waarvan de respectieve omvang door de Regering telkens zal kunnen worden gewijzigd volgens de conjunctuurnoodwendigheden, waarbij zij zich als vaste gedragslijn voorschrijft, de investeringspogingen in tijden van recessie zoveel mogelijk te steunen. De structurele en de conjuncturele actie zijn begrippen van kapitaal belang, en verder in deze memorie zal de noodzaak van de toepassing van die begrippen op de investeringen in de openbare sector duidelijk in het licht worden gesteld.

De wet van 18 juli 1959 voert bijzondere maatregelen in ter bestrijding van de economische en sociale moeilijkheden van sommige gewesten.

Steunend op de regeringsverklaring van 1958, waarin een actie aangekondigd werd ten gunste van de gewesten waar de sociale welvaart gevaar dreigt te lopen wegens gemis aan ingrijpende belangrijke hervormingen, bepaalt die wet een reeks positieve aanmoedigingsmaatregelen om in de economische ontwikkeling of omschakeling van de bedreigde gewesten te voorzien.

Een bijzondere hulp is gerechtvaardigd wanneer men bedenkt dat sommige van die gewesten aangetast zijn — of althans bedreigd worden — door structurele werkloosheid, andere te lijden hebben van een aanzienlijke uitwijking der bevolking, nog andere hun werkkrachten veroordeeld zien tot verre reizen om werkgelegenheid te vinden, en ten slotte nog andere gebukt gaan onder de verkwijning van de aldaar bestaande nijverheid en om die reden een geschikt gebied zijn voor de vestiging van nieuwe industrieën.

Een zodanige gewestelijke politiek past trouwens volkomen in het algemeen plan van de structurele en conjuncturele politiek van de Regering. Uit dien hoofde is ze innig verbonden met de wet met een nationale draagwijdte, gedaat 17 juli 1959 en die hierboven besproken werd.

Het is toegelaten uit deze inleidende studie, en inzonderheid uit het kort overzicht van de sedert enkele jaren ten bate van de particuliere sector getroffen maatregelen, het besluit te trekken dat de opeenvolgende Regeringen

precitèes et remplace d'ailleurs celles des 7 août 1953 et 10 juillet 1957.

La technique de l'aide financière est similaire à celle instaurée par les lois de référence, mais la nouvelle législation introduit, pour la première fois les notions, d'une part, d'investissements structurels, éminemment prioritaires, en matière d'équipement industriel, et, d'autre part, d'opérations occasionnelles permettant de faire face aux fluctuations de la conjoncture. En effet, à côté de l'aide générale aux entreprises industrielles et artisanales, est prévue une aide complémentaire, chaque fois que les circonstances conjoncturelles la rendent souhaitable, la nécessité devant être définie par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Du point de vue social, il est évident que les modalités d'aide financière prévues de manière permanente ont pour objectif la lutte contre le chômage structurel dû à la mortalité des entreprises non adaptées aux impératifs du présent et de l'avenir, tandis que les modalités d'aide complémentaire prévues en période de récession visent à combattre le chômage conjoncturel.

La loi organise donc deux degrés d'aide financière de l'Etat, l'aide générale et l'aide spéciale, dont le Gouvernement peut faire fluctuer l'importance respective suivant les nécessités de la conjoncture, en s'assurant pour ligne de conduite de protéger au maximum l'effort d'investissement en période de récession. L'action structurelle et l'action conjoncturelle sont des notions d'importance capitale, dont la suite de cet exposé mettra en évidence la transposition nécessaire dans le domaine des investissements du secteur public.

La loi du 18 juillet 1959 instaure des mesures spéciales en vue de combattre les difficultés économiques et sociales de certaines régions.

Se fondant sur la déclaration gouvernementale de 1958, qui prévoyait une action en faveur des régions où le bien-être social risque d'être compromis faute de réformes importantes, cette loi organise une série de mesures positives d'encouragement destinées à assurer le développement ou la conversion économique des régions menacées.

Une aide spéciale se justifie si l'on songe que, parmi ces régions, les unes sont atteintes — ou tout au moins menacées — par un chômage structurel, d'autres sont frappées par une émigration considérable de la population, d'autres encore voient leur main-d'œuvre astreinte à de longs déplacements pour trouver une occupation, d'autres enfin connaissent le déclin de leurs activités économiques existantes et constituent de ce fait un terrain propice au développement d'industries nouvelles.

Une telle politique régionale s'intègre d'ailleurs parfaitement dans le plan d'ensemble de la politique structurelle et conjoncturelle du Gouvernement. A ce titre, elle est intimement liée à la législation de portée nationale datée du 17 juillet 1959 et analysée plus haut.

De cette étude introductive et en particulier de la brève revue des importantes mesures intervenues depuis quelques années au profit du secteur privé, il est permis de conclure que les Gouvernements successifs étaient animés

bezield waren met de wil het fundamenteel dynamisme van het Belgisch bedrijfsleven zowel op nationaal als op gewestelijk vlak aan te moedigen.

Thans geeft de Regering er zich rekenschap van dat de geleidelijke toestandkoming van de Gemeenschappelijke Markt voor ons land, benevens een streven naar sanering in de administratieve, sociale en economische sector, de noodzakelijkheid van een op de economische expansie gerichte actie zonder voorgaande medebrengt. En die doelstellingen kunnen niet worden bereikt zonder een beleid tot aanmoediging der investeringen, derwijze dat het volume er van toeneemt en dat ze beter in de juiste richting geleid worden.

Wat gebeurt er, nu door de openbare besturen zulke grote inspanningen gedaan worden ten gunste van de particuliere sector, in de andere sector, die van levensbelang is voor de Natie : *de openbare sector* ?

§ 2. — De investeringen in de openbare sector.

I. DE OPENBARE INVESTERINGEN IN 'S LANDS ECONOMIE.

In een tijd zoals wij nu beleven, wanneer de productiekosten in de meeste landen een neiging tot nivellering vertonen en een groot gedeelte van hun elasticiteit verliezen, behoort de aanmoediging der investeringen tot de taken van een moderne Staat. Maar de specifieke taak van de openbare besturen, bij welker vervulling zij volledig het initiatief hebben en de volle verantwoordelijkheid dragen, bestaat inzonderheid in het tot stand brengen van een infrastructuuruitrusting, in het ter beschikking van de particuliere sector stellen van de gemeenschappelijke werken en diensten die de individuele activiteit mogelijk maken en bepalen. In deze zin vormen de investeringen de uitrusting van het economisch stelsel zelf, waarvan expansie en « full employment » zullen afhangen.

De tijdens de jongste jaren ter opvoering van de investeringen in de particuliere sector gedane inspanningen, en bijzonder die welke door de nieuwe Regering werden overwogen, zouden hun doel dan ook niet ten volle kunnen bereiken, gingen ze niet gepaard met een parallel ermede gevoerde actie in de publieke sector. De memorie van toelichting betreffende de wet tot invoering en ordening van maatregelen ter bevordering van de economische expansie en de oprichting van nieuwe industrieën (1) legde onder meer de nadruk op het eenparig akkoord van de opinie in alle sectoren over de noodzakelijkheid van een grotere krachtspanning op het gebied der openbare investeringen.

Een zodanige politiek is des te noodzakelijker omdat ten gevolge van de enorme investeringsinspanningen die alle westelijke landen sedert het einde van de oorlog geleverd hebben, de concurrentie onder de producenten steeds heviger wordt. Voortaan zal enkel de industrieel met de laagste kostprijs in staat zijn zich te handhaven. In dat opzicht zullen goed uitgeruste verkeerswegen en goed georganiseerd wetenschappelijk onderzoek een beslissende rol kunnen spelen. Tenslotte zal de geleidelijke opening der Gemeenschappelijke Markt onze industrieën rechtstreeks in concurrentie brengen met die der voornaamste economische machten van West-Europa.

Ongetwijfeld hebben de openbare besturen, in het besef van hun taak, gepoogd de uitrusting van de publieke sector aan de hedendaagse economische noodwendigheden aan te passen. Al te vaak werden echter oplossingen zoals de omstandigheden van de dag die meebrachten, zonder een

par la volonté de stimuler le dynamisme profond de l'économie belge, tant sur le plan national que sur le plan régional.

Aujourd'hui le Gouvernement se rend compte que la mise en place progressive du Marché Commun entraîne pour notre pays, à côté d'un effort d'assainissement dans les secteurs administratifs, sociaux et économiques, la nécessité d'une action sans précédent vers l'expansion économique. Et cet objectif ne peut être atteint sans une politique d'encouragement des investissements, de manière à en accroître le volume et à les orienter plus efficacement.

A l'heure où de tels efforts sont tentés par les pouvoirs publics en faveur du secteur privé, que se passe-t-il dans l'autre secteur vital de la Nation : *le secteur public* ?

§ 2. — Les investissements dans le secteur public.

I. LES INVESTISSEMENTS PUBLICS DANS L'ECONOMIE NATIONALE.

Dans une période comme celle que nous vivons, où les coûts de production tendent à se niveler dans la plupart des pays et à perdre une bonne part de leur élasticité, l'encouragement des investissements dans le secteur privé constitue l'une des missions d'un Etat moderne. Mais la mission spécifique des pouvoirs publics, celle où ils possèdent toute initiative et entière responsabilité, réside spécialement dans la création d'un équipement d'infrastructure, dans la mise à la disposition du secteur privé des ouvrages et des services collectifs qui permettent et conditionnent l'activité individuelle. En ce sens, les investissements publics constituent l'équipement du système économique lui-même, dont dépendront l'expansion et le plein emploi.

Aussi bien, les efforts, déployés durant ces dernières années et particulièrement ceux envisagés par le nouveau Gouvernement en vue d'accroître les investissements dans le secteur privé, ne pourraient atteindre pleinement leurs objectifs s'ils n'étaient accompagnés d'une action parallèle dans le secteur public. L'exposé des motifs de la loi instaurant et coordonnant des mesures en vue de favoriser l'expansion économique et la création d'industries nouvelles (1) a notamment mis l'accent sur l'accord unanime de l'opinion de tous les secteurs sur la nécessité d'un effort accru en matière d'investissements publics.

Une telle politique est d'autant plus impérieuse qu'à la suite des énormes efforts d'investissement auxquels toutes les nations occidentales se sont livrées depuis la guerre, la concurrence entre les producteurs ne cesse de s'intensifier. Seul, désormais, l'industriel bénéficiant des prix de revient les plus bas pourra se maintenir. A cet égard, des voies de communication bien équipées et une recherche scientifique bien organisée pourront jouer un rôle déterminant. Enfin, l'ouverture progressive du Marché Commun va placer nos industries en concurrence directe avec celles des principales puissances économiques de l'Europe occidentale.

Certes, conscients de leur mission, les pouvoirs publics ont tenté d'adapter l'équipement public aux nécessités économiques actuelles. Mais trop souvent les solutions furent apportées au fil de l'actualité, sans plan d'action suffisamment coordonné. Aussi les investissements publics ne sont-ils

(1) Gedr. St. Kamer der Volksvert., zitting 1958-1959, 162, n° 1.

(1) Doc. parl. Ch. des Repr., sess. 1958-1959, 162, n° 1.

voldoende gecoördineerd actieplan, toegepast. De openbare investeringen zijn dan ook niet afgestemd op de huidige uitrustingsbehoeften en nog minder op het tempo van 's lands economische expansie. Men constateert dit zowel in *kwantitatief* als in *kwalitatief* opzicht.

Zoals uit de bijgaande tabel 1 evenals uit diagram n° 1 blijkt, hebben de voor publieke investeringen toegestane uitgaven geen gelijke tred gehouden met de kapitalen die in de particuliere burgerlijke sector belegd werden. Terwijl deze laatste van 1950 tot 1958 van 47,7 stegen tot 75,3 miljard frank (overeenkomende met indexcijfer 158 voor het jaar 1958, waarbij het jaar 1950 als grondslag genomen werd), liepen de investeringen in de publieke sector slechts op van 15,2 tot 17,7 miljard frank, overeenkomende met indexcijfer 116. De stijging in de particuliere sector bedraagt dus meer dan het dubbele van de stijging in de openbare sector.

pas accordés aux besoins actuels d'équipement et encore moins au rythme de l'expansion économique du pays. On le constate tant sur le plan *quantitatif* que sur le plan *qualitatif*.

Ainsi qu'il ressort du tableau 1 ci-annexé, et du diagramme n° 1, les dépenses consenties en investissements publics ne se sont pas développées dans une mesure correspondant aux capitaux immobilisés dans le secteur privé. Alors que ces derniers passaient, pour les années 1950 à 1958, de 47,7 à 75,3 milliards de francs (se situant à l'indice 158 pour l'année 1958 en prenant pour base l'année 1950), les investissements dans le secteur public civil ne passèrent que de 15,2 à 17,7 milliards de francs, se situant seulement à l'indice 116. L'accroissement dans le secteur privé est donc plus du double de celui dans le secteur public.

VERDELING DER BRUTO INVESTERINGEN OVER DE PUBLIEKE SECTOR EN DE PARTICULIERE SECTOR

Particuliere sector — — — — — Publieke sector

REPARTITION DES INVESTISSEMENTS BRUTS ENTRE LE SECTEUR PUBLIC ET LE SECTEUR PRIVE

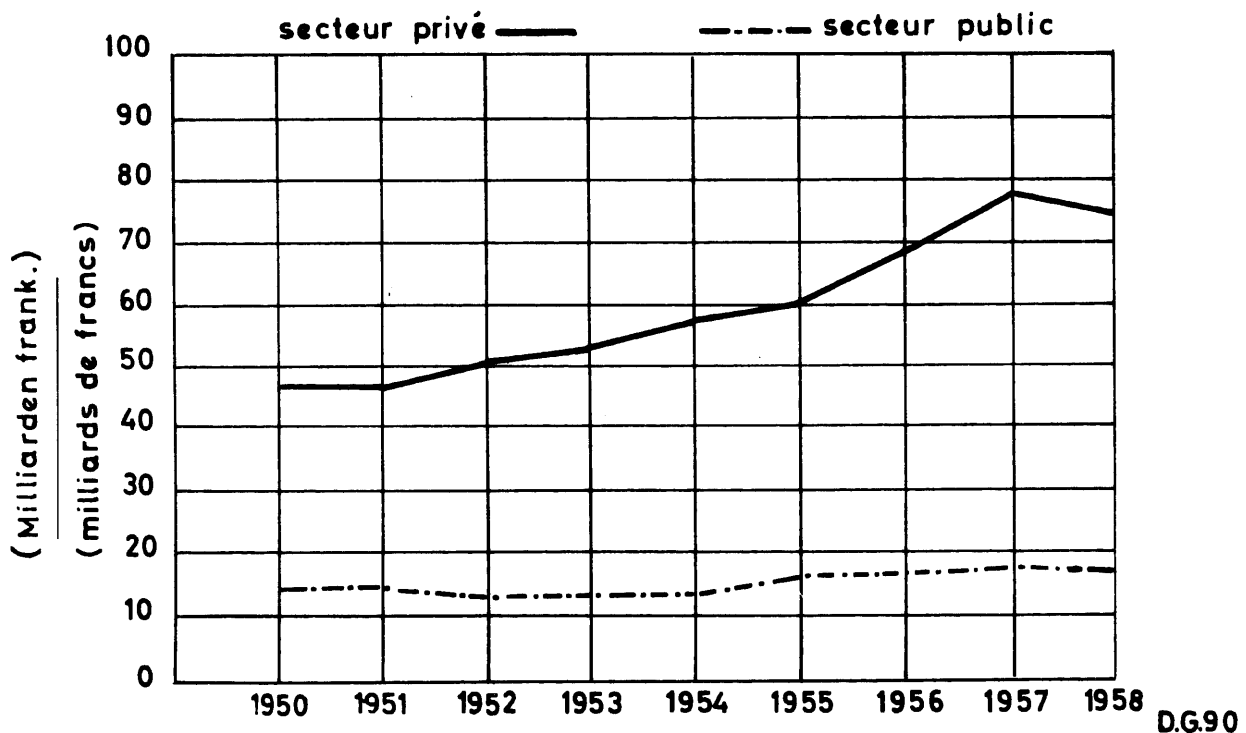


Diagram n° 1. — Diagramme n° 1.

Die vaststelling is des te alarmerender, omdat onze infrastructuuruitrusting een merkelijke achterstand vertoont, zoals verder zal worden aangetoond. Zij bevestigt dat de openbare besturen de infrastructuuruitrusting geen gelijke tred met het ontwikkelingstempo der productie hebben doen houden en dat, verre van ingelopen te worden, de achterstand op het gebied van de collectieve investeringen mettertijd steeds groter wordt.

Cette constatation est d'autant plus grave que notre équipement d'infrastructure accuse un net retard, ainsi qu'il sera montré plus loin. Elle confirme que les pouvoirs publics n'ont pas adapté cet équipement au rythme du développement de la production, et que, loin de se résorber, le retard en investissements collectifs ne fait que croître au fil du temps.

Bij deze kwantitatieve ontoereikendheid dienen dan nog de kwalitatieve tekorten der toegestane investeringen gevoegd te worden. Zoals in de particuliere sector werden oriëntering en keuze der investeringen maar al te dikwijls bepaald door op het onmiddellijke steunende politieke of traditionele overwegingen, zonder dat er voldoende rekening werd gehouden met de productiviteit der uitgevoerde werken en met de toestand op lange termijn van de sectoren, waarvoor de investeringen bestemd waren. Maar al waren de investeringen verstandig georiënteerd vermits ze gericht waren op een uitrusting in expansie, toch werd de actie al te vaak gevoerd zonder voldoende continuïteit, wegens het ontbreken van een algemeen plan. Het gevolg hiervan was dat de constructies en werken niet steeds resultaten gegeven hebben in verhouding tot de geleverde inspanningen.

Het is derhalve nodig dat de Staat precies vaststelt hoe de zaken staan door een structureel uitrustingsplan voor te leggen dat aan de behoeften van ons bedrijfsleven aangepast is en strookt met een rationele ruimtelijke ordening.

II. DE ECONOMISCHE BETEKENIS VAN DE INFRASTRUCTUUR WAARVOOR HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN EN VAN WEDEROPBOUW ZORG MOET DRAGEN.

De specifieke aard van de uitrusting waarvoor het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw verantwoordelijk is, zou volstaan om haar een voorname rol voor de toekomst van de economie toe te kennen. Het betreft hier het wegnen, de waterwegen, de havenwerken alsmede de gebouwen van het Rijk en de lagere besturen.

A. De verkeerswegen.

Zoals de industrie, dienen ook de verkeerswegen als een productieve activiteit beschouwd te worden. Weliswaar beperken deze er zich toe, de goederen naar elders over te brengen zonder de grondstoffen te veredelen. Maar productie betekent het scheppen van waarden en niet het veredelen van grondstoffen. De verkeerswegen scheppen die waarden doordat ze het overbrengen van personen en zaken mogelijk maken, doordat ze daaraan een nut geven dat ze zonder die overbrenging niet bezaten. « De waarde van om het even welke koopwaar wordt evenzeer bepaald door de plaats waar ze werkelijk aan de verbruikers afgeleverd wordt, als door haar aard. Het plaatselijk nut is dus niet te scheiden van het innerlijk nut, en de productie krijgt slechts een preciese betekenis afhankelijk van de bestaande mogelijkheden tot vervoer van de voortgebrachte goederen... Het innerlijk nut van de transportverrichting wordt gemeten naar het nieuw industrieel of commercieel belang dat ontstaat door het overbrengen van een waar naar haar eindbestemming. » (1)

In dat verband vereist een politiek inzake industriële investeringen een politiek van investeringen in de uitrusting der verkeerswegen, vermits deze het nut van de productie verwerkelijken.

Gelegen aan monding van de delta gevormd door Schelde, Maas en Rijn, hebben de Belgische provinciën te allen tijde de rol van tussenpersoon tussen Midden-Europa en de landen van Overzee gespeeld. Centraal gelegen ten opzichte van de zetels der Franse, Duitse en Britse industrie, namen ze deel aan de economische ontwikkeling

A cette insuffisance quantitative, il faut encore ajouter les déficiences qualitatives des investissements consentis. Comme dans le secteur privé, l'orientation et le choix des investissements dépendirent trop souvent de considérations immédiates, politiques ou traditionnelles, sans qu'il soit suffisamment tenu compte de la productivité des travaux exécutés et de la situation à long terme des secteurs auxquels les investissements étaient consacrés. Mais alors même que leur orientation fut judicieuse parce qu'axée sur un équipement en expansion, l'action se poursuivait trop souvent sans continuité suffisante vu l'absence d'un plan d'ensemble. Il en est résulté qu'ouvrages et travaux n'ont pas toujours donné des résultats proportionnés aux efforts consentis.

Il est donc nécessaire que l'Etat fasse le point en présentant un plan d'équipement structurel adapté aux besoins de notre économie et conforme à l'aménagement rationnel du territoire.

II. L'IMPORTANCE ECONOMIQUE DE L'INFRASTRUCTURE DEPENDANT DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA RECONSTRUCTION.

Le caractère spécifique de l'équipement dont le Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction a la responsabilité suffirait à lui donner un rôle essentiel pour l'avenir de l'économie. Il s'agit du réseau routier, des voies hydrauliques, des aménagements portuaires ainsi que des bâtiments de l'Etat et des pouvoirs subordonnés.

A. Les voies de communication.

Au même titre que l'industrie, les voies de communication doivent être considérées comme une activité productive. Sans doute, se bornent-elles à déplacer les objets sans transformer les matières. Mais production signifie création de valeur et non pas transformation de matière. Les voies de communication créent cette valeur en permettant le déplacement des personnes et des choses, en leur donnant une utilité qu'elles ne possèderaient pas sans ce déplacement. « Une marchandise quelconque vaut autant par le lieu où elle est effectivement livrée à la consommation que par sa nature. L'utilité locale n'est donc pas dissociable de l'utilité intrinsèque et la production ne prend de signification précise qu'en fonction des possibilités de transport des biens produits... L'utilité intrinsèque de l'opération de transport se mesure à l'intérêt industriel ou commercial nouveau créé par le transport d'un bien à sa destination finale. » (1)

A ce titre, une politique d'investissements industriels impose une politique d'investissements dans l'équipement des voies de communication, puisque ces dernières actualisent l'utilité de la production.

Placées à l'embouchure du delta formé par l'Escaut, la Meuse et le Rhin, les provinces belges servirent de tout temps d'intermédiaire entre l'Europe centrale et les pays d'Outre-Mer. Situées au cœur des foyers industriels français, germanique et britannique, elles participèrent au développement économique des territoires les plus peuplés et

(1) Paul DE GROOTE: « Traité d'exploitation des Transports », 1946, Les éditions comptables, commerciales et financières, Brussel, pagina's 22 en 28.

(1) Paul De Groote: « Traité d'Exploitation des Transports » 1946. Les éditions comptables, commerciales et financières, Bruxelles, p. 22 et 28.

van de volkrijkst en een der welvarendste delen van de wereld. De geografische ligging van België in het centrum van West-Europa, tegenover Groot-Brittannië en aan de Atlantische kust, maakt ook thans nog de hoofdfactor van zijn economische rijkdom uit. « Het voordeel dat ons land mag verhoplen te trekken uit deze gunstige ligging en uit de toeneming van het ruilverkeer die daarvan het gevolg zal zijn, zal evenwel in ruime mate afhangen van de omvang en de staat van zijn verkeersmiddelen. »

Met deze woorden drukte Z.K.H. Prins Albert van Luik op 11 maart 1958 naar aanleiding van zijn eedaflegging zijn overtuiging uit over dit hoofdprobleem der ontwikkeling en verbetering van onze verkeerswegen, waaraan zijn rede in de Senaat was gewijd.

België geniet aldus door zijn ligging en voor zoveel zijn verkeersmiddelen uitstekend zijn, de voordelen van een omvangrijk transitoverkeer dat bijdraagt tot het evenwicht van zijn betalingsbalans. Transitoverkeer en algemene handel zijn bovendien van bijzonder belang voor ons land, vermits zij ons het volume koopwaren en transacties verschafft die nodig zijn om regelmatige betrekkingen met de landen van Overzee te kunnen blijven onderhouden. Bovendien kan de industrieel aldus in de beste voorwaarden aan de stromen van koopwaren die het grondgebied doorkruisen, de grondstoffen onttrekken waaraan hij behoefte heeft en die hij in de Belgische bodem niet kan vinden. Als zeer dicht bevolkt land met een grondstoffen verwerkende nijverheid, is België verplicht het grootste gedeelte der verwerkte grondstoffen in te voeren, en moet het, om te kunnen leven, een belangrijk gedeelte der vervaardigde producten kunnen uitvoeren. Anderdeels moet het, wegens de grote dichtheid van zijn bevolking, een aanzienlijk gedeelte van de artikelen die het verbruikt, invoeren. Het voorhanden zijn van bevoorradingscentra met een ruime aanvoer, zoals Antwerpen, Gent en andere zeehavens, alsmede van goede verkeersmiddelen, stelt ons land in staat zich deze voor het levensonderhoud der bevolking noodzakelijke producten gemakkelijk en goedkoop aan te schaffen.

Voor ons land en zijn economische ontwikkeling zijn deze vaststellingen des te belangrijker daar de verkeerswegen een der hoofdtrouwen van zijn expansie uitmaken. Aangezien de Belgische bodem arm is aan hulpbronnen, blijft de geografische ligging van België de enige gunstige natuurlijke factor. Doordat deze ligging ten grondslag ligt aan de gegevens en de oriëntering van onze economie, eist ze dan ook het voorhanden zijn van moderne verkeerswegen. De rol van deze wegen zal dus haar stempel dienen te drukken op alle oplossingen die inzake het vraagstuk der investeringen zullen worden toegepast.

Het in werking treden van de Gemeenschappelijke Markt is een reden te meer om het land aan te zetten een voldoende omvangrijk en langlopend programma van openbare werken uit te voeren. Het Westen van het continent zal immers meer en meer gaan werken als een uitgebreide geïntegreerde zone, aangezien de verschillende streken waaruit het bestaat, onderling een uiterst druk ruilverkeer hebben.

België kan in dat stelsel een eersterangsrol vervullen op voorwaarde dat zijn economische uitrusting up to date zij. Dit zal slechts mogelijk zijn dank zij een programma dat rekening houdt met de buitenlandse programma's. Wij zullen dus ter zake des te meer op onze hoede moeten zijn, omdat onze naburen en partners van de Gemeenschappelijke Markt omvangrijke programma's hebben verwezenlijkt en zich gereedmaken om ze nog uit te breiden.

Bij deze noodzakelijke actie nu beheert of controleert het Ministerie van Openbare Werken en van Wederop-

parmi les plus prospères du monde. Cette position géographique de la Belgique au centre de l'Europe occidentale, face à la Grande-Bretagne et sur la côte atlantique, constitue encore aujourd'hui l'élément essentiel de sa fortune économique. « Toutefois, le profit que notre pays peut espérer tirer de cette situation avantageuse et de la multiplication des échanges qui en sera la conséquence dépendra largement de l'ampleur et de l'état de ses moyens de communication. »

C'est en ces termes que, le 11 mars 1958, lors de sa prestation de serment au Sénat, S.A.R. le Prince Albert de Liège exprima sa conviction sur ce problème capital du développement et du perfectionnement de nos voies de communication, auquel il consacra son discours sénatorial.

La Belgique bénéficie de la sorte, de par sa situation et pour autant que ses moyens de communication soient excellents, d'un transit important qui contribue à l'équilibre de sa balance des comptes. Le transit et le commerce général présentent, en outre, un intérêt particulier pour le pays parce qu'ils lui procurent le volume de marchandises et de transactions nécessaires pour maintenir des relations régulières avec les pays d'Outre-Mer. De plus, l'industriel peut ainsi prélever, dans les meilleures conditions, sur les courants des marchandises qui sillonnent le territoire, les matières premières dont il a besoin et qu'il ne trouve pas dans le sol belge. Pays transformateur à population très dense, la Belgique est obligée d'importer la majeure partie des matières premières mises en œuvre et elle doit exporter pour vivre une fraction importante des produits qu'elle fabrique. D'autre part, de par la forte densité de sa population, elle doit importer une part appréciable des produits qu'elle consomme. L'existence de centres d'approvisionnement largement alimentés comme Anvers, Gand et d'autres ports maritimes, ainsi que de bons moyens de communication permet de se procurer aisément et à bon compte ces produits nécessaires à la subsistance de la population.

Pour notre pays et son essor économique, ces constatations revêtent d'autant plus d'importance que les voies de communication constituent un atout majeur de son expansion. Le sol belge étant pauvre en ressources, la position géographique de la Belgique reste le grand facteur naturel bénéfique. Conditionnant les données et l'orientation de notre économie, cette position postule des voies de communication modernes. La destinée de celles-ci devra donc peser sur toutes les solutions apportées au problème des investissements.

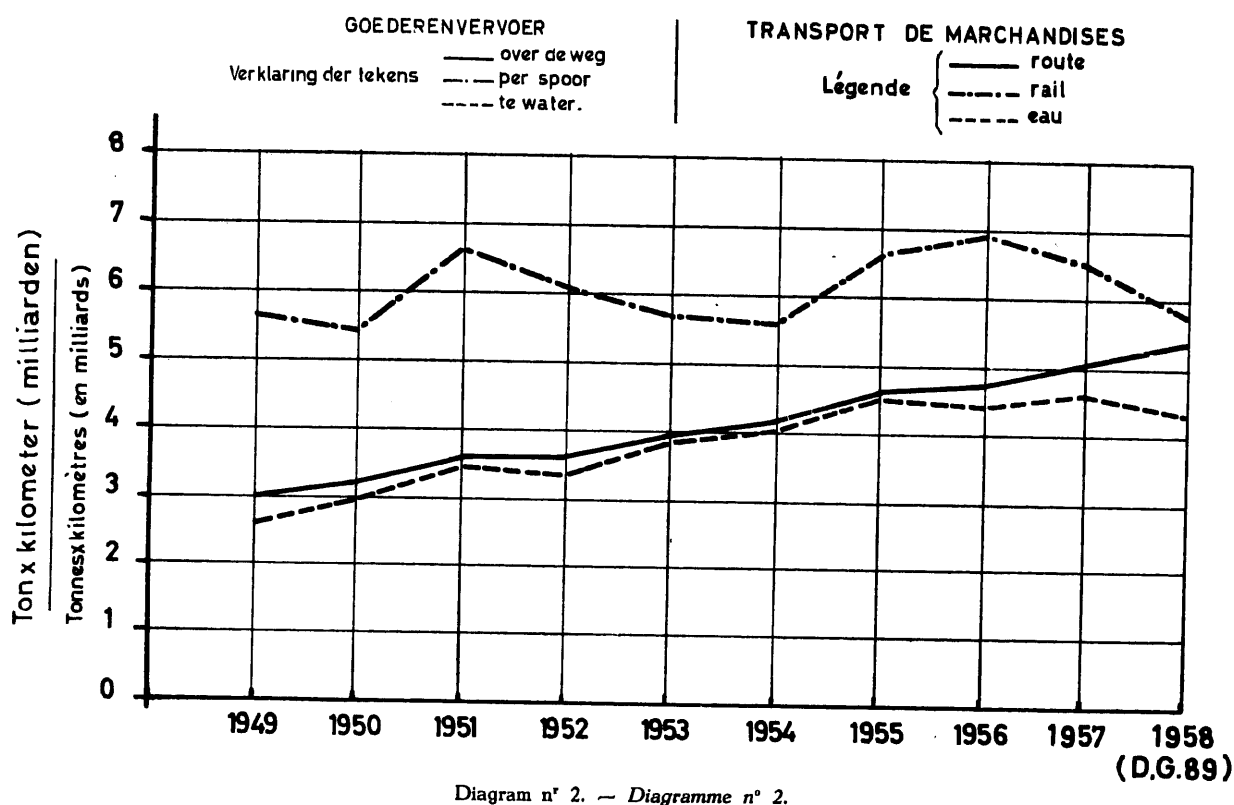
La mise en action du Marché Commun constitue une raison de plus, qui doit inciter le pays à élaborer un programme de travaux publics suffisamment vaste et à longue échéance. L'Ouest du continent travaillera, en effet, de plus en plus comme une vaste zone intégrée, ses différentes régions ayant entre elles des échanges extrêmement actifs.

La Belgique est en situation de pouvoir jouer un rôle de premier plan dans ce système, à condition que son outillage économique soit adapté. Il ne pourra l'être que moyennant un programme qui tient compte des programmes étrangers. Il faut donc y être d'autant plus attentif que nos voisins et partenaires du Marché Commun ont réalisé des programmes importants et se disposent à les étendre.

Or, dans cette action indispensable, le Ministère des Travaux publics gère ou contrôle les voies de communi-

bouw de verkeerswegen welke het merendeel der personen en goederen vervoeren en tevens blijkt geven van een voortdurend toenemende vitaliteit. De bijgaande tabel n^o 2, alsmede de diagrammen n^os 1 en 2, tonen zulks overduidelijk aan.

cation qui drainent la majorité des personnes et des marchandises, tout en manifestant une vitalité en continuelle expansion. Le tableau n^o 2 ci-annexé et les diagrammes n^{os} 1 et 2 le démontrent à suffisance.



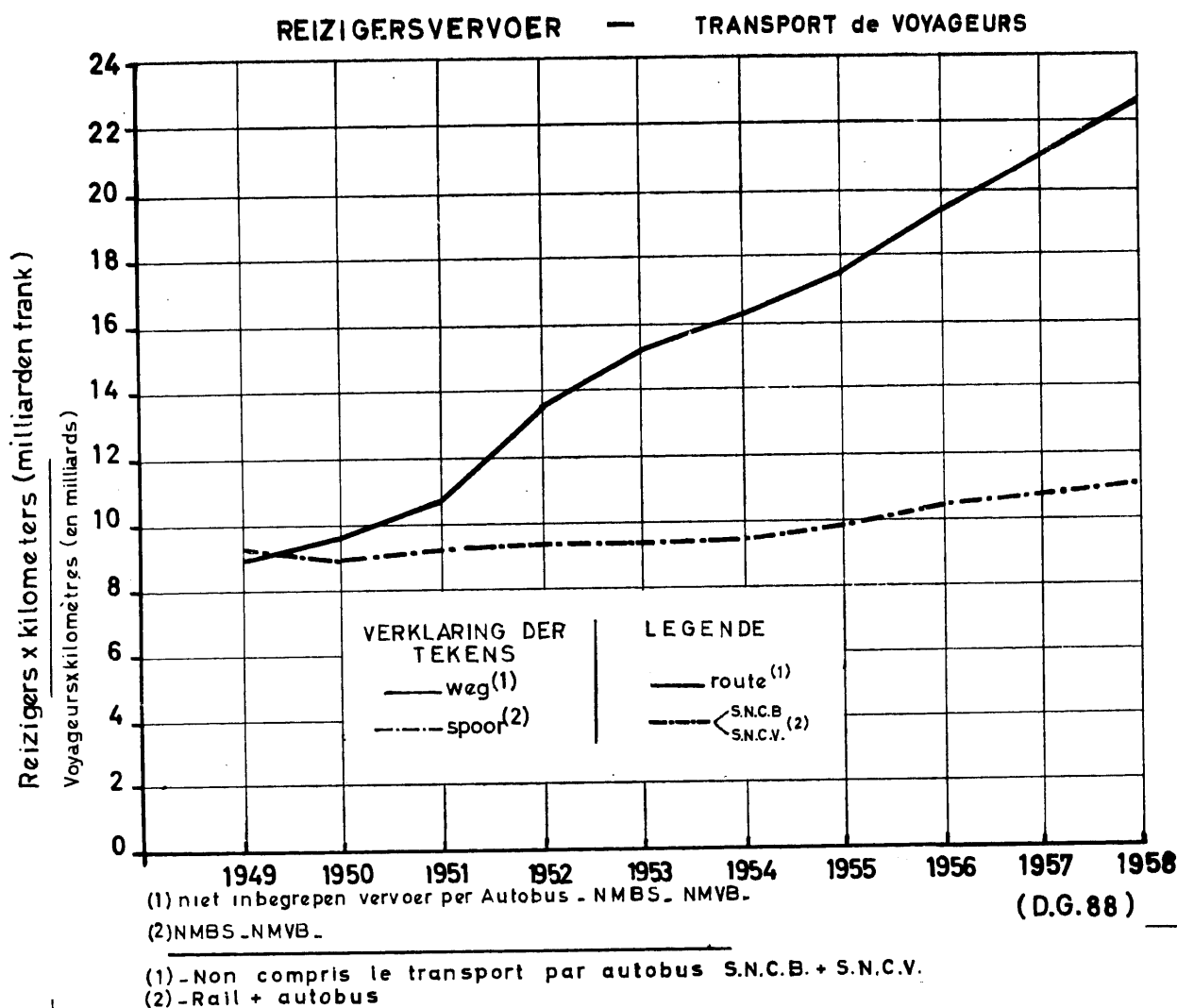


Diagram n° 3. — Diagramme n° 3.

Onder deze verkeerswegen hebben wij :

1. DE HAVENS.

De economische rol der grote zeehavens dient niet meer onderstreept te worden. In ons land voorzien zij voor het meeste part in de invoer der verbruiksgoederen en der voor de nijverheid noodzakelijke grondstoffen, alsmede in de uitvoer der afgewerkte producten en der halffabrikaten. Het totaal zeevaartverkeer van de haven van Antwerpen alleen reeds bedroeg in 1950 : 21.507.466 ton, om in 1956 het maximum, namelijk 37.737.145 ton, te bereiken.

Hun eigen activiteit door het gebruik van werkrachten en het verbruik van energie en de activiteiten die ze ter plaatse in het leven roepen, zowel de industriële (zoals de olieraffinaderijen en de scheepstimmerwerven) als de financiële en commerciële, zijn eveneens belangrijke welvaartsfactoren. Ten einde in hun voortbestaan te voorzien en hen toe te laten met de vreemde havens te concurreren, is het derhalve in de eerste plaats nodig zorg er voor te dragen dat de toegang tot en de outillage van de havens opgewassen blijven voor het ruilverkeer dat ze moeten verwerken, zowel ten behoeve van de eigen economie als voor het hinterland, dat tot buiten onze grenzen reikt.

De invloed van een haven op de nijverheid van de verzorgde streek is immers zeer groot. Het aantal en de

Parmi ces voies, nous trouvons :

1. LES PORTS.

Le rôle économique des grands ports maritimes n'est plus à souligner. Dans notre pays, ils assurent, pour la plus grosse part, l'importation des produits de consommation et des matières premières nécessaires à l'industrie, ainsi que l'exportation des produits finis et semi-finis. Le trafic maritime total du seul port d'Anvers représentait en 1950, 21.507.466 tonnes métriques pour atteindre un maximum en 1956, soit 37.737.145 tonnes.

Leur activité propre par l'emploi de main-d'œuvre et la consommation d'énergie, et les activités qu'ils localisent : industrielles (tels les raffineries d'hydrocarbures et les chantiers navals), financières et commerciales, constituent également des facteurs appréciables de prospérité. Il importe donc au premier chef, pour assurer leur subsistance et leur permettre de concurrencer les ports étrangers, que leur accès et leur équipement soient à la mesure des échanges qu'ils doivent assurer, tant pour l'économie nationale que pour l'arrière-pays qui s'étend au-delà de nos frontières.

L'influence d'un port sur l'industrie de la région desservie est, en effet, considérable. Le nombre des opérations qui y

verscheidenheid der aldaar gedreven zaken dragen bij tot de verlaging van de zeevracht, omdat de schepen er de mogelijkheid vinden een retourlading in te nemen. De nijverheid in het door de haven verzorgde gebied vindt er het dubbel voordeel, de grondstoffen goedkoper te kunnen invoeren en de gefabriceerde producten goedkoper te kunnen verzenden, wat toelaat concurrerende prijzen aan te bieden en uit dien hoofde ruimere afzetgebieden te vinden en over geregelder vervoermogelijkheden te beschikken.

In die omstandigheden zal men begrijpen welk een groot belang het bedrijf en de ontwikkeling der zeehavens voor de Belgische industrie heeft.

Aangezien anderdeels de voorspoed van een haven grotendeels van de uitgestrektheid van zijn achterland afhangt, is het volstrekt nodig vlugge, veilige en goedkope verkeerswegen tussen de haven en zijn achterland te onderhouden en te ontwikkelen.

2. HET WEGENNET.

Van alle binnenlandse vervoermiddelen is het wegvervoer ongetwijfeld datgene dat tijdens de jongste jaren de meest opzienbarende vlucht genomen heeft en blijft nemen.

Ons autopark bestond in 1949 uit 359.948 voertuigen; in 1958 was het tot 804.900 voertuigen gestegen. Men meent dat in 1958 in ons land circa 35 t. h. der koopwaren en meer dan 65 t. h. der reizigers over de weg vervoerd werden (bijgaande tabel n° 2).

Het verschil in evolutie van het aandeel van de automobiel in het binnenlands vervoer is vrij groot wanneer men het reizigersvervoer (particuliere wagens) en het goederenvervoer afzonderlijk beschouwt. Die toestand is zonder twijfel mede te wijten aan de beperking der vervoervergunningen (1).

Men stelt inderdaad vast dat tijdens de periode van 10 jaren welke als referentiejaar worden genomen, namelijk de periode gaande van 1949 tot 1958, het totaal aantal vrachtauto's en gemengde voertuigen van het Belgische autopark 130.811 in 1949 en 215.000 in 1958 bedroeg. Men constateert dus een toeneming van circa 50 t. h. op 10 jaar tijd. Maar wanneer men de evolutie nagaat van het aantal gedurende dezelfde periode verleende vergunningen voor het vervoer over middelgrote en grote afstand, dat wil zeggen over een afstand van meer dan 10 km. tot in 1951 en vanaf dat jaar over een afstand van meer dan 25 km., ziet men dat dit aantal van 9.271 tot slechts 9.736 gestegen is, en voor 1951 zelfs een daling tot 8.286 vergunningen vertoont. Het aantal verleende vergunningen is dus om zo te zeggen nagenoeg ongewijzigd gebleven. Normaal gesproken had dit aantal eveneens met ten minste 50 t. h. moeten toenemen, zoals dat gedurende dezelfde periode met het Belgisch vrachtautopark het geval was. Er valt trouwens aan te stippen dat een evolutie die gelijklopend is met die van het vrachtautopark, vermoedelijk nog te laag zou liggen, want het is geenszins bewezen dat het aantal in 1948 verleende vergunningen feitelijk overeenstemde met de werkelijke behoeften van de vrachtrijderij, zoals deze tot uiting zouden gekomen zijn in een toestand van gezonde concurrentie.

Zoals verder zal worden uiteengezet, pleit alleen reeds een streven naar besparing voor de bouw van moderne

sonst traitées et leur diversité favorisent la baisse des frets maritimes, du fait de la possibilité pour les navires d'y trouver une cargaison de retour. L'industrie de la région desservie y trouve le double avantage de pouvoir importer les matières premières et expédier les produits fabriqués à meilleur compte, ce qui permet de présenter des prix plus compétitifs et de trouver, de ce fait, de plus larges débouchés et des transports plus réguliers.

On comprend, dans ces conditions, l'importance que revêt pour l'industrie belge l'activité des ports maritimes et la nécessité de leur développement.

Comme d'autre part, les ports établissent en grande partie leur fortune sur l'importance de l'hinterland qu'ils desservent, il est indispensable de maintenir et de développer des voies de communication rapides, sûres et peu coûteuses entre le port et sa région.

2. LE RESEAU ROUTIER.

De tous les moyens de transport intérieur, c'est incontestablement le transport par route dont le développement a été et reste le plus marquant au cours de ces dernières années.

Le parc automobile était en 1949 de 359.948 véhicules; il est passé en 1958 à 804.900 véhicules. On estime qu'en 1958 environ 35 p. c. des marchandises et plus de 65 p. c. des voyageurs furent transportés par route dans le pays (tableau 2 ci-annexé).

La part que prend l'automobile dans le transport intérieur a évolué fort différemment si l'on considère séparément le transport des voyageurs (voitures privées) et le transport des marchandises (camions). Une des raisons de cette situation réside sans aucun doute dans la limitation des autorisations de transport pour compte d'autrui (1).

On constate, en effet, que pour les dix années prises comme référence, soit de 1949 à 1958, le nombre total de camions et véhicules mixtes du parc automobile belge était de 130.811 en 1949 et de 215.000 en 1958. L'augmentation est d'à peu près 50 p. c. en 10 ans. Mais si l'on examine l'évolution pendant la même période du nombre de licences accordées pour des transports à moyenne et longue distance, c'est-à-dire au-delà de 10 km., jusqu'en 1951, puis au-delà de 25 km. à partir de cette année, on voit que ce nombre est passé de 9.271 à 9.736 avec un creux de 8.286 licences en 1951. Autant dire que le nombre de licences n'a pas évolué. Normalement, il aurait dû aussi augmenter d'au moins 50 p. c., comme le parc de camions automobiles l'a fait pendant cette période. A noter d'ailleurs, qu'une telle évolution parallèle à celle du parc de camions automobiles, serait vraisemblablement encore trop faible, car il n'est nullement prouvé que le nombre de licences accordées en 1948 correspondait vraiment aux nécessités réelles du transport rémunéré de marchandises, telles qu'elles se seraient présentées dans une situation de saine concurrence.

Comme il sera développé plus loin, un simple souci d'économie plaide pour la construction de routes modernes

(1) De bestaande regeling is bij een nieuwe wetgeving grondig gewijzigd; bedoeld worden de wetten van 1 augustus 1960, de een betreffende de vrachtrijderij, de andere houdende wijziging van de wet van 23 juli 1928 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

(1) Une législation nouvelle modifie profondément l'ancienne réglementation; il s'agit des lois du 1^{er} août 1960, l'une relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, l'autre portant modification de la loi du 23 juillet 1928 créant la Société nationale des chemins de fer.

wegen, op grond van hun hoge productiviteit. Op dezelfde wijze als de andere verkeersmiddelen vervult de weg trouwens een eigen economische rol, en daarom is er voor het vervoer dat door de weg wordt gedragen, geen vervangmiddel beschikbaar. Hij staat immers borg voor een snelheid en een soepelheid, die geen enkele andere wijze van vervoer kan bereiken; hij vermindert het aantal overladings en behandelingen van de goederen en heeft in het algemeen een verbetering van de distributiemethode en tevens een bezuiniging op de vervoerkosten ten gevolge. Vermits tussen het tijdstip van de aankoop en dat van het gebruik der goederen de kapitalen geïnvesteerd blijven en de financiële lasten verder blijven lopen, vergroot elke verhoging van de vervoersnelheid het rendement der belegde gelden en maakt ze een verlaging van de kostprijzen mogelijk.

Die specifieke rol van het wegennet bewijst duidelijk het groot belang van al de categorieën van openbare wegen waaruit het bestaat: in de eerste plaats de hoofdverkeerswegen, maar ook de secundaire wegen, die de vertakking, de aanvulling en de verbindingsschakel van het hoofdwegennet zijn.

Hij stelt derhalve het vraagstuk van de modernisering van het net in zijn geheel aan de orde, om het even of dat net bij het Rijk dan wel bij de lagere besturen in beheer is.

3. DE WATERWEGEN.

Ofschoon hij de oudste transportweg is, heeft de waterweg zijn dynamisme behouden. Na een tijdlang in de schaduw te zijn getreden ten gevolge van het ontstaan en de ontwikkeling der spoorwegen, wordt het gebruik er van opnieuw op prijs gesteld en neemt het steeds meer uitbreiding ondanks de ontoereikende aanpassing aan de moderne eisen.

Het volume der vervoerde goederen uitgedrukt in ton-kilometer, steeg van 2.629 miljard in 1949 tot 4.493 miljard in 1956, wat 22,9 t. h. van het totale goederenvervoer in 1949 en 27,8 t. h. van het dito vervoer in 1956 vertegenwoordigt (bijgaande tabel n° 2).

Onder de vele voordelen van de binnenvaart nu is er een dat al de andere overtreft, namelijk de geringe kostprijs van deze wijze van vervoer. Het schip, met een capaciteit van 300 tot 1.350 ton, ja zelfs tot 2.000 ton, om bij de in België meest gebruikte scheepstypen te blijven, overtreft veruit de vervoercapaciteit van al de middelen voor binnenvaarts vervoer. Nu is het juist het transport van grote massa's die de eenheidsprijs naar omlaag drukt.

Daar komt nog bij dat bij een schip machtige overlaadinstallaties met groot rendement gebruikt kunnen worden, wat het geval niet is voor de spoorwegen of voor de wegen. Het past zich daardoor volmaakt aan bij de jongste ontwikkeling der wereldkoopvaardijvloot, bestaande uit schepen van grote tonnemaat met een homogene lading, die er vooral belang bij hebben vlug gelost te worden.

De binnenvaart is dus bijzonder geschikt voor het vervoer van grote massa's met een geringe eenheidswaarde, van zwaarwegende, niet bederfelijke stoffen, waarvan de aanvoer op voorhand kan geschieden.

De modernisering der waterwegen maakt trouwens nog een gevoelige verlaging van de kostprijs per eenheid mogelijk dank zij de verlaging van de scheepsweerstand en de verkorting van de reisduur. Men heeft vastgesteld, door vergelijking van de snelheid van een 300 ton metend schip van het spitstype in het oude profiel van het kanaal van Charleroi naar Brussel, met die welke in het gemoderniseerd profiel bereikt kan worden, dat dit laatste een

en raison de leur haute productivité. D'ailleurs, au même titre que les autres voies de communication, la route remplit un rôle économique propre et de ce fait, le transport qu'elle assume ne souffre point de substitution. Elle assure, en effet, une rapidité et une souplesse que n'offre aucun autre transport; elle diminue les transbordements et les manipulations de la marchandise et d'une manière générale permet un perfectionnement de la méthode de distribution simultanément à une économie des frais de transport. Comme entre le moment d'acquisition et d'usage des biens, les capitaux demeurent investis et des charges financières continuent à courir, toute augmentation de vitesse du transport augmente le rendement des fonds engagés et permet une diminution des prix de revient.

Ce rôle spécifique du réseau routier montre bien l'importance de l'ensemble des voies publiques qui le composent: les itinéraires de grande circulation, mais aussi les voies secondaires qui leur servent de ramification, d'appoint et d'interconnexion. Il pose donc le problème de la modernisation du réseau dans son entier, qu'il soit géré par l'Etat ou par les pouvoirs subordonnés.

3. LES VOIES D'EAU.

Bien que la plus ancienne des voies de transport, la voie d'eau a conservé son dynamisme. Après une certaine éclipse résultant de l'introduction et du développement de la voie ferrée, son utilisation est à nouveau appréciée et ne cesse de croître malgré les conditions insuffisantes de son aménagement.

Le volume des marchandises transportées exprimé en tonnes kilométriques, est passé de 2.629 milliards en 1949 à 4.493 milliards en 1956, représentant 22,9 p. c. du total des marchandises transportées en 1949 et 27,8 p. c. en 1956 (tableau 2 ci-annexé).

Or, de tous les avantages de la navigation intérieure, il y en a un qui prime tous les autres: c'est le faible coût de ce mode de transport. D'une capacité de 300 à 1.350 tonnes, voire 2.000 tonnes, pour s'en tenir aux types courants en Belgique, le bateau dépasse de loin les capacités de transport de tous les véhicules de transport intérieur. Or, c'est la manipulation des grandes masses qui provoque la baisse du coût unitaire.

Il faut y ajouter que le bateau permet l'emploi d'installations de transbordement puissantes à grand rendement, ce qui n'est le cas ni pour le rail, ni pour la route. Il s'adapte par là parfaitement à l'évolution récente des unités marchandes de la flotte mondiale, navires de fort tonnage à cargaison homogène, particulièrement intéressés à un déchargement rapide.

La navigation intérieure convient donc spécialement aux grands volumes de faible valeur unitaire, aux matières pondéreuses non périssables, dont l'approvisionnement peut être assuré d'avance.

La modernisation des voies d'eau permet d'ailleurs encore une sensible réduction du coût unitaire grâce à la diminution de la résistance à l'avancement des bateaux et à la réduction de la durée des parcours. On a constaté, par la comparaison de la vitesse réalisée par un bateau du type spits de 300 tonnes dans la petite section du canal de Charleroi à Bruxelles à celle qui peut être atteinte dans la section modernisée, que cette dernière permet un gain de vitesse

opvoering van de snelheid met 50 t. h. toelaat (1). Het invoeren van de duwvaart zal in dezelfde zin uitwerking hebben en de productiviteit van de waterwegen nog verhogen.

Zoals het voorhanden zijn van de waterwegen een noodzakelijke voorwaarde is voor de vestiging van de industrie, zijn voor het behoud van die industrie moderne waterwegen vereist. Want de binnenvaart is het enige middel om de industriecentra onder voordelige voorwaarden te verbinden hetzij met de zeehavens, hetzij met de waterwegennetten der naburige landen. Inzonderheid de zware nijverheid van Henegouwen en van het Luikse en de Kempen zal enkel leefbaar blijven indien de grondstoffen op goedkope wijze kunnen worden aangevoerd.

B. De gebouwen.

Evenals de verkeerswegen dienen de gebouwen als productieve investeringen beschouwd te worden vermits zij op onderscheiden wijzen bronnen van inkomsten zijn.

Een der hoofdfactoren van de productiviteit bij de openbare besturen is de rationele inrichting van de gebouwen die deze besturen in gebruik hebben.

Al de Commissies die zich sedert 1935 met het vraagstuk van de reorganisatie der Rijksbesturen hebben beziggehouden, waren van mening dat één der grondslagen van deze reorganisatie de bouw was van rationele bestuursgebouwen, die aan de behoeften van het administratief werk (van gelijke aard als die welke gelden voor het werk in particuliere ondernemingen) maar tevens aan de behoeften van het publiek aangepast zijn.

Reeds in 1937 beschouwde de Commissaris voor de Administratieve Hervorming, de hr. L. Camu, de bouw van een bestuurswijk te Brussel als een der hoekstenen van het door hem ontworpen apparaat. Nog korter geleden liet de Studiecommissie voor de Hervorming der Rijksbesturen, voorgezeten door de hr. Max-Léo Gérard, in het hoofdstuk getiteld « De ellendige staat der administratieve gebouwen » een zeer ernstige waarschuwing horen : « Het vraagstuk der gebouwen moet opgelost worden, zo niet moet iedere gedachte aan een hervorming — een doelmatige hervorming wel te weten — opgegeven worden » (2).

De in België zowel als in het buitenland gemaakte studiën tonen aan dat een rationele organisatie en een productieve arbeid in zaken van administratie slechts denkbaar zijn in lokalen die speciaal voor dit doel ontworpen zijn en die een zodanige concentratie tot stand brengen, dat het verkeer van personen alsmede de briefwisseling tussen de diensten tot het minimum worden beperkt.

De bouw van administratieve complexen is derhalve een allereerste noodzakelijkheid, zowel met het oog op de organisatie van het eigenlijk administratief werk als op de gevolgen welke die organisatie heeft voor de productiviteit in de particuliere sector.

Onder de gebouwen waarvan de bouw op het Ministerie van Openbare Werken rust zijn er ook die bestemd zijn voor het wetenschappelijk onderzoek, en inzonderheid voor de vestiging van onderzoekscentra die van verschillende ministeriële departementen afhangen.

de 50 p. c. (1). L'introduction de la technique nouvelle du poussage agira dans le même sens et accroîtra la productivité des voies navigables.

De même que l'existence des voies navigables conditionne l'implantation de l'industrie lourde, le maintien de celle-ci exige des voies d'eau modernes. Car seule la navigation intérieure permet d'assurer, à des conditions avantageuses, la liaison des centres industriels soit avec les ports maritimes, soit avec les réseaux des pays limitrophes. Notamment l'industrie lourde du Hainaut et des bassins de Liège et de Campine ne restera viable que si les matières premières peuvent y être apportées à bon compte.

B. Les bâtiments.

Comme les voies de communication, les bâtiments doivent être considérés comme des investissements productifs puisque de différentes manières ils sont générateurs de revenus.

Un des facteurs essentiels de la productivité dans les administrations publiques réside dans l'aménagement rationnel de bâtiments à l'usage de ces administrations.

Toutes les commissions qui se sont penchées depuis 1935 sur le problème de la réorganisation des administrations de l'Etat ont estimé qu'une des bases de cette réorganisation était la construction de bâtiments administratifs rationnels, adaptés aux exigences du travail administratif (semblables à celles valables pour le travail dans les organismes privés), mais également adaptés aux besoins du public.

Déjà en 1937, le Commissaire à la Réforme administrative, M^e L. Camu, considérait la création d'une cité administrative à Bruxelles comme une des pierres fondamentales de l'édifice qu'il avait conçu. Plus récemment la Commission d'Etude pour la Réforme des Administrations de l'Etat, présidée par M^e Max-Léo Gérard, donnait sous le chapitre consacré à « La grande pitié des bâtiments administratifs », un avertissement très sérieux : « Le problème des bâtiments sera résolu ou toute idée de réforme — de réforme efficace s'entend — sera abandonnée. » (2)

Les études faites tant en Belgique qu'à l'étranger, montrent qu'une organisation rationnelle et un travail productif ne peuvent se concevoir, en matière administrative, que dans des locaux spécialement conçus à cet effet et présentant un caractère de concentration suffisante, qui permettra de réduire les déplacements des personnes et la correspondance entre les services.

La construction de complexes administratifs est donc une nécessité primordiale aussi bien pour l'organisation du travail administratif proprement dit que pour les conséquences qu'a cette organisation sur la productivité du secteur privé.

Parmi les bâtiments dont la construction dépend du Ministère des Travaux publics, il en est d'autres affectés à la recherche scientifique, et notamment à ces centres de recherches dépendant de différents départements ministériels.

(1) G. WILLEMS : « Le Réseau des voies navigables belges — Son passé — Son avenir. » in de « Revue de la navigation intérieure et rhénane », 23 juli 1955, pagina 470.

(2) Belgisch Staatsblad van 21 oktober 1954.

(1) G. WILLEMS : « Le Réseau des Voies navigables belges — Son passé — Son avenir » dans « Revue de la navigation intérieure et rhénane » 23 juillet 1955 — p. 470.

(2) Moniteur belge du 21 octobre 1954.

Wanneer het zaak is een politiek van economische expansie te bepalen, dient men zich noodzakelijkerwijze te bekommeren om de gevolgen die een actie op het gebied van de vorming en het onderwijs alsmede van het wetenschappelijk onderzoek kan hebben voor de economische activiteit in het algemeen. In haar Regeringsverklaring heeft de Regering trouwens de nadruk erop gelegd dat het wetenschappelijk onderzoek een vooraanstaande plaats in haar zorg en verwezenlijkingen zou innemen.

Zo de intellectuele investeringen aan de huidige en toekomstige behoeften van een land beantwoorden, kan dat land de toekomst met vertrouwen tegemoet zien, zelfs wanneer er op andere gebieden grote tekortkomingen aan te wijzen vallen. Is zulks niet het geval met landen als Zweden en Zwitserland, waar de uitzonderlijke rijkdom aan kaderpersoneel en vorsers, ondanks de hachelijke toestand inzake natuurlijke hulpbronnen, de beste waarborg voor de economische macht betekent?

Nu is het beschikbaar stellen van lokalen en laboratoria die voor universiteiten en onderzoekscentra onmisbaar zijn de eerste voorwaarde voor de wetenschappelijke vooruitgang en de vorming der kaders. Reeds nu is er in alle beroepssectoren een tekort aan vorsers, wel tekort in stijgende lijn gaat evenwijdig met de economische expansie. Zo die moeilijkheden zich mochten veralgemenen, dreigen ze de economische en sociale vooruitgang te zullen remmen.

De investeringsinspanning moet dus worden uitgebreid tot de culturele wetenschappelijke inrichtingen die van de universiteiten niet afhangen. Het is immers nodig dat alle wetenschappelijke instellingen, om het even op welk terrein hun werkzaamheid zich beweegt, bij machte wezen hun taak zo doelmatig mogelijk te vervullen. Het verschaffen van de ter zake nodige uitrusting vormt dan ook een der belangrijke factoren van een investeringspolitiek. De ontwikkeling van de steeds ingewikkelder wordende economie waar de concurrentiestrijd heviger en heviger wordt, eist dat op dat gebied een grotere inspanning wordt gedaan.

**

Met het oog op de kwalitatieve belangrijkheid der overwogen openbare werken, en wegens de dringende noodzaak redding te brengen in de gevaarlijke toestand waarin sommige publieke sectoren van vitaal belang verkeren, lijdt het geen twijfel dat een moedige actie dient ondernomen om aan het land de nodige gemeenschappelijke uitrusting te verschaffen, nu dat grote inspanningen gedaan worden ten gunste van de particuliere sector. Thans dient nog antwoord te worden gegeven op de vraag hoe het wetsoontwerp zich die actie voorstelt en volgens welk opzet die actie daarin wordt omlijnd.

III. HET OPZET VAN HET ONTWERP VAN WET.

Gedreven door de wil om met de empirische methodes uit het verleden te breken en een langlopend investeringsprogramma uit te stippelen, had het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw de verschillende ontwerpen uitgewerkt die later zouden worden de wet houdende instelling van het Wegenfonds 1955-1969 (wet van 9 augustus 1955), de wet betreffende de verwezenlijking van een programma van dringende investeringen van

Lorsqu'il est question de définir une politique d'expansion économique, il est indispensable de s'inquiéter des conséquences qu'une action sur la formation et l'enseignement ainsi que sur la recherche scientifique peut revêtir dans l'activité économique générale. Dans sa déclaration gouvernementale, le Gouvernement a d'ailleurs souligné qu'il mettait la recherche scientifique au premier plan de ses soucis et de ses réalisations.

Si les investissements intellectuels correspondent aux besoins actuels et futurs, on peut bien augurer de l'avenir d'un pays, alors même que l'on enregistre ailleurs des déficiences importantes. N'est-ce pas le cas de pays comme la Suède et la Suisse, par exemple, pays dont l'exceptionnelle richesse en matière de cadres et de chercheurs constitue, malgré la précarité des ressources naturelles, la meilleure garantie de la puissance économique?

Or, la création de locaux et de laboratoires indispensables aux universités et aux centres de recherches constitue la condition liminaire de développement scientifique et de la formation des cadres. Actuellement déjà tous les secteurs professionnels sont touchés par une pénurie de chercheurs qui va s'accroissant, parallèlement à l'expansion économique. Ces difficultés risqueront si elles se généralisent, de constituer un frein au progrès économique et social.

Il faut donc étendre l'effort d'investissements aux établissements scientifiques culturels qui sont indépendants des universités. Il faut, en effet, que tous les organismes scientifiques, quel que soit le domaine de leur action, soient à même de remplir leur mission avec toute l'efficacité désirable. Aussi la création de l'équipement en la matière constitue un des éléments importants dans une politique d'investissements. Le développement des techniques de plus en plus complexes dans une économie de plus en plus concurrentielle imposera dans ce domaine un effort accru.

**

Vu l'importance qualitative des travaux publics envisagés et la nécessité de redresser une situation parfois compromise dans les secteurs publics vitaux, il est indubitable qu'une action courageuse doit être entreprise pour donner à la nation l'équipement collectif nécessaire au moment même où de grands efforts sont tentés en faveur du secteur privé. Il reste à savoir comment le projet de loi envisage cette action et dans quelles perspectives il la définit.

III. LES PERSPECTIVES DU PROJET DE LOI.

C'est animé du souci de rompre avec les méthodes empiriques du passé et de définir un programme d'investissements à long terme que le Ministère des Travaux publics a suscité les divers projets qui devaient devenir la loi instituant le Fonds des routes 1955-1969 (loi du 9 août 1955), la loi relative à la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt national au port d'Anvers (loi du 5 juillet 1956) et la loi donnant le planning des crédits

nationaal belang in de haven van Antwerpen (wet van 5 juli 1956) en de wet houdende de planning van de begrotingskredieten toe te kennen voor de verwezenlijking van een programma van werken om sommige waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton en meer (wet van 9 maart 1957).

Dit ontwerp, beperkt tot de uitrusting van de infrastructuur die van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw afhangt, coördineert en voltooit voornoemde wetten. In de eerste plaats wordt het stelsel, dat zijn deugdelijkheid heeft bewezen, door gebruikmaking van geheel nieuwe middelen verbeterd en tot het geheel der activiteiten van het Departement uitgebreid, waarbij een langlopend investeringsprogramma in grote trekken wordt aangegeven en bepaalde wijzen van uitvoering worden vastgesteld. In de tweede plaats overschrijdt dit ontwerp het opzet van de vroegere wetten door een omstandigheidsprogramma van openbare werken voor te stellen, er toe strekkende de economische expansie te regulariseren.

En om een zo groot mogelijke zekerheid te hebben bij de uitvoering van die structurele en conjuncturele politiek wordt een tweede ontwerp van wet opgesteld houdende instelling van een openbaar lichaam dat met de financiering van dat tweeledig plan van openbare werken zal belast zijn.

Beide aspecten van het ontwerp vinden hun oorsprong in een opvatting inzake openbare werken, die beantwoordt aan de taak van de Staat, de structurele uitrusting uit te breiden ten einde de economische vooruitgang mogelijk te maken en kracht bij te zetten, en tevens aan zijn taak inzake conjunctuurpolitiek, die er in bestaat de economische evolutie terug te brengen in de constante lijn van de vooruitgang, waarvan ze cyclisch wil afwijken.

Bij de uitwerking van zijn *structurele* actie behoort het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw het deel van de uitrusting der infrastructuuruitrusting dat aan zijn zorg is toevertrouwd gelijke tred met de vooruitgang te doen houden door de uitstippeling van een investeringsprogramma op lange termijn, en er voor te waken dat er een zekere gelijklopendheid blijft bestaan tussen het bedrag van die investeringen en het nationaal inkomen. Het dient derhalve rekening te houden met de jaarlijkse stijging van dat inkomen. Zodoende zal er een betrekkelijke overeenstemming tussen de particuliere en de openbare investeringen gehandhaafd worden wat 's lands economie zeer ten goede zal komen.

Het structuurprogramma bestaat uit twee essentiële gedeelten. Het eerste heeft betrekking op de investeringen met een hoge productiviteit, die een werkelijke uitbreiding van 's lands infrastructuur teweegbrengen. Deze werken dienen zelfs in tijden van voorspoed uitgevoerd te worden, omdat ze de productiekosten aanzienlijk drukken.

Naast deze werken met grote rentabiliteit zijn er andere waarbij de economische overwegingen onontwarbaar verstrengeld zijn met sociale en politieke overwegingen. Bedoeld worden vooral rioleringswerken, watervoorzieningswerken en sommige bouwkundige werken waarvan het nut zowel in sociale, intellectuele en zedelijke waarden als in economische waarden kan uitgedrukt worden. Het is immers normaal dat een geëvolueerde gemeenschap steeds een deel van het nationaal inkomen voor behoeften van die aard gebruikt.

Het tweede gedeelte van het programma weerspiegelt de gedragslijn die het Departement van Openbare Werken voornemens is te volgen inzake de *conjunctuurpolitiek*, bijzonder in tijden van depressie. Het omvat een reeks

budgetairen à allouer en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus de certaines voies navigables (loi du 9 mars 1957).

Le présent projet, limité à l'équipement d'infrastructure dépendant du Ministère des Travaux publics, coordonne et parachève les lois précitées. En premier lieu, il étend et améliore par des moyens inédits le système, qui a fait ses preuves, à l'ensemble des activités du Département, arrêtant ainsi les grandes lignes d'un programme d'investissements à long terme et fixant certaines modalités de réalisation. En second lieu, le présent projet débordé des perspectives tracées dans les lois antérieures, en proposant un programme circonstanciel de travaux publics destinés à régulariser l'expansion économique.

Et pour offrir un maximum de garantie dans l'exécution de cette politique à la fois structurelle et conjoncturelle, un second projet de loi est rédigé créant un établissement public chargé de financer ce plan de travaux publics sous ses deux aspects.

Les deux aspects du projet procèdent d'une conception des travaux publics qui répond à la fois à la mission de l'Etat de développer l'équipement structurel en vue de permettre et d'accentuer le progrès économique, et à sa mission politique conjoncturelle, qui est de ramener l'évolution économique à la ligne constante du progrès dont elle tend à s'écarter cycliquement.

Dans l'élaboration de son action *structurelle*, il appartient au Ministère des Travaux publics de maintenir au niveau du progrès la part de l'équipement d'infrastructure qui lui est confiée par la définition d'un programme d'investissements à long terme et de veiller à garder un certain parallélisme entre le montant de ces investissements et le revenu national. Il doit donc tenir compte de l'accroissement annuel de celui-ci. Une concordance relative se maintiendra ainsi entre les investissements privés et publics pour le plus grand profit de l'économie nationale.

Le programme de structure comprend deux parties essentielles. La première concerne des investissements à forte productivité, véritable extension de l'infrastructure du pays. Ces travaux doivent être exécutés même en période de prospérité, car leur réalisation provoque une réduction substantielle des coûts de production.

A ces travaux à forte rentabilité, il faut ajouter des travaux où les considérations économiques sont inextricablement mêlées à des considérations sociales et politiques. Il s'agit surtout de travaux d'égouttage, de distribution d'eau et de certains bâtiments dont l'utilité s'énonce aussi bien en valeurs sociales, intellectuelles et morales qu'en valeurs économiques. Il est, en effet, normal qu'une société évoluée consacre d'une manière constante une part de son produit national à des besoins de ce genre.

La deuxième partie du programme reflète l'attitude de la *politique conjoncturelle* que le Département des Travaux publics entend suivre notamment en période de dépression. Elle comprend un volant de travaux destinés à redresser

werken bestemd om de conjunctuur te herstellen en de cyclische evolutie opnieuw in de lijn van de vooruitgang te brengen. De gekozen werken zijn even productief en even belangrijk als de eerste. Maar aan de andere kant zijn ze niet direct noodzakelijk en kunnen ze zonder groot bezwaar voor het land gedurende enkele jaren uitgesteld worden; voorts lenen ze zich in verband met hun technische kenmerken beter voor een vlugge en veelzijdige actie, zoals door een conjunctuurpolitiek van openbare werken wordt vereist.

In dat verband neemt genoemd ministerie, wegens het hoge bedrag der investeringen waarop het zijn invloed kan doen gelden, hetzij rechtstreeks als opdrachtgever, hetzij onrechtstreeks door middel van toelagen voor werken die door de lagere besturen zullen uitgevoerd worden, een strategische positie van de eerste rang in om op korte termijn een regulariserende werking op de economische evolutie uit te oefenen, door het uitgestippelde programma van werken op oordeelkundige wijze in de tijd te spreiden. Het spreekt van zelf dat het tempo van de uitvoering van het structuurprogramma in de mate van de technische en financiële mogelijkheden tijdens de depressiestadia zal opgevoerd worden ten einde het economisch herstel zoveel mogelijk te bespoedigen.

De bijgaande tabel n° 3 geeft in absolute cijfers al de door het Ministerie van Openbare Werken inzake openbare werken geboekte vastleggingen. Het totaal bedroeg 66.209 miljoen frank voor een periode van elf jaar, namelijk van 1949 tot 1959. Anderdeels blijkt uit tabel n° 4 welk een overwegende rol het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw inzake Staatsinvesteringen speelt.

Tijdens de periode 1950-1958 schommelden de door dat Departement vastgelegde bedragen immers tussen 42 en 65 percent van de gezamenlijke vastleggingen voor burgerlijke investeringen van het Rijk, met een gemiddelde van 54,6 percent voor de betrokken periode. Indien men voorts rekening houdt met de investeringen van de lagere openbare besturen, teweeggebracht door de verlening van toelagen, bedraagt het gemiddelde percentage der door het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw gecontroleerde investeringen, tijdens dezelfde periode 72 percent van de gezamenlijke burgerlijke staatsinvesteringen (1). Indien men nu de werkelijke toestand wil beschouwen om de positie van dat Departement ten opzichte van een politiek van structurele uitrusting evenals van een regulariserende invloed op de conjunctuur te bepalen, dient het laatstgenoemde percentage in aanmerking genomen te worden voor het bepalen van het deel der burgerlijke Staatsinvesteringen dat genoemd departement op verschillende niveau's controleert. Wanneer men ten slotte rekening houdt met de gezamenlijke burgerlijke publieke investeringen van het Rijk, van de lagere besturen en van de gedecentraliseerde publieke lichamen, schommelt het percentage der door het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw geboekte uitgaven tussen 26,1 percent en 33,3 percent, terwijl het gemiddelde 29,1 percent van het totaal bedraagt (zie bijgaande tabel n° 5).

Deze enkele beschouwingen bewijzen het belang en de betekenis voor de toekomst van het land, van de organisatie van het plan tot structurele uitrusting en van de conjuncturele actie, die in dit ontwerp van wet overwogen worden.

(1) Men schat dat de uitgaven voor werken die uitgevoerd werden dank zij de verlening van toelagen door het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw, gemiddeld voor ongeveer 50 % door die toelagen worden gedekt.

la conjoncture et à permettre de régulariser l'évolution cyclique dans la ligne du progrès. Les travaux choisis ne sont pas d'une productivité ni d'un intérêt moindre que les premiers. Mais, d'une part, ils ne sont pas d'une nécessité immédiate et peuvent être postposés de quelques années sans inconvénients majeurs pour le pays; d'autre part, leurs caractéristiques techniques les rendent mieux aptes à l'action rapide et multiple que requiert une politique conjoncturelle de travaux publics.

A cet égard, le montant élevé des investissements sur lesquels ce ministère peut agir, soit directement en qualité de maître de l'ouvrage, soit indirectement par voie de subventions pour des travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés, lui confère une situation stratégique de premier plan pour exercer une action régulatrice à court terme sur l'évolution économique, en répartissant judicieusement dans le temps et l'espace le programme des travaux qu'il s'est assigné. Il va de soi que dans la mesure des possibilités techniques et financières, l'exécution du programme de structure sera activé au cours des phases dépressives en vue d'accélérer au maximum la reprise économique.

Le tableau n° 3 ci-annexé donne en chiffres absolus l'ensemble des engagements enregistrés par le Ministère des Travaux publics en matière de travaux publics; le montant total s'est élevé à 66.209 millions de francs en onze ans, durant la période 1949-1959. D'autre part, le tableau n° 4 témoigne du rôle prépondérant du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction en matière d'investissements étatiques.

Pour les années 1950 à 1958, en effet, les montants engagés par ce Département ont oscillé entre 42 et 65 p. c. de l'ensemble des engagements en investissements civils de l'Etat, avec une moyenne de 54,6 p. c. pour la période considérée. Par ailleurs, si l'on tient compte des investissements des pouvoirs subordonnés qui ont été déclenchés par l'octroi de subventions, le pourcentage moyen des investissements contrôlés par le Ministère des Travaux publics se situe pour la même période à 72 p. c. par rapport à l'ensemble des investissements civils étatiques (1). Or, si l'on veut considérer la situation réelle pour évaluer la position de ce Département par rapport à une politique d'équipement structurel comme à une action régulatrice sur la conjoncture, c'est ce dernier pourcentage qui doit être pris en considération pour déterminer la part des investissements civils de l'Etat qu'il contrôle à des degrés divers. Enfin, si l'on tient compte de l'ensemble des investissements publics civils de l'Etat, des pouvoirs subordonnés et des organismes publics décentralisés, le pourcentage des décaissements comptabilisés par le Ministère des Travaux publics varie entre 26,1 p. c. et 33,3 p. c., la moyenne se situant à 29,1 p. c. de l'ensemble (cfr. tableau n° 5 ci-annexé).

Ces quelques considérations démontrent l'intérêt et l'importance, pour l'avenir du pays, de l'organisation du plan d'équipement structurel et de l'action conjoncturelle, envisagées dans le projet de loi.

(1) On estime qu'en moyenne environ 50 % de la dépense pour les travaux effectués moyennant l'octroi de subventions du Ministère des Travaux publics sont couverts par celles-ci.

HOOFDSTUK II.

HUIDIGE STAND OP HET GEBIED VAN DE INVESTERINGEN DIE VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN EN VAN WEDER- OPBOUW AFHANGEN.

§ 1. — Achterstand en wisselvalligheden van de openbare investerings.

I. DE HUIDIGE TOESTAND EN ZIJN GEVOLGEN.

Het bestaan van een achterstand inzake openbare investeringen, inzonderheid op het gebied van wegen, waterwegen, havens en gebouwen, wordt door niemand in twijfel getrokken. Reeds bij een oppervlakkige overschouwing van de toestand, gesteund op een in ruimte en tijd beperkte waarneming, vindt men treffende voorbeelden voor ieder van de betrokken takken. Maar bij een grondiger studie stelt men vast dat de achterstand nagenoeg algemeen is. Onze uitrusting inzake verkeersmiddelen en gebouwen voldoet niet meer, wegens de verouderde staat van talrijke kunstwerken, aan de huidige noodwendigheden. Anderdeels is het tempo van de modernisering ervan zelfs niet snel genoeg om in de noodwendigheden van een onmiddellijke toekomst te kunnen voorzien.

Nu mag men niet uit het oog verliezen dat in de ons omringende landen de economische toestand zich ontwikkelt in de richting van een vlugge vooruitgang, waarbij beroep gedaan wordt op al de moderne productie-, vervoer- en distributietechnieken. Het is deze kenmerkende strekking van de moderne economie, die de gemeenschap er toe aanzet blijk te geven van dynamisme om zich aan de nieuw geschapen toestanden aan te passen, zoals het leven de levende wezens er toe drijft zich aan hun milieu aan te passen, niet alleen aan de fysische en natuurlijke omstandigheden maar eveneens aan de andere wezens die naast hen leven.

Wanneer men het tempo van de investeringen beschouwt, wordt men, benevens door deze achterstand, getroffen door het gebrek aan regelmaat en methode die de aktie van de openbare besturen kenmerkte en het succes ervan verminderde. Afgezien van sommige ruim opgezette programma's waaruit verschillende « Fonds » of programma-wetten geboren zijn, had de uitvoering van openbare werken bijna voortdurend plaats onder de drievoudige stempel van de discontinuïteit, de versnippering en het gebrek aan regelmaat.

Om zich hiervan te overtuigen volstaat het een blik te werpen op de vastleggingskredieten voor openbare werken tijdens de laatste jaren (bijgaande tabel n° 3), die schommelen tussen 3.701 miljoen frank (1953) en 10.056 miljoen F (1959), zonder dat men een zekere continuïteit in de stijging kan ontdekken.

De versnippering van de inspanningen was niet minder groot. Zonder rekening te houden met de continuïteit van een algemene politiek werden de werken verdeeld naar gelang de omstandigheden van het ogenblik teneinde voldoende te geven aan een bepaalde streek, een bepaalde belangengroep of een kortstondig streven.

Ten slotte werden sommige werken, waarvan het nut pas tastbaar zou worden nadat ze door andere werken zouden aangevuld zijn, ofwel voorlopig prijsgegeven, ofwel met een aanzienlijke vertraging beëindigd, ofwel voltooid op een ogenblik dat ze reeds verouderd waren, zonder rekening te houden met hun productiviteit.

Dit gebrek aan continuïteit, samen met de wisselvalligheden en de vertragingen, had zware gevolgen zowel voor

CHAPITRE II.

LA SITUATION ACTUELLE EN MATIERE D'IN- VESTISSEMENTS DEPENDANT DU MINIS- TERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA RE- CONSTRUCTION.

§ 1^{er}. — Retards et vicissitudes des investissements publics.

I. LA SITUATION ACTUELLE ET SES CONSEQUENCES.

L'existence d'un retard en matière d'investissements publics et particulièrement dans le domaine des routes, des voies navigables, des ports et des bâtiments n'est mis en doute par personne. A se contenter d'une vue superficielle des choses, fondée sur une observation limitée dans l'espace et le temps, des exemples frappants apparaissent pour chacun des secteurs envisagés. Mais une étude plus serrée permet de constater que le retard est quasi général. Notre équipement en voies de communication et en bâtiments ne répond pas aux besoins actuels, en raison de la vétusté de nombreux ouvrages. D'autre part, sa modernisation n'est pas poursuivie au rythme des besoins d'un avenir même immédiat.

Or, il ne faut pas perdre de vue que la situation économique évolue, dans les pays qui nous entourent, dans le sens d'un progrès rapide, faisant appel à toutes les techniques modernes de production, de transport et de distribution. C'est cette tendance caractéristique de l'économie moderne qui pousse les collectivités à faire preuve de dynamisme pour s'adapter aux situations nouvellement créées, tout comme la vie pousse les organismes vivants à s'adapter à leur milieu, non seulement aux conditions physiques et naturelles, mais également aux autres êtres qui les côtoient.

Outre ce retard, on est frappé, lorsqu'on considère le rythme des investissements, par l'irrégularité et le manque de méthode qui ont marqué l'action des pouvoirs publics et en ont réduit l'efficacité. Abstraction faite de certains programmes d'envergure qui ont suscité divers « Fonds » ou lois de programme, l'exécution de travaux publics s'est poursuivie d'une façon presque constante, sous le triple signe de la discontinuité, de la dispersion et de l'irrégularité.

Pour s'en convaincre, il suffit d'analyser les crédits d'engagement des travaux publics au cours de ces dernières années (tableau n° 3 ci-annexé), qui oscillent entre 3.701 millions de francs (1953) et 10.056 millions de francs (1959), sans qu'on puisse déceler une certaine continuité dans la progression.

La dispersion des efforts n'a pas été moindre. Sans égard pour la continuité d'une politique générale, les travaux ont été répartis au fil de l'actualité en vue de donner satisfaction à telle région, à tel groupe d'intérêts, à telle préoccupation du moment.

Enfin, certains ouvrages, dont l'utilité ne pouvait se faire sentir qu'après qu'ils eussent été complétés par d'autres travaux, ont été abandonnés provisoirement, terminés avec un retard considérable ou achevés au moment où ils étaient démodés, sans égard pour leur productivité.

Ce manque de continuité, joint aux fluctuations et aux retards, a engendré des conséquences importantes tant

de Staat zelf, als voor het bouwbedrijf, het bedrijf der openbare werken en de particuliere sector in zijn geheel.

In de eerste plaats is het belang van de Staat met dit gebrek aan methode moeilijk overeen te brengen. Hij gevoelt er onmiddellijk de weerslag van op de kostprijs der openbare werken. Dit aspect, het meest voelbare, zal in de paragraaf betreffende het bouwbedrijf en het bedrijf der openbare werken nader worden onderzocht.

Overigens brengt het uitvoeren met horten en stoten van de programma's in de diensten een ontreddeering teweeg die zowel tot uiting komt in de perioden van kredietinkrimping als in perioden van wederopleving. Er wordt gewerkt in een verwarde sfeer van bevelen en tegenbevelen; het rendement van het personeel belast met het ontwerpen, de studie en de uitvoering wordt er noodlottig door beïnvloed. Soms moet zelfs beroep worden gedaan op private studiebureau's, die tegen een des te hoger tarief zullen moeten betaald worden omdat het voor hen om bijkomend werk gaat waarin zij niet gespecialiseerd zijn.

Voor de Staat komen de nadelen van de discontinuïteit en de onregelmatigheid der werken vooral tot uiting bij de onteigeningen. Het is maar al te vaak gebeurd dat de werken grondig moesten gewijzigd worden omdat men op de plaats waar normaal een weg of een kanaal moest komen, gebouwen of een fabriek had laten oprichten. In andere gevallen heeft men moeten overgaan tot het onteigenen van gebouwde eigendommen die nog volkomen bruikbaar, ja zelfs kort geleden gebouwd waren, maar die zich op het tracé bevonden van een kunstwerk dat onmogelijk kon gewijzigd worden. Ten slotte werden soms, in plaats van de werken op de tijdig onteigende percelen uit te voeren, andere werken ondernomen, terwijl in de onteigeningen aanzienlijke, niet productieve kapitalen geblokkeerd bleven.

In de tweede plaats ondervindt ook het bouwbedrijf en het bedrijf der openbare werken de nadelen van die onregelmatige werkwijze, te meer omdat de mechanisatie der bouwplaatsen methode en rationalisatie vergt. Deze ongelagen veranderingen verhogen de moeilijkheden bij de uitvoering en bezwaren de kostprijs. Daar anderdeels de voltooiing van de openbare werken langer uitblijft dan het zou moeten en zou mogen, vloeien daaruit te grote financiële lasten voort, die rechtstreeks door de Schatkist moeten gedragen worden, en onrechtstreeks de mogelijkheid verminderen tot financiering van bijkomende werken die 's lands uitrusting zouden kunnen aanvullen.

Het is dus te begrijpen dat de bedrijfsgroeperingen sedert lang aandringen op een regularisatie van de openbare werken, hetgeen in de eerste plaats het handhaven van een constant volume werken en vervolgens het verstrekken van aanduidingen omtrent de tijdens de komende jaren te verwachten ontwikkeling vereist.

In een op 24 november 1954 uitgebracht advies omtrent de stabilisatie van het jaarlijks volume der openbare en private werken, zet de Bedrijfsraad voor het Bouwbedrijf een zienswijze uiteen waarvan de gegrondheid niet kan worden betwist. Hij verklaart onder meer (1) :

« De Raad stelt vast dat de overdreven schommelingen der betalingskredieten die ieder jaar op de buitengewone begroting worden uitgetrokken, ernstige nadelen meebrengen :

1° de overuitrusting der aannemers, met als gevolg de verhoging van de kostprijs der werken ;

pour l'Etat lui-même, que pour l'industrie de la construction et des travaux publics et le secteur privé dans son entier.

En premier lieu, l'intérêt de l'Etat s'accommode mal de cette absence de méthode. Il en ressent immédiatement les répercussions sur le coût des travaux publics. Cet aspect, le plus palpable, sera analysé dans le paragraphe consacré à l'industrie de la construction et des travaux publics.

Par ailleurs, les à-coups dans l'exécution des programmes entraînent dans les services, une désorganisation qui se manifeste aussi bien dans les périodes de contraction des crédits que dans les périodes de reprise. Le travail se poursuit dans la bousculade des ordres et des contre-ordres ; le rendement du personnel de conception, d'études et d'exécution en subit les contre-coups néfastes. Parfois même, il faudra recourir à des bureaux d'études privés qui devront être rémunérés à un taux d'autant plus élevé qu'il s'agira pour eux de travaux supplémentaires pour lesquels ils ne sont pas spécialisés.

Pour l'Etat, les inconvénients de la discontinuité et de l'irrégularité des travaux se manifestent particulièrement bien dans les expropriations. Il est arrivé trop souvent que des travaux ont dû être profondément modifiés parce qu'on a laissé construire des bâtiments ou des usines à l'endroit où devrait normalement passer la route ou le canal. Dans d'autres cas, il a fallu se livrer à des expropriations d'immeubles bâtis encore parfaitement utilisables, même de construction récente, mais qui se trouvaient sur le tracé d'un ouvrage impossible à modifier. Parfois enfin, au lieu d'exécuter les ouvrages sur les immeubles expropriés à temps, d'autres travaux furent entrepris, tandis que les acquisitions faites immobilisaient d'importants capitaux non productifs.

En second lieu, l'industrie de la construction et des travaux publics subit ces à-coups qui lui sont d'autant plus préjudiciables que la mécanisation des chantiers appelle la méthode et la rationalisation. Ces variations inopportunes déterminent des difficultés plus grandes dans l'exécution et des surcharges dans les coûts. D'autre part, l'achèvement des travaux publics tardant plus qu'il ne devrait et qu'il ne le pourrait, il en résulte des charges financières trop considérables, qui retombent directement sur le Trésor, et qui réduisent indirectement les possibilités de financer un supplément de travaux pouvant compléter l'outillage national.

Il est donc compréhensible que les organismes professionnels aient insisté depuis longtemps en vue de la régularisation des travaux publics, ceci comportant tout d'abord le maintien d'un volume constant de travaux, et ensuite des indications sur le développement à prévoir au cours des années futures.

Dans un avis du 24 novembre 1954 consacré à la stabilisation du volume annuel des travaux publics et privés, le Conseil Professionnel de la Construction développait des considérations incontestablement justifiées. Il déclarait notamment (1) :

« Le Conseil constate que les fluctuations exagérées des crédits de paiement prévus chaque année au budget extraordinaire entraînent des inconvénients sérieux :

1° le suréquipement des entreprises et par le fait même, l'augmentation du coût des travaux ;

(1) Bedrijfsraad voor het Bouwbedrijf, 1° Advies omtrent de stabilisatie van het volume der werken, C. SVT. 31/54.

(1) Le Conseil professionnel de la Construction, 1° Avis relatif à la stabilisation du volume des travaux, C. SVT. 31/54.

2° de werkloosheid en de vlucht van de arbeidskrachten uit het bouwbedrijf, met als gevolg vermindering van de specialisatie en de productiviteit. »

In feite verkeerde het bouwbedrijf tot nog toe nooit in de mogelijkheid om, zoals de verbruiksrijverheid en de nijverheden in het algemeen, zijn capaciteit 80 tot 100 t. h. te benutten. Het bouwbedrijf staat periodiek, nu eens voor een massale vraag naar gegadigden vanwege de openbare besturen, die hun projecten hadden opgestapeld en dan plotseling de middelen vinden om deze te financieren, dan weer voor een brutale stopzetting waardoor de aannemers verplicht worden hun personeel af te danken en hun materieel op te bergen.

Ook uit oogpunt van het personeel is deze toestand ten zeerste nadelig. Eerst en vooral is er de kwestie van de geschoolde arbeiders en het toezichtspersoneel alsook van de op kantoor werkende technici, die een ononderbroken praktijk moeten kunnen hebben, verrijkt door de afwisseling van de taken die hen toevertrouwd worden.

De vorming van die specialisten mag geen improvisatiewerk zijn, en ze vereist een behoorlijke stabiliteit in het beroep. De jonge lieden zullen de loopbaan van burgerlijk ingenieur of van technicus slechts kiezen zo zij de verwachting mogen koesteren na beëindiging van hun studies een geschikte betrekking te vinden. Er zijn vijf tot zes jaren nodig om dergelijke ingenieurs op te leiden. Een gelijkaardig probleem wordt gevormd door de specialisatie der ingenieurs, waarbij men zich zou moeten kunnen laten leiden door de in de verschillende takken, inzonderheid in het bouwwezen, te verwachten behoeften. In de huidige stand van zaken hebben de jonge lieden die deze loopbaan denken te kiezen, geen enkele zekerheid dat zij na afloop van hun studies een betrekking zullen vinden. De mogelijkheid bestaat dat zij hun loopbaan moeten aanvatten op het ogenblik dat de Staat zijn programma wenst te remmen en de wervingen stopzet, terwijl de particuliere ondernemingen personeel moeten afdanken.

Dezelfde crisis kan zich voordoen wat het toezichtspersoneel en de geschoolde arbeiders betreft. De voorbereiding tot de taak duurt weliswaar minder lang, maar ze is niettemin onontbeerlijk. Bovendien dient de theoretische vorming gedurende de leertijd samen te gaan met een praktische vorming, dank zij een ononderbroken werkzaamheid in normale omstandigheden. Daartoe is een regularisatie vereist, benevens de mogelijkheid voor de leiders van de grote ondernemingen, vooruit te kunnen zien.

Naast het personeelsprobleem is er de kwestie van het materieel, waarvan de omvang toeneemt naarmate de techniek vorderingen maakt. De tijd dat de aannemer zich met schoppen, kruiwagens en kipkarren kon tevreden stellen, is voorbij. Thans moet hij voor het grondwerk, het betonneren, het vervoer, enz... over in hoge mate gemechaniseerd materieel beschikken. Het rendement van dat materieel is in ruime mate afhankelijk van het effectief gebruik ervan; het veroudert, het verroest wanneer het niet wordt gebruikt. Het brengt zware financiële lasten mede, om het even of het gebezigd wordt of niet, daar het normaal bij afbetaling aangekocht en betaald wordt.

De druk van de financiële last der wissels voor de aankoop van het materieel is een verdere oorzaak van storingen wanneer het volume der openbare werken grote schommelingen ondergaat. De aannemers schrijven in dat geval in voor prijzen die te laag zijn om het financieel evenwicht van hun onderneming in stand te houden. Soms is de enige zorg van de aannemers op dat ogenblik hun wissels te betalen, zelfs ten koste van kapitaalverbruik dat noch voor de gemeenschap, noch voor het bouwbedrijf voordelig is.

2° le chômage et la désaffectation de la main-d'œuvre pour l'industrie de la construction et, comme corollaire, diminution de la spécialisation et de la productivité. »

En réalité, l'industrie de la construction n'a pas été jusqu'ici dans une situation lui permettant de travailler à 80 ou 100 p. c. de sa capacité, comme les industries de consommation et l'industrie en général en ont la possibilité. Elle se trouve périodiquement devant soit une demande massive de soumissions émanant des pouvoirs publics qui ont accumulé leurs projets et qui viennent subitement de trouver le moyen de financer ceux-ci, soit devant des arrêts brutaux qui les obligent à licencier leur personnel et à mettre leur matériel en chômage.

Au point de vue du personnel, cette situation est hautement préjudiciable. Il y a tout d'abord la question des ouvriers qualifiés et des agents de maîtrise, des techniciens de bureau, qui doivent avoir une pratique constante, enrichie par la variété des tâches qui leur ont été confiées.

La formation de ces spécialistes ne s'improvise pas, et elle exige une stabilité raisonnable dans la profession. Les jeunes gens ne choisiront la carrière de technicien que s'ils ont la perspective de trouver, à la fin de leurs études, un emploi qui sera à leur convenance. Un problème analogue se pose pour la spécialisation des ingénieurs, qui devrait s'inspirer des besoins à prévoir dans les différentes branches, et notamment dans la construction. Dans l'état actuel des choses, les jeunes gens qui songent à choisir cette carrière n'ont aucune certitude qu'à l'issue de ces études, ils trouveront des possibilités d'emploi. Ils peuvent devoir entrer dans cette carrière à une époque où l'Etat veut freiner son programme, et cesser ses recrutements, pendant que les entreprises privées doivent débaucher leur personnel.

La même crise peut se présenter en ce qui concerne le personnel de maîtrise et les ouvriers qualifiés. Sans doute, la période de préparation est moins longue, mais elle est néanmoins indispensable. Au surplus, à la formation théorique d'apprentissage, doit se joindre une formation pratique, résultant d'un travail poursuivi dans des conditions normales. Ceci implique donc une régularisation, et aussi une possibilité de prévision de la part des chefs des grandes entreprises.

A côté du problème posé par le personnel, figure celui du matériel, dont l'importance croît au fur et à mesure que la technique progresse. Nous ne sommes plus au temps où le constructeur pouvait se contenter de pelles, de brouettes ou de tombereaux. Aujourd'hui, il doit posséder un matériel hautement mécanisé de terrassement, de bétonnage, de transport, etc. Ce matériel a un rendement qui est largement indépendant de son utilisation effective; il se démode, il se rouille dans l'inaction. Qu'il travaille ou non, il implique des charges financières considérables, étant donné que normalement il est acheté et payé par tempérament.

Le poids des charges financières, représentées par les traites pour achat de matériel, est une cause nouvelle de perturbation, lorsque le volume des travaux publics vient à varier largement. A ce moment, les entrepreneurs remettent des soumissions à des prix trop bas pour que soit assuré l'équilibre financier de leur entreprise. Parfois, la seule ambition des constructeurs est à ce moment de payer leurs traites, même au prix d'une consommation de substance qui n'est favorable ni à la communauté, ni au secteur de la construction.

Hoe dan ook, deze slechte aanwending van het materieel valt ten nadele van de gemeenschap uit. Wanneer de aannemers aarzelen staan tegenover investeringen waarvan zij niet weten of ze later kunnen gebruikt worden, moeten daaruit onvermijdelijk prijsopdrijvingen voortvloeien. Dit leidt eveneens tot verkwisting van kapitalen die anderzijds voor de economische en sociale vooruitgang noodzakelijk zouden zijn.

Ten slotte ondervindt vooral de *particuliere sector* in zijn geheel nadeel van die achterstand en wisselvalligheden.

Op structureel plan is het gevolg van die toestand een ontoereikende bevrediging van de behoeften inzake de gemeenschappelijke uitrusting die de gebruiker met recht van de openbare besturen mag verwachten. Wat inzonderheid de verkeerswegen betreft, oefent hij een rechtstreekse invloed uit op de kostprijs, waarvan het belang in een concurrerende economie reeds onderstreept werd. Ten slotte wordt de uitbreiding van de onderneming er door geremd en heeft de verdeling van de localisatie der nijverheidssectoren op een gebrekkige wijze plaats.

Op het conjunctureel plan hebben de maatregelen, doordat ze meestal averechts worden genomen, jammer genoeg eveneens noodlottige gevolgen. Door het volume van de werken in tijden van economische hoogconjunctuur op te voeren, roomt de Staat, door een te vlugge opeenvolging van zijn leningen, van de reeds krappe kapitaalmarkt sommen af die anders aan de particuliere sector zouden ten goede komen voor zijn eigen investeringen. Door aan de andere kant werkeloos te blijven toezien in tijden van depressie en het bedrag van zijn investeringen zelfs te verminderen, verzuimt de Staat de economie aan te wakkeren op een ogenblik dat de particuliere sector een optreden van de Staat met recht mag verwachten.

In verschillende opzichten lijkt het wenselijk, voor iedere beschouwde sector van onze infrastructuur een nauwkeurige beschrijving te geven van de toestand die ten gevolge van de achterstand en wisselvalligheden van onze investeringen ontstaan is.

Onder al de verkeerswegen zijn onze *waterwegen* er waarschijnlijk het grootste slachtoffer van. Met uitzondering van het Albertkanaal, waarvan de aanleg te danken is aan het bij de wet van 24 april 1928 opgerichte Fonds der grote werken, werd de modernisering van geen enkele waterweg voltooid. Wat de Boven-Schelde betreft, die tussen de jaren 1919 en 1922 bevaarbaar werd gemaakt voor schepen van 600 ton, met sluizen voor schepen van 1.350 ton, wordt de toegankelijkheid ervan nog steeds beperkt door de sluis van de Brusselse Poort te Gent, die een ware stop vormt.

Om de lijst niet onnodig te verlengen, vermits de overtuiging algemeen vaststaat, zullen wij slechts een paar voorbeelden aanhalen.

Onder de sprekendste voorbeelden is dat van het kanaal van Charleroi het meest typische. Oorspronkelijk gegraven van 1827 tot 1833, voor de vaart met « bakken » van 70 ton, werd dit kanaal in de jaren 1854 tot 1857 tussen Charleroi en de sluis n° 9 te Viesville verbreed voor de vaart met schepen van 300 ton. De volledige verbouwing, waartoe besloten werd bij de wet van 1879, werd in het stroomgebied van de Samber uitgevoerd van 1882 tot 1893; de verruiming van het meer noordelijk gelegen vak, aangevat in 1890, sleepte echter aan en werd stopgezet te Klabbeek in 1914. Het bevaarbaar maken voor schepen van 600 ton van het vak Brussel-Klabbeek, aangevat in 1924 en voortgezet dank zij het Fonds der grote werken, werd in 1934 voltooid. Maar het was slechts in 1947 dat de modernisering van het vak Charleroi-Klabbeek ondernomen werd; nu waren de oude sluizen van dit vak zodanig door mijnverzak-

En toute hypothèse, cette mauvaise utilisation du matériel retombe sur la collectivité. Il doit en résulter des surprix, lorsque les entrepreneurs hésitent devant des investissements dont ils ignorent s'ils pourront être utilisés ultérieurement. Il s'ensuit également un gaspillage de capitaux qui seraient par ailleurs nécessaires au progrès économique et social.

Enfin et surtout, le secteur privé pâtit, dans son ensemble, de ces retards et de ces vicissitudes.

Sur le plan structurel, cette situation se traduit par une insatisfaction des besoins en ce qui concerne l'équipement collectif que l'usager est en droit d'attendre des pouvoirs publics. Et lorsqu'il s'agit de voies de communication, elle se répercute directement sur le prix de revient dont l'importance a été soulignée dans une économie concurrentielle. Enfin, l'extension des entreprises en est freinée et la localisation des secteurs industriels se répartit de façon défectueuse.

Par malheur, sur le plan conjoncturel, les mesures étant prises presque toujours à rebours, produisent également des effets néfastes. En accroissant le volume des travaux pendant l'essor économique, l'Etat, par la cadence trop rapide de ses emprunts, enlève au marché des capitaux dont la capacité est limitée, des sommes qui sans cela auraient été drainées dans le secteur privé pour ses propres investissements. Par contre, en s'abstenant d'intervenir pendant les périodes de dépression et en diminuant même le volume de ses investissements, l'Etat néglige de stimuler l'économie au moment où le secteur privé est en droit d'attendre qu'il agisse.

Il paraît intéressant à plusieurs égards de faire le point de cette situation provoquée par les retards et les vicissitudes de nos investissements, sur chacun des secteurs considérés de notre infrastructure.

De toutes les voies de communication, les *voies navigables* en pâtiennent probablement le plus. A part le Canal Albert, qui doit sa réalisation au Fonds des grands travaux créé par la loi du 24 avril 1928, aucune voie d'eau n'a vu sa modernisation achevée. Quant au Haut-Escaut, mis au gabarit de 600 tonnes entre 1919 et 1922 avec des écluses pour bateaux de 1.350 tonnes, son accès est encore limité par l'écluse de la Porte de Bruxelles à Gand, qui forme bouchon.

Pour ne pas allonger la liste, alors que la conviction est unanimement faite, on ne citera que l'un ou l'autre exemple.

Parmi les plus frappants, celui du Canal de Charleroi est des plus typiques. Originellement construit de 1827 à 1833, pour la navigation de « baquets » de 70 tonnes, ce canal fut calibré pour le passage de bateaux de 300 tonnes, de Charleroi à l'Ecluse n° 9 de Viesville entre 1854 et 1857. Sa transformation totale, décidée par une loi de 1879, fut exécutée sur le versant Sambre de 1882 à 1893; commencée en 1890 sur le versant Nord, elle traîna et était arrêtée à Clabecq en 1914. La mise au gabarit de 600 tonnes de la section Bruxelles-Clabecq, entamée en 1924 et poursuivie grâce au Fonds des grands travaux, fut terminée en 1934. Mais ce ne fut qu'en 1947 seulement que la modernisation de la section de Charleroi-Clabecq fut entreprise, or cette section comportait des écluses anciennes, endommagées par les affaissements miniers à un point tel que le déversement des murs-bajoyers réduisait la largeur

kingen beschadigd, dat de oorspronkelijke nuttige breedte door de overhelling van de kolkmuur verminderd was; anderdeels werd de vaart onveilig gemaakt door schade aan de éénrichtingstunnel te Godarville.

Ander voorbeeld: bij het graven van het Albertkanaal werd een verbinding ontworpen van dit kanaal met de Beneden Nete nl. het Netekanaal. Reeds vóór 1940 werden de sluis te Viersel, de sectie Viersel-Emblem en de sluisen te Duffel gebouwd. De sluisen te Duffel bleven echter ongebruikt omdat de sectie Emblem-sluis te Duffel-Beneden Nete niet werd afgewerkt. Thans worden de werken voortgezet en in het voorjaar 1961 zal de verbinding in dienst kunnen genomen worden voor schepen tot 1.350 ton.

Die vertragingen, die onvoldoende aanpassing van het waterwegennet aan de moderne behoeften, welke gebreken men terugvindt in de havenuitrusting, vormen een grote hinder voor de zware industrie. Zo het industriegebied van Luik, dat dank zij het Albertkanaal een gemakkelijke verbinding met Antwerpen en de Kempische koolmijnen heeft, zich nog in een betrekkelijk goede toestand bevindt, dan worden de Henegouwse nijverheidscentra in hun bestaan zelf bedreigd zolang enerzijds de geschiktmaking van het kanaal van Brussel naar Charleroi en anderzijds de voltooiing van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, de bevaarbaarmaking van de Boven-Schelde voor schepen van 1.350 ton en de Ringvaart om Gent geen verbetering in de situatie brengen.

Wat de zeehavens zoals Antwerpen en Gent betreft, die over een onvoldoende moderne installatie voor laden en lossen beschikken, hun uitbreiding wordt tegen een te traag tempo voortgezet. Terwijl het havenverkeer te Rotterdam en Amsterdam respectievelijk met 120% en 96% toegenomen is, steeg het slechts met 75% te Antwerpen en zelfs maar met 46% te Gent, voor de periode 1950 tot 1957.

Zeker, op het gebied van de *wegenbouw* is de toestand beter wat de continuïteit der werken betreft. Toch mag niet worden vergeten dat de autosnelweg Brussel-Oostende, waarvan de bouw in 1937 aangevat werd, pas 20 jaar later, namelijk in april 1956, voor het verkeer kon worden opengesteld. Anderdeels is de modernisering van een goed deel van onze hoofdwegen niet beëindigd en is het merendeel der andere wegen niet in overeenstemming met de thans geldende technische normen.

Wat de gemeentewegen betreft, hebben ongeveer 6.000 km buurtwegen van groot verkeer een rijbaanbreedte van minder dan vijf meter, terwijl een groot gedeelte van dit net nog voorzien is van een verharding van het oude type. Ten slotte heeft een onlangs gedaan onderzoek uitgeezen dat nagenoeg de helft van de buurtwegen of stadswegen geen voldoende wegverharding hebben. De achterstand blijkt ook uit de stroom van subsidieaanvragen vanwege provincies en gemeenten: projecten, waarvan de kosten op 2.000 miljoen geraamd worden, liggen bij het Ministerie van Openbare Werken op uitvoering te wachten.

De gevolgen van de achterstand op het gebied van de grote en kleine wegen zijn misschien minder in het oog springend: in vele gevallen zijn ze daarom echter niet minder erg. Het moge volstaan er op te wijzen dat de vestiging of de uitbreiding van nijverheidsbedrijven, het instellen van geregelde autobusdiensten, de toeristische activiteit in feite dikwijls afhangen van de verbetering der kleine wegen.

Deze tekorten van het Rijkswegennet zowel als van de provinciale of gemeentewegen hebben een verhoging voort uit een grotere sleet van het materieel, een groter van de vervoerprijs ten gevolge. Deze verhoging vloeit

primitieve des sas; d'autre part, les dégradations du tunnel de Godarville, à sens unique, rendait son utilisation dangereuse.

Autre exemple: Lors du creusement du canal Albert, on avait projeté de construire une liaison entre ce canal et la Nèthe inférieure: le canal de la Nèthe. L'écluse de Viersel, la section Viersel - Emblem et les écluses de Duffel ont été réalisées dès avant 1940, les écluses de Duffel sont restées inutilisées, à défaut d'achèvement de la section Emblem - écluse de Duffel - Nèthe inférieure. Actuellement, les travaux se poursuivent et dans le courant du printemps de 1961, la liaison deviendra accessible aux bateaux de 1.350 tonnes.

Ces retards, ces défauts d'adaptation du réseau des voies navigables, qui se retrouvent dans l'équipement des ports, ont pour effet de grever fortement l'industrie lourde. Si le bassin industriel liégeois se trouve dans des conditions relativement satisfaisantes — grâce au Canal Albert qui lui assure une liaison aisée avec Anvers et les charbonnages de la Campine, — la subsistance même des bassins du Hainaut se trouve mise en question, tant que l'aménagement du canal de Bruxelles à Charleroi, d'une part, et l'achèvement du canal Nimy-Blaton-Péronnes, la mise du Haut-Escaut au gabarit de 1.350 tonnes et le canal circulaire autour de Gand, d'autre part, ne viendront porter remède à la situation.

Quant aux ports maritimes, tels qu'Anvers et Gand qui ne disposent pas en nombre suffisant d'installations de manutention moderne, leur expansion ne se poursuit qu'à un rythme trop faible. Alors que le trafic maritime s'est accru de 120 p. c. à Rotterdam et de 96 p. c. pour Amsterdam, il n'a augmenté que de 75 p. c. pour Anvers et de 46 p. c. seulement pour Gand, si l'on se réfère à la période de 1950 à 1957.

La situation du *réseau routier* est, certes, meilleure sur le plan de la continuité des travaux. On ne peut cependant s'empêcher de signaler que l'autoroute Bruxelles-Ostende commencée en avril 1937 ne fut mise en service que vingt ans après, en avril 1956. D'autre part, la modernisation d'une bonne part de nos voies axiales n'est pas terminée et la majeure partie des autres routes n'ont pas été mises aux normes techniques qui sont prévues.

Quant à la voirie communale, environ 6.000 km. de chemins communaux de grande communication ont une chaussée de largeur inférieure à cinq mètres et une grande partie de ce réseau est pourvue d'un revêtement de type ancien. Enfin, une enquête récente a montré que près de la moitié des chemins vicinaux et des voies urbaines ne sont pas pourvus de revêtements satisfaisants. Les retards sont soulignés par l'afflux des demandes de subventions des provinces et des communes: des projets dont l'estimation est de l'ordre de 2.000 millions de francs se trouvent actuellement en attente au Ministère des Travaux publics.

Les conséquences du retard pour les routes et chemins secondaires peuvent paraître moins spectaculaires: elles n'en sont pas moins importantes dans de nombreux cas. Qu'il suffise de relever que souvent l'établissement ou le développement d'entreprises industrielles, la mise en service de lignes régulières d'autobus, l'activité touristique, dépend, en fait, de l'amélioration des voies secondaires.

Ces déficiences du réseau routier, tant étatique que provincial ou communal, ont pour conséquence une augmentation du prix du transport. Cette augmentation résulte d'une usure plus grande du matériel, d'une consommation

verbruik van brandstof en banden, tijdverlies voor het rijdend personeel, en ten slotte een verhoging van het aantal ongevallen. Deze kwesties zullen uitvoeriger onderzocht worden in het gedeelte betreffende de rentabiliteit der wegeninvesteringen.

Meer in het algemeen belet het gebrek aan behoorlijke wegverbindingen de nijveraars en handelaars een economisch gebruik te maken van de vrachtauto, die, wanneer men over goede wegen beschikt, in vele gevallen een onvergelijklijk vervoermiddel blijkt te zijn. Dit verschijnsel is duidelijk merkbaar wanneer men een nieuwe weg aanlegt of een ongemakkelijke weg door een moderne vervangt. Men constateert alsdan dat de nieuw voor het verkeer opgestelde weg vlug gebruikt wordt door een verkeer dat niet alleen gevormd wordt door datgene dat overkomt van een bestaande weg, maar vooral door verkeer dat spontaan in het leven geroepen wordt door de nieuw geopende vervoermogelijkheden.

Aldus telde men in 1955 op de weg Brussel-Oostende, aan de uitgang van Brussel, 12.738 voertuigen. In 1958 werden op de autosnelweg en de weg n° 10, door middel van telapparaten die aan de uitgang van de Brusselse agglomeratie opgesteld stonden, gemiddeld 20.275 voertuigen per dag geteld, dat is een verhoging van het daggemiddelde met bijna 60%. De daarmede overeenkomende gemiddelde jaarlijkse toename bedraagt 16,5%. Gedurende deze periode nu heeft men vastgesteld dat deze jaarlijkse gemiddelde toename op de andere trajecten die geen autosnelwegen omvatten, zoals bijvoorbeeld Brussel-Luik, Brussel-Namen en Brussel-Charleroi, slechts 5,4% bedroeg, dat is een derde van de verhoging die voor het traject Brussel-Oostende geconstateerd werd. Weliswaar is de verhoging op de genoemde drie trajecten ook niet zo groot als voor het geheel van het wegennet, maar dit is waarschijnlijk te wijten aan het feit dat deze wegen zeer dikwijls verzadigd zijn.

Niettemin is het bewijs geleverd dat de autosnelweg aanleiding geeft tot een aanzienlijke uitbreiding van het wegverkeer.

De toestand van de door de openbare besturen beheerde gebouwen is bijzonder slecht. Wegens hun ouderdom, hun verspreide ligging in de agglomeraties en hun vaak beperkte capaciteit is een groot gedeelte van die gebouwen ongeschikt voor de rationele organisatie van het administratief werk.

Een schouwing van de lokalen der in de Wetstraat gevestigde ministeries toont dit voldoende aan. En het betreft hier nochtans lokalen die gebouwd werden voor de bestemming waartoe ze thans worden gebruikt. Wat dan gezegd van de gebouwen die oorspronkelijk deze bestemming niet hadden en die de meerderheid uitmaken. De vóór 1940 gevoerde politiek bestond er immers in, reeds bestaande gebouwen — onder meer herenhuizen — aan te kopen die noodzakelijkerwijze niet voor administratief gebruik geschikt waren, en dit ondanks de soms hoge kosten die men zich diende te getroosten om ze te verbouwen.

Na de oorlog, als gevolg van de aanzienlijke ontwikkeling van de activiteit der openbare besturen, was het aantal lokalen spoedig ontoereikend. Het was nodig, voor de nieuw opgerichte diensten alsmede voor die waarvan de personeelssterkte toegenomen was, talrijke gebouwen in huur te nemen. Deze gehuurde gebouwen zijn, op zeldzame uitzonderingen na, even verouderd en ongeschikt als die welke de Staat in eigendom toebehoren. Bovendien de zware huurlast hebben deze gehuurde gebouwen zelfs niet het voordeel van geringere algemene kosten (onderhoud, verwarming, bewaking, enz...). Als voorbeeld kun-

plus grande de carburant et de pneus, de pertes de temps pour le personnel roulant et enfin, d'une augmentation du nombre des accidents. Ces points seront examinés plus en détail dans la partie qui concerne la rentabilité des investissements routiers.

D'une manière plus générale, le manque de liaisons routières convenables prive les industriels et les commerçants de l'utilisation économique du camion qui se révèle, quand on dispose de bonnes routes, un moyen de transport inégalable dans de nombreux cas. Ce phénomène est nettement perçu quand on établit une nouvelle route ou que l'on substitue une route moderne à un chemin incommode. On constate alors que la nouvelle voie ouverte à la circulation est empruntée rapidement par un trafic qui ne provient pas seulement du trafic venant d'une voie existante, mais surtout par la génération spontanée d'un trafic due aux nouvelles possibilités de transport.

C'est ainsi qu'en 1955, on comptait sur la route de Gand-Ostende à la sortie de Bruxelles, 12.738 véhicules. En 1959, le trafic enregistré sur l'autoroute et sur la route n° 10 par des compteurs installés à la sortie de l'agglomération bruxelloise était, en moyenne, de 20.275 véhicules par jour, soit une augmentation de trafic journalier moyen de près de 60 p. c. A cela correspond un taux moyen d'accroissement annuel de 16,5 p. c. Or, pendant cette période on a constaté que cette augmentation moyenne annuelle sur d'autres itinéraires ne comprenant pas d'autoroute, tels que par exemple Bruxelles-Liège, Bruxelles-Namur et Bruxelles-Charleroi, n'était que de 5,4 p. c., soit le tiers de l'augmentation constatée sur la liaison Bruxelles-Ostende. Sans doute, l'augmentation sur ces derniers axes routiers n'est-elle pas non plus aussi importante que sur l'ensemble du réseau routier et cela tient vraisemblablement au fait que ces routes sont très souvent saturées.

Mais il n'en reste pas moins que la démonstration est faite de l'occasion que donne l'autoroute à une expansion très importante du transport routier.

La situation des bâtiments gérés par les pouvoirs publics est spécialement mauvaise. Vétustes, éparpillés dans les agglomérations et d'une capacité souvent réduite, une bonne part de ces bâtiments est impropre à l'organisation rationnelle du travail administratif.

Une visite des locaux des ministères situés rue de la Loi le démontre à suffisance. Et il s'agit cependant de locaux affectés à l'usage qui leur est désigné. Que dire des immeubles ne possédant pas originellement cette destination et qui sont la majorité. La politique menée avant 1940 fut, en effet, d'acquérir des immeubles existants — des hôtels de maître notamment — forcément inadaptés aux usages administratifs et ce malgré les frais souvent élevés qui furent consentis pour les transformer.

Après la guerre, par suite du développement considérable de l'activité des administrations publiques, le nombre des locaux se trouva rapidement insuffisant. Il fallut louer de très nombreux bâtiments à l'usage des administrations nouvellement créées ou dans lesquelles les effectifs avaient crû. Ces bâtiments loués sont, sauf rares exceptions, tout aussi vétustes et inadaptés que ceux dont l'Etat est propriétaire. Outre les charges de loyer importantes, ces locations ne présentent même pas l'avantage d'entraîner des frais généraux plus réduits (exploitation, chauffage, gardiennage, etc...). On peut signaler, à titre d'exemple, qu'il

nen wij aanhalen dat voor administratieve diensten 147 gebouwen in huur zijn in de Brusselse agglomeratie; daaronder zijn er vier en dertig met een nuttige oppervlakte van minder dan 250 m²; daarin werken 411 ambtenaren, of 12 ambtenaren per gebouw, en ze kosten jaarlijks aan de Schatkist meer dan 2 miljoen frank aan huur, d.i. ongeveer 5.000 F per ambtenaar. Op het gebied van de constructie van administratieve gebouwen die aan hun functie aangepast zijn, bestaat er dus een aanzienlijke achterstand.

De gevolgen van deze achterstand zijn talrijk: benevens de noodlottige invloed op het rendement van het personeel en de ongemakken voor de gebruikers der openbare diensten, zijn er de voortdurende verhoging van de kosten van onderhoud der verouderde gebouwen, de huurkosten en de kosten van het in goede staat herstellen na de ontruiming der lokalen. Men dient er eveneens op te wijzen dat de kosten van aankoop en verbouwing van oude gebouwen per nuttige vierkante meter 40 tot 50 t.h. meer bedragen dan het bouwen van nieuwe gebouwen.

Aan de andere kant waren de kredieten die voor de bouw van administratieve centra toegekend werden, volstrekt onvoldoende. Afgezien van de administratieve wijk te Brussel, werden alleen de centra van Aarschot, Hasselt, Lanaken, Neufchâteau, Tienen, Turnhout en St.-Hubert aangevat.

Het gebrek aan samenhang in het voortzetten der uitgewerkte programma's heerst hier zowel als elders. Het volstaat als voorbeeld de bouw van het Academisch Ziekenhuis te Gent en het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen te vermelden (1). Het is gebeurd dat de ruwbouw aangevat werd op een tijdstip dat er gemakkelijk geld te krijgen was, en uitgevoerd werd in de onderstelling dat aanvullende kredieten zouden toegekend worden. Maar op het ogenblik dat met de afwerking kon begonnen worden, werden de kredieten ingetrokken, hetzij wegens liquidatiemoeilijkheden, hetzij omdat ze bestemd werden voor andere gebouwen die beantwoordden aan behoeften die op dat ogenblik dringender geacht werden.

De reeds uitgevoerde werken bleven onproductief en de voor de oprichting van het gebouw betuigde belangstelling verminderde met het oog op de omvang van de nieuwe taken, zodat het gebouw pas lange tijd na de aanvang der werken in gebruik kan worden genomen. Het is zelfs gebeurd dat, toen het gebouw eindelijk kon betrokken worden, de binneninrichting reeds functioneel verouderd was en radicaal moest gewijzigd worden, met als gevolg nieuwe belangrijke kosten die een zuiver verlies betekenden. Dat was onder meer het geval voor het reeds vermeld Academisch Ziekenhuis te Gent.

II. HOE DIE TOESTAND TE VERKLAREN IS.

Als reden waarom België een achterstand heeft op het gebied van de investeringen, mag niet uitsluitend een tekort aan financiële middelen worden aangevoerd. Bij een onderzoek van de wisselvalligheden blijkt dat er behalve deze factor, nog een hele reeks andere zijn, onder meer toevallige factoren, een zekere zowel in de openbare opinie als bij de openbare besturen vastgeankerde mentaliteit, alsmede een gebrek aan methode.

(1) Er dient evenwel opgemerkt dat, dank zij de tijdens de laatste jaren gedane inspanningen, de bouw van het Academisch Ziekenhuis te Gent zijn voltooiing nadert; het is reeds gedeeltelijk in gebruik en zal vanaf 1960 volledig in gebruik kunnen worden genomen. Aan de andere kant is het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen op dit ogenblik honderd ten honderd in gebruik.

existe 147 immeubles loués pour des services administratifs dans l'agglomération bruxelloise; parmi eux trente-quatre ont une surface utile inférieure à 250 mètres carrés; ils abritent 411 agents soit 12 agents par immeuble et coûtent en location chaque année au Trésor plus de 2 millions de francs, soit environ 5.000 francs par agent. La construction de bâtiments administratifs adaptés à leur fonction est donc fortement en retard.

Les conséquences de ce retard sont nombreuses: à côté de l'influence néfaste sur le rendement du personnel et des inconvénients pour l'usager des services publics, il faut citer l'augmentation constante des frais d'entretien des bâtiments vétustes, ainsi que des frais de location et de remise en état après évacuation des locaux. Il faut également signaler que l'acquisition et la transformation des bâtiments anciens coûtent, au mètre carré utile, 40 à 50 p. c. de plus que la construction de bâtiments nouveaux.

Quant aux crédits consentis pour la réalisation de centres administratifs, ils ont été accordés de façon tout à fait insuffisante. A part la Cité administrative de Bruxelles, seuls ont été entamés les centres d'Aerschot, Hasselt, Lanaken, Neufchâteau, Tirlemont, Turnhout et Saint-Hubert.

L'incohérence dans la poursuite des programmes élaborés sévit ici autant qu'ailleurs. Qu'il suffise de citer comme exemple la construction de l'hôpital académique de Gand et de l'Institut royal des sciences naturelles (1). Il est arrivé que le gros œuvre ait été entamé dans une période d'argent facile et réalisé dans l'hypothèse où des crédits complémentaires seraient octroyés. Mais lorsque le parachèvement pouvait être exécuté, les crédits étaient supprimés, soit en raison des difficultés de trésorerie, soit pour être reportés sur d'autres bâtiments répondant à des besoins estimés à ce moment plus importants.

Les travaux déjà réalisés sont restés improductifs et l'intérêt témoigné pour la construction d'un bâtiment s'étant étiolé devant l'ampleur des tâches nouvelles, l'occupation du bâtiment ne s'est faite que longtemps après le début de sa construction. Il est même arrivé que lorsque le bâtiment pouvait être occupé, les dispositions intérieures avaient déjà vieilli fonctionnellement et devaient être radicalement modifiées, d'où de nouveaux frais importants exposés en pure perte. Ce fut le cas notamment de l'hôpital académique de Gand déjà cité.

II. LES RAISONS EXPLIQUANT CETTE SITUATION.

A la question de savoir pourquoi la Belgique accuse un retard dans ses investissements, on ne peut invoquer uniquement le défaut de moyens financiers. L'analyse des vicissitudes souligne qu'outre ce facteur, il faut rechercher un ensemble de raisons. Et parmi elles se trouvent des facteurs occasionnels, une certaine mentalité ancrée aussi bien dans l'opinion publique qu'auprès des pouvoirs publics, une absence de méthode.

(1) Il est à noter que grâce aux efforts accomplis durant ces dernières années la construction de l'hôpital académique de Gand est en voie d'achèvement et que son utilisation déjà partielle sera complète à partir de 1960; quant à l'Institut royal des sciences naturelles, il est actuellement utilisé à cent pour cent.

Sommige van deze redenen zijn onafhankelijk van de volkswil; ze houden verband met omstandigheden zoals oorlogen en de noodwendigheden van de lands verdediging. Voor andere factoren, ofschoon ze niets te maken hebben met de investeringen, zijn de openbare besturen niettemin verantwoordelijk omdat geen oplossing werd gegeven aan zekere problemen waarbij een ruim beroep op de geldmarkt moest worden gedaan. Andere ten slotte zijn te wijten aan een verkeerde mentaliteit en verkeerde methodes die op investeringsgebied hebben geheerst. Ze hebben alle de politiek inzake openbare investeringen, het volume en het tempo van de daartoe uitgetrokken kredieten ongunstig beïnvloed. Naast die zeer algemene redenen zijn er sommige specifieke redenen die verband houden met de eigen toestand in iedere beschouwde tak van openbare werken.

De eerste reden is, dat ons land in een tijdsbestek van 30 jaar twee oorlogen gekend heeft en thans nog het hoofd moet bieden aan belangrijke uitgaven om in zijn verdediging te voorzien.

Dit had niet enkel de gedeeltelijke vernieling van de bestaande uitrusting ten gevolge, maar eveneens een betrekkelijk tekort aan investeringen gedurende een gans decennium, dus gedurende ongeveer een derde van bedoelde dertig jaar. Bij het einde der vijandelijkheden in 1945 waren 4.117 bruggen en andere kunstwerken, 1.378 km. wegverharding, 922 km. fietspaden en 939 gebouwen vernield of zwaar beschadigd, een en ander behorende tot het Staatsdomein dat door het Ministerie van Openbare Werken beheerd wordt; ten slotte bleven er door de vernieling van bruggen en andere kunstwerken, evenals door de talrijke gezonken schepen, van 1.572 km. waterwegen nauwelijks 168 km. bevaarbaar.

Maar de gevolgen van de vernielingen bleven nog lang na het einde der vijandelijkheden nawerken. Terwijl men de verouderde kunstwerken, waarvan de vernieuwing niet had kunnen plaats vinden, in stand moest houden, gingen belangrijke beschikbare bedragen naar het herstel van het vernielde patrimonium.

Het totaal bedrag der vergoedingen voor het herstel van schade aan private en openbare goederen (1) ten gevolge van de eerste wereldoorlog bedroeg 14 miljard 993 miljoen F (franken 1919-1925, uitgezonderd 1 miljard in franken 1928-1947), bij welke som 3 miljard voorschotten dienen gevoegd voortkomende van de leningen 1921, 1922 en 1923.

De vergoedingen voor herstel van schade aan private goederen ten gevolge van de oorlog 1940-1945 bedroeg op 1 december 1959 reeds 34 miljard 116 miljoen F en de maximum kredietmogelijkheden tegen lage rentevoet 23 miljard 67 miljoen, wat een totaal bedrag van 57 miljard 182 miljoen betekent. De uitgaven ten laste van het Ministerie van Openbare Werken voor het herstel der schade aan de uitrusting van het Rijk, de lagere besturen, parastatale instellingen en de instellingen van algemeen nut beliepen op 31 december 1959 12 miljard 222 miljoen frank.

Dergelijke aderlatingen, toegepast op onze nationale rijkdom, samen met het achterwege blijven van investeringen gedurende de vijandelijkheden, volstaan reeds om onze achterstand inzake openbare investeringen voor een deel te verklaren. En in rechtstreeks verband met deze door de twee oorlogen veroorzaakte achterstand dient men de voor de verdediging van het land toegekende

Certaines de ces raisons sont étrangères à la volonté nationale; elles relèvent de circonstances telles que les guerres et les nécessités de la défense nationale. Il en est d'autres qui, bien qu'étrangères aux investissements, engagent la responsabilité des pouvoirs publics parce qu'elles sont dues à l'absence de solutions données à des problèmes provoquant un appel important de moyens financiers. D'autres enfin procèdent d'une mentalité et de méthodes qui ont sévi en matière d'investissements. Toutes ont eu un effet défavorable sur la politique des investissements publics, sur le volume et le rythme des crédits qui leur sont affectés. A ces raisons très générales certaines, spécifiques, tiennent enfin à la situation propre de chaque secteur considéré.

— *Comme première raison, il faut citer le fait que notre pays a subi deux guerres en l'espace de trente ans et qu'aujourd'hui encore il doit faire face à des dépenses importantes pour assurer sa défense extérieure.*

Il en est résulté non seulement la destruction partielle de l'équipement existant mais également une absence relative d'investissements durant une décennie, soit environ le tiers de la période des trente ans envisagés. A la fin des hostilités en 1945, étaient détruits ou gravement endommagés : 4.117 ponts et ouvrages d'art, 1.378 km. de revêtements de chaussée, 922 km de pistes cyclables et 939 bâtiments, l'ensemble faisant partie du domaine de l'Etat géré par le Ministère des Travaux publics; enfin, sur un total de 1.572 km. de voies navigables, 168 km, à peine restaient en état de navigabilité par suite de la destruction des ponts, d'ouvrages et de la présence de nombreux bateaux sombrés.

Mais l'effet des destructions a continué de se faire sentir bien après la fin des hostilités. En même temps qu'il fallait maintenir en service des ouvrages vétustes dont le renouvellement n'avait pu se faire, la réparation des dommages aux biens tant privés que publics drainait d'importants fonds disponibles vers la reconstitution du patrimoine détruit.

Le montant total des indemnités de répartition aux biens privés et publics (1) dues à la première guerre mondiale s'éleva à 14.993 millions de francs (francs 1919-1928, sauf 1 milliard en francs 1928-1947), somme à laquelle il faut ajouter 3 milliards d'avances faites au moyen du produit des emprunts de 1921, 1922 et 1923.

A la suite de la guerre 1940-1945, le montant des indemnités allouées pour la réparation des dommages aux biens privés s'élève au 1^{er} décembre 1959 à 34.116 millions de francs et celui des possibilités maximum de crédits à taux réduit à 23.067 millions, ce qui représente au total 57.183 millions de francs. Quant aux dépenses à charge du Ministère des Travaux publics pour la réparation des dommages causés aux biens d'équipement de l'Etat, des pouvoirs subordonnés, des organismes paraétatiques et des établissements d'intérêt général, elles se sont élevées, au 31 décembre 1959, à 12.222 millions de francs.

De telles ponctions faites dans notre richesse nationale jointes à l'absence d'investissements durant les hostilités suffisent à expliquer déjà, pour une part, notre retard en matière d'investissements publics. Et en liaison directe avec ce retard causé par les deux guerres, il faut mentionner les crédits affectés à la défense du pays. Depuis 1950 jusqu'à 1959, les crédits budgétaires consentis se sont

(1) De door de Staat beheerde wegen en waterwegen, de spoorwegen en de militaire uitrusting niet inbegrepen.

(1) A l'exclusion des routes et voies hydrauliques gérées par l'Etat, des chemins de fer et de l'équipement militaire.

kredieten te vermelden. Van 1950 tot 1959 bedroegen de toegestane begrotingskredieten 163 miljard 586 miljoen frank. Voor dezelfde periode kan men het bedrag der uitgaven die aan de landsverdediging besteed werden, op 4,5% van ons nationaal inkomen ramen, tegen 1,7% voor de investeringen die van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw afhangen.

De tweede reden van deze achterstand is te vinden in een reeks problemen die onopgelost zijn gebleven en die grote financiële offers hebben gevraagd. Voor een groot deel wordt dit verklaard door de gemakkelijksheidspolitik. Onder deze problemen blijken de voornaamste te zijn die van de spoorwegen, de koolmijnen en de sociale verzekering.

Men mag aannemen dat de Staat in 10 jaar tijds in die drie sectoren ongeveer 100 miljard frank heeft bijgedragen in de vorm van toelagen. Niemand zal het nut van die verschillende diensten voor het economisch en sociaal leven van de natie betwisten. Maar de rekeningen worden door de methode van de toelagen zodanig vervalst, dat het onmogelijk wordt de kostprijs en de rentabiliteit der gepresteerde diensten volgens de gebruikelijke regelen te berekenen. Een dergelijke methode is er oorzaak van dat men zijn toevlucht neemt tot lapmiddelen en tot gemakkelijksheidoplossingen, die uiteindelijk leiden tot de remming van het rendement der openbare en private ondernemingen die de toelagen genieten, alsmede tot het aanspreken van een kapitaal dat juist de expansie van het bedrijfsleven en het tot stand brengen van een grotere sociale welvaart moet mogelijk maken.

Het is in dit raam dat de tegenwoordige Regering haar programma tot sanering van deze drie sectoren heeft geplaatst. Indien nu aan de daardoor gestelde problemen oplossingen moeten worden gegeven die niet uitsluitend van een investeringspolitiek mogen afhangen dan staat het daarentegen vast dat de toegepaste oplossingen in ruime mate de financiële middelen bepalen die voor openbare werken beschikbaar gesteld worden.

Naast die uitwendige oorzaken zijn er ook *factoren van psychologische en technische aard*, insgelijks oorzaken van de achterstand en wisselvalligheden. Dit verschijnsel is zoveel te ernstiger omdat het verband houdt met de wijze waarop men in België het probleem der investeringen in openbare werken maar al te vaak benaderd heeft.

Het betreft in de eerste plaats een gebrek aan belangstelling vanwege de openbare besturen en de openbare opinie voor een werkelijke politiek van infrastructuuruitrusting. Dat verschijnsel is zeer oud. Reeds werd de politiek van Leopold II, die zowel van scherpzinnigheid als van grootheid getuigde, door de regeringen en het publiek met tegenzin aanvaard. De Tervurenlaan, waarvan de rooilijnen volgens het oorspronkelijk ontwerp nog wijder zouden uiteenliggen, was ten tijde van haar aanleg het voorwerp van bijtende spot en werd als een voorbeeld van grootheidswaanzin beschouwd. Is die laan nochtans niet een van de redenen waarom wij erkentelijkheid verschuldigd zijn aan de Vorst, die op de moderne inzichten inzake de stedenbouw vooruitliep en ons land begiftigd heeft met wegen, parken, monumenten en kunstwerken waarop wij thans fier gaan en die ons zoveel voordeel aanbrengen?

Die houding berust dikwijls op een gevoel van wantrouwen tegenover de verwezenlijkingen van de openbare besturen, waarvan men het onmiddellijk en persoonlijk nut niet inziet. Recente voorbeelden stellen deze psychologische factor in het licht. De door het Wegenfonds uitgeschreven leningen kennen een groot succes bij het publiek

élevés à 163.586 millions de francs. Durant la période considérée on peut évaluer que les montants de dépenses consacrées à la défense nationale se sont situés à 4,5 p. c. de notre revenu national pour 1,7 p. c. en ce qui concerne les investissements dépendant du Ministère des Travaux publics.

— La seconde raison du retard tient à un ensemble de problèmes restés sans solution et qui ont provoqué une hémorragie considérable de moyens financiers. Pour une bonne part, la politique de facilité l'explique. Parmi ces problèmes, les plus importants paraissent être ceux que posent les chemins de fer, les charbonnages et la sécurité sociale.

On peut estimer qu'en une dizaine d'années, l'Etat est intervenu dans ces trois secteurs pour environ cent milliards de francs par voie de subventions. Nul ne contestera l'utilité de ces différents services pour la vie économique et sociale de la nation. Mais le procédé des subventions fausse les comptes de sorte qu'il devient impossible de calculer, suivant les normes habituelles, le prix de revient et la productivité des services offerts. Il provoque le recours à des expédients et à des solutions de facilité qui finissent par freiner le rendement des entreprises publiques ou privées qui profitent des subventions et par entamer un capital qui doit précisément rendre possible l'expansion de la vie économique et la création d'un plus grand bien-être social.

C'est dans cette perspective que l'actuel Gouvernement a mis à son programme l'assainissement de ces trois secteurs. Or, si les problèmes qu'ils posent doivent recevoir des solutions qui ne dépendent pas seulement d'une politique d'investissements, il est certain, par contre, que les solutions données conditionnent dans une large mesure les moyens financiers mis à la disposition des travaux publics.

— A côté de ces raisons externes, il est d'autres *facteurs d'ordre psychologique et technique*, causes, également, des retards et des fluctuations. Ce phénomène est d'autant plus grave qu'il concerne la façon dont on a conçu trop souvent, en Belgique, le problème des investissements en matière de travaux publics.

Il s'agit d'abord du manque d'intérêt trop longtemps marqué par les pouvoirs publics et l'opinion publique à l'endroit d'une véritable politique d'équipement d'infrastructure. La chose a d'anciennes racines. Déjà la politique de Léopold II, faite d'autant de clairvoyance que de grandeur, fut difficilement acceptée par les gouvernements et le public. A l'époque de sa création, l'avenue de Tervueren, dont le projet initial prévoyait des alignements plus larges, fit l'objet de sarcasmes et fut considérée comme un exemple de mégalomanie. Or, n'est-ce pas un des titres de reconnaissance que nous devons à ce monarque d'avoir anticipé sur les principes modernes d'urbanisme et d'avoir doté le pays de voies publiques, de parcs, de monuments et d'ouvrages qui font actuellement notre fierté et notre profit?

A la base de cette attitude, il y a souvent un sentiment de méfiance à l'endroit des réalisations des pouvoirs publics, dont on ne perçoit pas l'utilité immédiate et personnelle. Des exemples récents illustrent ce facteur psychologique. Les emprunts lancés par le Fonds des routes connaissent un large succès auprès du public et des automobilistes.

en de automobilisten, want deze zien het rechtstreeks verband tussen de opbrengst van de leningen en de aanleg van de openbare wegen die zij zullen gebruiken. Daarentegen wordt de bouw van een administratief complex zo niet op kritiek dan toch met wantrouwen onthaald, terwijl de oprichting van nieuwe gebouwencomplexen door private ondernemingen een gewettigde bewondering wekt.

Deze zielstoestand bij de opinie gaat maar al te vaak gepaard met een zekere schroom van de openbare besturen bij het ontwerpen van hun investeringsprogramma's en met een gebrek aan standvastigheid in de uitvoering der werken. Is het niet de Eerste-Minister, de Hr. G. Eyskens, die in een artikel « Rationele politiek van openbare werken » zeer terecht het volgende opmerkte : « In België is het een gewoonte geworden het programma der openbare werken plotseling in te krimpen zodra zich financiële moeilijkheden voordoen, of wanneer men vreest dat de geldmarkt niet zal opbrengen wat men er van verwacht. Een dergelijke politiek kan op de duur zeer ernstige gevolgen hebben wat betreft de openbare investeringen die noodzakelijk zijn om 's lands economische toekomst te verzekeren, de productie op te voeren en aan het nationaal inkomen een zeker peil te waarborgen. Het is opvallend hoe weinig men over het algemeen bekommerd is om de toekomst en hoe gemakkelijk men zich bij beperkingen inzake verbetering en modernisering van de nationale uitrusting neerlegt, ondanks de noodlottige gevolgen die daaruit kunnen voortvloeien voor de toekomst. »

In feite is de ontoereikende ontwikkeling en doeltreffendheid van de openbare werken te wijten aan de ontstentenis van een programma op lange termijn. Maar al te vaak hebben de regeringen zich laten leiden door overwegingen die, al waren ze blijkbaar gegrond, toch een ernstige schaduwzijde hadden, namelijk dat ze niet in de lijn lagen van een doorlopend plan. Om aan een bepaalde streek of aan een bepaald streven voldoening te geven, heeft men dikwijls, zonder rekening te houden met de noodzakelijkheid vlug een resultaat te bereiken, de inspanningen versnipperd. Vele kennelijke vergissingen zijn daaraan te wijten ; wegens de noodzakelijke beperktheid der financiële middelen, konden de op vele plaatsen tegelijk ondernomen werken niet krachtadig genoeg doorgezet worden. De versnippering van de geldmiddelen en inspanningen heeft tot gevolg gehad dat de werken lange tijd ongebruikt bleven omdat ze niet voltooid waren.

Verscheidene technische factoren — waarvan sommige weliswaar thans niet meer gelden doch die veel gewicht in de schaal wierpen — kwamen overigens die moeilijkheden nog vergroten en waren aanleiding tot ongewenste schommelingen : zo bij voorbeeld de strenge toepassing van het principe van de eenjarigheid op de buitengewone begroting. Deze splitsing in jaren belet het ontwerpen van een algemeen plan evenals de uitvoering van werken die niet binnen het begrotingsjaar kunnen klaarkomen. De programma's van openbare werken waren aldus niet alleen de speelbal van de herhaalde en soms wisselende bemoeiingen van de Wetgevende Kamers, maar ook van de uiteenlopende strevingen der opeenvolgende regeringen. Om dergelijke volstrekt ongeraden praktijken te doen ophouden, was het nodig de verschillende « Fonds » in te stellen — een middel waartoe men bij gelegenheid reeds vóór de oorlog voor sommige grote werken zijn toevlucht had genomen — alsook het systeem van de vastgelegde kredieten toe te passen en vooral de mogelijkheid te scheppen de tijdens het begrotingsjaar niet gebruikte kredieten over te boeken.

Ten slotte moet er op worden gewezen dat de investeringspolitiek aan de vereisten der conjunctuur niet was aangepast. Men zou de veranderingen in het volume der

parce que ceux-ci aperçoivent le lien direct entre le produit de l'emprunt et l'aménagement des voies publiques qu'ils utiliseront. Par contre la construction d'un complexe administratif est accueillie sinon par des critiques du moins par la méfiance, alors que l'érection de nouveaux complexes par des établissements privés inspire une légitime admiration.

A cette psychologie de l'opinion correspond d'ailleurs trop souvent une timidité des pouvoirs publics dans la conception de leurs programmes d'investissements et un manque de constance dans l'exécution des travaux. N'est-ce pas le Premier Ministre, M. G. Eyskens, dans un article intitulé : « Rationele politiek van openbare werken » qui signalait très justement que : « C'est devenu une habitude en Belgique, de réduire subitement le programme des travaux publics dès que se présentent des difficultés financières, ou lorsque l'on craint que le marché financier ne produira pas ce qu'on en attendait. Une telle politique peut, à longue échéance, avoir des suites fort graves en ce qui concerne les investissements publics indispensables pour assurer l'avenir économique du pays, augmenter la production et garantir au revenu national un certain niveau. Il est frappant de constater combien généralement l'on est peu soucieux de l'avenir et combien facilement l'on accepte des restrictions en matière d'amélioration et de modernisation de l'outillage national malgré les conséquences néfastes qui peuvent en résulter pour l'avenir. »

En réalité c'est l'absence d'un programme à long terme qui a limité pour une bonne part le développement et l'efficacité des travaux publics. Trop souvent les gouvernements se sont laissés inspirer par des considérations qui, tout en pouvant être apparemment valables, avaient néanmoins le grave inconvénient de ne pas être dans la ligne d'une pensée continue. Fréquemment, pour donner satisfaction à telle région ou à telle préoccupation, on a dispersé les efforts, sans égard pour la nécessité d'aboutir rapidement. Beaucoup d'erreurs manifestes ont eu cette origine ; en raison du caractère nécessairement limité des ressources financières, les travaux entrepris dans de multiples endroits n'ont pas pu être poursuivis avec la vigueur suffisante. Le « saupoudrage » des ressources et des efforts a fait en sorte que les travaux sont demeurés longtemps inutilisés, parce que non complétés.

Divers facteurs techniques — dont certains sont révolus mais dont l'influence pesa très lourdement — vinrent d'ailleurs aggraver ces difficultés et provoquer d'inopportunes fluctuations : ce fut notamment l'application étroite du principe de l'annualité au budget extraordinaire. Ce fractionnement par année s'oppose à la conception d'un plan d'ensemble aussi bien qu'à la réalisation d'ouvrages dont l'exécution se prolonge au-delà de l'exercice budgétaire. Les programmes de travaux publics se trouvaient ainsi soumis non seulement à l'intervention répétée et parfois changeante des Chambres législatives, mais également à l'action diverse des gouvernements qui se succédaient. Pour faire cesser de telles pratiques absolument contre-indiquées, il fallut l'introduction des différents « Fonds » — créés occasionnellement dès avant la guerre pour certains grands travaux —, l'instauration plus récente des crédits d'engagement, et surtout la possibilité de report des crédits non utilisés en cours d'exercice budgétaire.

Enfin, il faut signaler l'inadaptation de la politique des investissements aux exigences de la conjoncture. Sans doute, on comprendrait des variations dans le volume des

aanbestedingen nog kunnen begrijpen indien deze veranderingen in overeenstemming waren met de vereisten der conjunctuur. Het ware een middel om deze, bij toepassing van de moderne economische techniek te beïnvloeden. Maar er is niets gelijkaardigs te bespeuren : de veranderingen in het volume der aanbestedingen deden zich voor op de uit conjunctureel oogpunt meest ongunstige tijdstippen. Inzonderheid de inkrimping der kredieten werd systematisch toegepast in een periode van laagconjunctuur. Die toestand is voor een goed deel te wijten aan de ontoereikendheid van geschikte mechanismen voor de financiering van de openbare werken.

Als laatste oorzaken van de heersende toestand moeten nog worden vermeld *zekere gegevens eigen aan openbare werken zelf*.

De *wegen*, die het geraamte van het traditioneel Belgisch verkeerswegennet vormen, werden ontworpen op een tijdstip toen men het verschijnen van de automobiel niet eens vermoedde. Dat is eigenlijk de reden waarom ze aan de huidige behoeften niet beantwoorden. Bovendien werden ze gedurende de ganse negentiende eeuw in hun ontwikkeling geremd door de bloeiperiode van de spoorwegen. Toen de automobiel zijn vlucht nam, ging de toeneming van het verkeer echter zo snel dat, ondanks de geleidelijke verbeteringen, de achterstand inzake de uitrusting van het wegennet nooit kon worden ingelopen.

De technische oorzaak van deze stand van zaken ligt hierin dat de autonijverheid zich op een volstrekt autonome wijze ontwikkelt zonder enig verband met de evolutie van de infrastructuur. Dit verschijnsel is trouwens aan het wegvervoer eigen. Voor de andere wijzen van vervoer gaan infrastructuur en voertuig meestal hand aan hand. Wat de wegen betreft beschikt de autonijverheid, doordat ze vrij is, gemakkelijk over de nodige kapitalen voor haar ontwikkeling, terwijl de verbetering van de infrastructuur nauw gebonden is door de noodzakelijk beperkte begrotingsmogelijkheden van de Staat. Men begrijpt gemakkelijk de belangrijke en chronische gaping tussen de twee evoluties.

Concrete voorbeelden zijn er genoeg ; wij zullen er een aanhalen dat bijzonder kenschetsend is, namelijk de nieuwe weg die ongeveer 25 jaar geleden tussen Antwerpen en Brussel aangelegd werd. Op het tijdstip van zijn bouw waren de eraan gegeven karakteristieken zo, dat ze buiten verhouding schenen met het bestaande verkeer. Hij bleek echter al spoedig niet meer aan de behoeften te voldoen, zodanig dat thans talrijke en zeer kostelijke verbouwingswerken moeten worden uitgevoerd die honderden miljoenen zullen kosten. Maar mag men de ontwerpers die de evolutie van het wegverkeer in de loop van de jongste dertig jaar tussen Antwerpen en Brussel geraamd hebben, van kortzichtigheid beschuldigen ?

Jaar	Daggemiddelde	
	Motorvoertuigen	Bespannen voertuigen
1928	1.750	3.000
1938	3.700	48
1949	9.500	49
1959	26.700	8

adjudications, si ces variations étaient conformes aux exigences de la conjuncture. Ce serait un moyen d'influencer celle-ci, conformément à la technique économique moderne. Mais rien de semblable ne s'est rencontré ; au contraire, les changements intervenus dans le volume des adjudications se sont présentés exactement aux plus mauvais moments, au point de vue conjuncturel. Spécialement la contraction des crédits fut appliquée systématiquement en période de basse conjuncture. L'insuffisance de mécanismes adéquats de financement de travaux publics a contribué pour une bonne part à cette situation.

Comme dernières raisons de la situation qui sévit, il faut souligner également *certaines données inhérentes aux travaux publics eux-mêmes*.

Les routes qui constituent l'ossature du réseau belge traditionnel ont été tracées à une époque où l'on ne soupçonnait même pas l'apparition d'automobiles. C'est l'explication foncière de leur inadaptation aux besoins actuels. En outre, leur développement fut freiné durant le dix-neuvième siècle tout entier en raison de la période ascendante du chemin de fer. Lorsque l'automobile prit son essor, la progression de la circulation fut telle que, malgré les aménagements progressifs, le retard dans l'équipement du réseau routier ne put jamais être comblé.

La raison technique de cet état de choses tient au fait que l'industrie automobile évolue de manière absolument autonome sans liaison aucune avec l'évolution de l'infrastructure. Ce phénomène est d'ailleurs particulier aux transports routiers. Dans les autres modes de transport, l'infrastructure et le véhicule sont généralement associés. Pour les routes, au contraire, comme l'industrie automobile est libre, celle-ci dispose aisément des capitaux nécessaires pour son développement, tandis que les aménagements d'infrastructure dépendent étroitement des possibilités budgétaires forcément limitées des Etats. On conçoit le décalage important et chronique entre ces deux évolutions.

Les exemples concrets sont nombreux ; nous en citerons un qui est particulièrement spectaculaire : celui de la route nouvelle créée entre Bruxelles et Anvers il y a quelque 25 ans. A l'époque de sa construction, on lui donna des caractéristiques qui paraissaient hors de proportion avec le trafic existant. Or, elle s'est révélée rapidement très insuffisante, au point qu'elle fait actuellement l'objet de nombreuses modifications très coûteuses qui se chiffrent par centaines de millions. Mais peut-on taxer d'imprévoyance les auteurs de projet qui ont estimé l'évolution du trafic routier entre Anvers et Bruxelles au cours des trente dernières années.

Année	Nombre moyen journalier	
	automobiles	véhicules hippomobiles
1928	1.750	3.000
1938	3.700	48
1949	9.500	49
1959	26.700	8

Bovenstaande tabel werpt een schril licht op de moeilijkheden bij het maken van verkeersprognoses, welke moeilijkheden evenwel minder groot zijn daar men nu over beproefde statistische methodes beschikt die toelaten de gegevens van het probleem juist te bepalen. Het vooruitbepalen van de behoeften zal ondanks alles steeds een twijfelachtige onderneming zijn.

Evenals het wegennet werd ook de verbetering van de *waterweg* gedurende de bloeiperiode van de spoorwegen uitermate vertraagd. Inderdaad, na de werken in de negentiende eeuw volgde een lange periode van bijna volledige stilstand, en de modernisering werd in feite slechts hernomen met het programma der grote werken van 1928, dat overigens slechts op enkele waterwegen betrekking had.

Zo de in de vorige eeuw gegraven of geschiktgemaakte waterwegen voor schepen van 300 ton aan de toenmalige behoeften beantwoordden, dan is het wegens de ontwikkeling der zware industrie en het daarmee gepaard gaande vervoer van zware grondstoffen thans noodzakelijk geworden schepen met een grotere tonnemaat te gebruiken.

Alhoewel de afmetingen der bestaande waterwegen het tot uiting komen van deze strekking in België geremd heeft, openbaart ze zich uit de evolutie van de binnenvloot. Terwijl in 1880 schepen van 300 ton als een uitzondering mochten beschouwd worden, bestond de Belgische binnenvloot in 1958 uit 77,4 t. h. schepen van ten hoogste 400 ton, 15,8 t. h. van 400 tot 650 ton en 6,8 t. h. van meer dan 650 ton. Volgens het laadvermogen is de verhouding als volgt : 61 t. h. voor de schepen van 400 ton en minder, 20 t. h. voor die van 400 tot 650 ton en 19 t. h. voor die van meer dan 650 ton.

Bekijken wij de toestand voor een land waar de waterwegen ruimere afmetingen hebben, namelijk West-Duitsland, waar 79 t. h. van het net toegankelijk is voor schepen van 1.350 ton ; de schepen van meer dan 650 ton vertegenwoordigen aldaar 43,5 t. h. van het totaal aantal schepen en 71,9 t. h. van het totale laadvermogen der vloot. Het is waar dat de Duitse nijverheid een hogere graad van concentratie heeft bereikt dan de onze, en dus nog in ruimere mate het gebruik van schepen met groot laadvermogen vergt.

Het blijkt niettemin dat het gebruik van grote schepen de oplossing voor de toekomst is en dat onze waterwegen dienovereenkomstig moeten aangepast worden.

Wat de zeevaart betreft is de verhoging van de tonnemaat veel duidelijker merkbaar. De evolutie van de Belgische handelsvloot toont aan dat de gemiddelde-bruto-tonnemaat der schepen van 3.760 ton in 1938 gestegen is tot 4.790 ton in 1948 en tot 5.840 ton in 1958. Voorts waren er onder de 24 schepen die op 1 januari 1958 door de Belgische reders bij de scheepswerven besteld werden, 5 van meer dan 30.000 ton, terwijl de kleinste, afgezien van twee kustvaarders, nog 12.000 ton bereikten ; dat geeft samen een gemiddelde van 17.200 ton laadvermogen.

De huidige achterstand op het stuk van de *gebouwen* is niet alleen aan de periode 1945-1960 te wijten ; hij bestond reeds vele jaren voor de tweede wereldoorlog. Men mag beweren dat, behoudens misschien rond de jaren 1935, toen enkele belangrijke gebouwen aangevat werden (waarvan sommige trouwens nog niet waren voltooid) de periode tussen de twee oorlogen gekenmerkt was door een steeds toenemende personeelssterkte der administratie en door een volkomen stilstand van de bouw van Rijksgebouwen en inzonderheid van administratieve gebouwen.

Ce tableau illustre les difficultés en matière de circulation routière, difficultés qui sont toutefois moins grandes alors qu'on dispose aujourd'hui de méthodes statistiques éprouvées permettant de mieux établir les données du problème. La prédétermination des besoins restera malgré tout toujours aléatoire.

Comme pour le réseau routier, il faut remarquer que pendant la période de développement du réseau ferroviaire, l'aménagement de la *voie d'eau* a été extrêmement ralenti. En fait, une longue période de quasi-stagnation a succédé aux travaux du dix-neuvième siècle, et la modernisation ne fut réellement reprise qu'avec le programme des grands travaux de 1928, ne portant du reste que sur quelques voies d'eau.

Si les voies d'eau construites et aménagées au siècle dernier, au gabarit de 300 tonnes, étaient à l'échelle des besoins de l'époque, le développement de l'industrie lourde et l'accroissement des transports de matières pondéreuses qui en résulte, exigent actuellement l'utilisation d'unités de plus fort tonnage.

Bien que le gabarit des voies existantes ait freiné en Belgique la manifestation de cette tendance, elle ressort de l'évolution de la flotte de navigation intérieure. Alors qu'en 1880, les bateaux de 300 tonnes pouvaient être considérés comme l'exception, la flotte belge de navigation intérieure comportait en 1958, une proportion en nombre d'unités de 77,4 p. c. de bateaux atteignant au plus 400 tonnes, 15,8 p. c. de 400 à 650 tonnes et 6,8 p. c. de plus de 650 tonnes. En capacité, la répartition donne 61 p. c. pour les unités de 400 tonnes et moins, 20 p. c. pour celles de 400 à 650 tonnes et 19 p. c. pour celles de plus de 650 tonnes.

Examinons la situation d'un pays où les voies navigables sont à gabarit plus large. C'est le cas en Allemagne occidentale où 79 p. c. du réseau sont accessibles aux bateaux de 1.350 tonnes ; les bateaux de plus de 650 tonnes y représentent 43,5 p. c. du total du nombre de bateaux et 71,9 p. c. de la capacité totale de la flotte. Il est exact que l'industrie allemande est arrivée à un degré de concentration plus poussé que la nôtre, et exige davantage encore l'emploi d'unités de forte capacité.

Il apparaît bien cependant que l'utilisation de grandes unités est la solution de l'avenir et que notre réseau de voies navigables doit être aménagé dans ce sens.

En navigation maritime, l'accroissement du tonnage s'est manifesté de façon beaucoup plus marquée. L'évolution de la flotte marchande belge montre que le tonnage brut moyen des unités est passé de 3.760 tonnes en 1938, à 4.790 tonnes en 1948, et à 5.840 tonnes en 1958. Par ailleurs les 24 bâtiments commandés au 1^{er} janvier 1958 aux chantiers navals par les armateurs belges, comprenaient 5 unités de plus de 30.000 tonnes, les moins importants atteignant 12.000 tonnes si l'on excepte deux caboteurs ; l'ensemble donne en moyenne 17.200 tonnes de portée en lourd.

Pour les *bâtiments*, le retard actuel n'est pas seulement dû au fait de la période 1945-1960 ; son origine remonte à de nombreuses années avant la seconde guerre mondiale. On peut dire que, sauf peut-être vers les années 1935 où quelques bâtiments importants ont été commencés (certains d'entre eux n'étant d'ailleurs pas encore achevés), la période de l'entre-deux-guerres a été caractérisée par une augmentation constante des effectifs administratifs et par une stagnation générale en matière de construction d'immeubles de l'Etat et particulièrement d'immeubles administratifs.

Gedurende die periode beheerde het Bestuur der Gebouwen slechts een klein gedeelte van de Rijksgebouwen en men ontnam hem zelfs het beheer der gebouwen die het vóór de oorlog van 1914 beheerde. Ieder departement beheerde zijn eigen gebouwen en trachtte het probleem van de huisvesting van zijn ambtenaren op te lossen zonder enig algemeen programma en zeker zonder zich te bekommeren om het voordeel dat de oprichting van administratieve centra voor de Staat en het publiek zou opgeleverd hebben. Gedurende die periode vergenoegde men zich in hoofdzaak met het aankopen van bestaande gebouwen waarvan de geschiktmaking soms met grote kosten gepaard ging, om er zo goed en zo kwaad als het ging, doch eerder kwaad dan goed, kantoren en zelfs scholen en laboratoria in onder te brengen.

De oorlog 1940-1945 bracht een volledige stilstand van de bouwactiviteit mede, terwijl, om de hierboven reeds uiteengezette redenen in de periode onmiddellijk na de oorlog een steeds toenemende behoefte ontstond aan administratieve lokalen, alsook aan lokalen nodig voor research-werk en voor alle soorten van onderwijs.

Ten slotte is het volstrekt noodzakelijk het rendement van de diensten te verbeteren door hen te laten beschikken over gebouwen die adaequaat zijn ontworpen rekening houdend met de jongste vooruitgang op het gebied van de bouw- en woontechniek.

Het is overigens niet van belang ontbloeit in herinnering te brengen dat de gebouwen tegenwoordig moeten beschouwd worden als zijnde afgeschreven in een tijdspanne die overeenkomt met een generatie en dat, van dat standpunt uit beschouwd, het merendeel der Staatsgebouwen wegens hun verouderde staat sedert lang hadden moeten vervangen zijn.

Al die omstandigheden en factoren samen, die vreemd of eigen zijn aan de investeringen, verklaren de achterstand en de wisselvalligheden van de investeringen in openbare werken, zonder ze evenwel te rechtvaardigen. Overigens heeft men ondanks sommige verzachtende omstandigheden niet de indruk dat in het nabije verleden altijd voldoende rekening is gehouden met de noodzakelijkheid, het land van een geschikte infrastructuur te voorzien. Het volstaat de toestand tijdens de jongste jaren te overschouwen.

§ 2. — Ontleding van de vastleggingen voor openbare werken tijdens de jongste jaren.

Hoe heeft de Staat zich, tijdens de periode 1949-1958, in de verschillende sectoren die onder het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw ressorteren, van zijn bijzondere investeringstaak gekweten? Hoe is hij voorts opgetreden om de economische evolutie te regulariseren en haar steeds de stijgende lijn van de vooruitgang te doen volgen?

Als men de actie van de Staat over een bepaalde periode wil gaan meten, rijst allereerst de vraag, in hoeverre de verstrekte cijfers vergelijkbaar zijn, in hoeverre kan gezegd worden, dat één frank van 1948 in waarde gelijk is aan één frank van 1957 of van 1958? Wanneer men de evolutie van het volume der uitgevoerde werken in de tijd bestudeert, moet men er inderdaad rekening mede houden, dat het bedrag van de vastleggingen beïnvloed wordt door de prijzen, geldend op het ogenblik dat die vastleggingen werden gedaan.

Op het gebied der openbare werken zijn de prijsverschommelingen tijdens de jongste tien jaar echter weinig aanzienlijk geweest. De Studiegroep inzake openbare investeringen

Durant cette période, l'Administration des Bâtiments ne gérait qu'une faible partie des bâtiments de l'Etat et avait même été déchargée de la gestion de bâtiments qu'elle gérait avant la guerre 1914. Chacun des départements gérait ses propres bâtiments essayait de résoudre les problèmes de logement de ses employés sans aucun programme d'ensemble et certainement sans se soucier du bénéfice qu'aurait apporté pour l'Etat et pour le public la création de centres administratifs. Durant cette période on se contenta principalement d'acheter des immeubles existants et de les aménager parfois à grands frais, en vue d'y installer tant bien que mal et plutôt mal que bien, des bureaux, voire des écoles ou des laboratoires.

La guerre 1940-1945 a amené un arrêt total de la construction tandis que la période immédiate d'après guerre, pour les raisons déjà exposées ci-avant, a vu un accroissement considérable des besoins en locaux administratifs, ainsi que de ceux nécessaires pour les organismes de recherches et l'enseignement universitaire ou scolaire.

Enfin il est indispensable d'améliorer le rendement des services en mettant à leur disposition des bâtiments répondant à une conception adéquate tenant compte des progrès techniques réalisés en matière de construction et d'utilisation.

Il n'est d'ailleurs pas sans importance de rappeler qu'actuellement les bâtiments doivent être considérés comme amortis en l'espace de temps correspondant à une génération et qu'à ce point de vue la plupart des bâtiments de l'Etat auraient dû être remplacés depuis longtemps en raison de leur vétusté.

L'ensemble de ces circonstances et de ces facteurs étrangers ou particuliers aux investissements explique les retards et les vicissitudes des investissements de travaux publics. Il ne les justifie pas. D'ailleurs en dépit de certaines circonstances atténuantes, on n'a pas l'impression que dans un passé récent, la nécessité d'équiper le pays d'une infrastructure adéquate ait été toujours suffisamment prise en considération. Il suffit de voir la situation de ces dix dernières années.

§ 2. — Analyse des engagements de travaux publics durant ces dernières années.

Comment l'Etat a-t-il accompli sa mission spéciale en matière d'investissements dans les différents secteurs qui relèvent du Ministère des Travaux publics au cours de la période 1949-1958? Comment aussi a-t-il agi en vue de régulariser l'évolution économique en la maintenant dans la ligne d'expansion?

Lorsqu'on s'apprête à mesurer l'action de l'Etat au cours d'une période considérée, une question préalable se pose: dans quelle mesure les chiffres sont-ils comparables? dans quelle mesure peut-on dire qu'un franc de 1948 équivaut à un franc de 1957 ou de 1958? En effet, lorsqu'on examine l'évolution dans le temps du volume des travaux exécutés, les engagements enregistrés sont influencés par les prix du moment.

Toutefois, en matière de travaux publics, les variations de prix ont été fort peu sensibles au cours des dix dernières années. Le Groupe d'étude des investissements publics

(G.R.I.P.) heeft voorgesteld, eensdeels voor de werken der burgerlijke bouwkunde, en anderdeels voor de outillering, te rekenen met de volgende prijschommelingen (1).

Jaar	Burgerlijke bouwkunde	Outillering
1948	1,—	1,—
1949	0,95	0,98
1950	1,—	1,10
1951	1,05	1,27
1952	1,10	1,35
1953	1,05	1,31
1954	1,04	1,22
1955	1,06	1,23
1956	1,073	1,265
1957	1,14	1,31
1958	1,14	

Blijkens de op het Departement van Openbare Werken en van Wederopbouw gemaakte studies zijn die schommelingen, inzonderheid voor de wegen- en waterbouwwerken, zelfs kleiner geweest dan die welke de G.R.I.P. heeft gevonden. Voor genoemde werken werd de waardevermindering van de munt immers gecompenseerd door een voortdurend stijgende productiviteit. Er mag worden beweerd, dat de courante prijzen voldoende vast zijn geweest om aangaande de omvang van de tijdens de jongste tien jaren uitgevoerde werken een geldige vergelijking te kunnen maken.

Op het eerste gezicht zou men kunnen menen dat de ontleding van de ontwikkeling op het gebied van de openbare werken tijdens de jongste jaren eerder op de verrichte betalingen dan op de vastleggingen voor werken zou moeten steunen. De evolutie van de betalingen schijnt immers beter vergelijkbaar met de schommelingen van het nationaal inkomen en schijnt de werkelijkheid juistere te geven, inzonderheid wat de structurele ontleding betreft. Op het conjunctureel vlak, aan de andere kant, wordt de anticyclische werking teweegebracht door de betalingen aan de productiefactoren.

Toch geven de vastleggingen beter de materiele en economische realiteit van het verschijnsel weer. Men mag inderdaad niet vergeten dat de vastleggingen te boek gesteld worden op het ogenblik dat het inschrijvingsbiljet wordt goedgekeurd en van die goedkeuring aan de aannemer wordt kennis gegeven; met de werken wordt onmiddellijk begonnen en de arbeidskrachten worden dadelijk betaald. Op conjunctureel vlak zijn het dus de vastleggingen die de anticyclische werking teweebrengen en die bij nader inzien de gevolgen van die werking juistere weergeven. Op structureel vlak, aan de andere kant, mag men niet uit het oog verliezen dat de betalingen met een zekere vertraging worden verricht, namelijk na een verstrekte en goedgekeurde dienst. Op dat vlak worden de vastleggingen weliswaar gedaan vooraleer de werken werkelijk worden uitgevoerd, inzonderheid wanneer de uitvoering over een zeker

(1) Verslag over de Belgische openbare en parastatale investeringen 1948-1957. Het indexcijfer burgerlijke bouwkunde voor 1958 werd voorlopig door het Ministerie van Economische Zaken verstrekt.

(G.R.I.P.) a proposé les variations suivantes en ce qui concerne les travaux du génie civil, d'une part, et l'équipement, d'autre part (1).

Année	Génie civil	Equipement
1948	1,—	1,—
1949	0,95	0,98
1950	1,—	1,10
1951	1,05	1,27
1952	1,10	1,35
1953	1,05	1,31
1954	1,04	1,22
1955	1,06	1,23
1956	1,073	1,265
1957	1,14	1,31
1958	1,14	

Les études poursuivies au Département des Travaux publics indiquent même que pour les travaux routiers et hydrauliques notamment, ces variations sont restées inférieures à celles décelées par le G.R.I.P. En effet pour ces travaux, la dépréciation monétaire a été compensée par une productivité sans cesse accrue. On peut affirmer que les prix courants ont maintenu une constance suffisante pour permettre une comparaison valable de l'importance des réalisations au cours des dix dernières années.

De prime abord, on pourrait croire que l'analyse de l'évolution des travaux publics au cours de ces dernières années devrait se fonder plutôt sur les paiements effectués que sur les engagements de travaux. En effet l'évolution des paiements paraît plus comparable aux variations du revenu national et semble refléter la réalité avec plus d'exactitude notamment sur le plan de l'analyse structurelle. D'autre part, sur le plan conjoncturel, ce sont les paiements aux facteurs de production qui exercent l'action anticyclique.

Et cependant les engagements représentent mieux la réalité matérielle et économique du phénomène. En effet, il ne faut pas perdre de vue que ces engagements sont comptabilisés au moment où l'approbation de la soumission est donnée et notifiée à l'entrepreneur; la mise en œuvre des travaux est immédiate ainsi que le paiement de la main-d'œuvre. Il s'ensuit que sur le plan conjoncturel, ce sont les engagements qui déclenchent l'action anticyclique et qu'ils reflètent mieux à l'analyse les effets de cette action. Sur le plan structurel, d'autre part, il faut noter que les paiements interviennent avec un certain décalage puisqu'ils ne sont effectués qu'après un service fait et accepté. Il reste vrai que, sur ce plan, les engagements sont antérieurs à la réalité matérielle des travaux, notamment lorsque l'exécution porte sur un certain nombre d'années. Quoi qu'il en soit, cette observation ne peut

(1) Rapport sur les investissements publics et paraétatiques belges 1948-1957. L'indice génie civil de 1958 a été fourni, à titre provisoire, par le Ministère des Affaires économiques.

aantal jaren is gespreid, maar die opmerking kan niet gelden voor de werken in conjunctuur verband, waarvan de keuze juist door de snelheid van uitvoering wordt bepaald. Aangezien ten slotte alleen de vastleggingen een vergelijking tussen het verleden en de verschillende ontworpen programma's toelaten — en daarin ligt voornamelijk het nut van deze ontleding — werden de vastleggingen als grondslag voor de hierna volgende studie genomen.

I. ONTLEDING VAN DE VASTLEGGINGEN VOOR OPENBARE WERKEN IN STRUCTUREEL VERBAND.

A. De evolutie tijdens de jaren 1949 tot 1959.

De in de bijlage n° 3 voorkomende tabel geeft voor de periode van 1949 tot 1959 het bedrag aan van de vastleggingen van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw, alsmede de verdeling van die vastleggingen over de onderscheiden grote takken van dat departement.

Het onregelmatig verloop van die cijfers valt onmiddellijk op. Terwijl ze zouden moeten wijzen op een gestadige en steeds toenemende inspanning, aangepast aan de belangrijkheid van het beoogde doel, brengen die cijfers aan het licht, dat het apparaat van de Staat niet voor zijn taak is berekend, dat het te zeer gebukt gaat onder de eisen van een wankelbaar begrotingsevenwicht, en dat er een gemis is van samenhangende programma's die men met klem bevestigt en waarvan men de verwerkelijking hardnekkig nastreeft.

Zoals uit het onderstaande diagram n° 4 te zien is, wijzen die cijfersgegevens niettemin op een dubbele tendens :

concerner les travaux conjoncturels qui sont choisis précisément pour leur rapidité. Enfin, comme les engagements permettent seuls une comparaison entre la situation passée et les prévisions des différents programmes — et c'est là l'intérêt majeur de cette analyse — ce sont les engagements qui ont été pris comme base de l'étude qui suit.

I. ANALYSE DES ENGAGEMENTS DE TRAVAUX PUBLICS SUR LE PLAN STRUCTUREL.

A. L'évolution durant les années 1949 à 1959.

Le tableau figurant à l'annexe n° 3 donne, pour la période allant de 1949 à 1959, le montant des engagements budgétaires du Ministère des Travaux publics, et la manière dont ils ont été répartis entre les différents grands secteurs du Département.

Ce que la simple lecture de ces chiffres fait ressortir, c'est le caractère irrégulier de leur évolution. Au lieu de refléter la constance et l'accroissement d'un effort dûment approprié à l'importance de l'objectif poursuivi, ces chiffres trahissent l'inadaptation de l'appareil étatique, sa soumission aux exigences d'un équilibre budgétaire instable, l'absence de conceptions d'ensemble fortement affirmées et tenacement poursuivies.

Ces données chiffrées indiquent néanmoins la double tendance qui se lit sur le diagramme n° 4 :

BEDRAG DER VASTLEGGINGEN VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN.

MONTANT des ENGAGEMENTS du MINISTERE des TRAVAUX PUBLICS

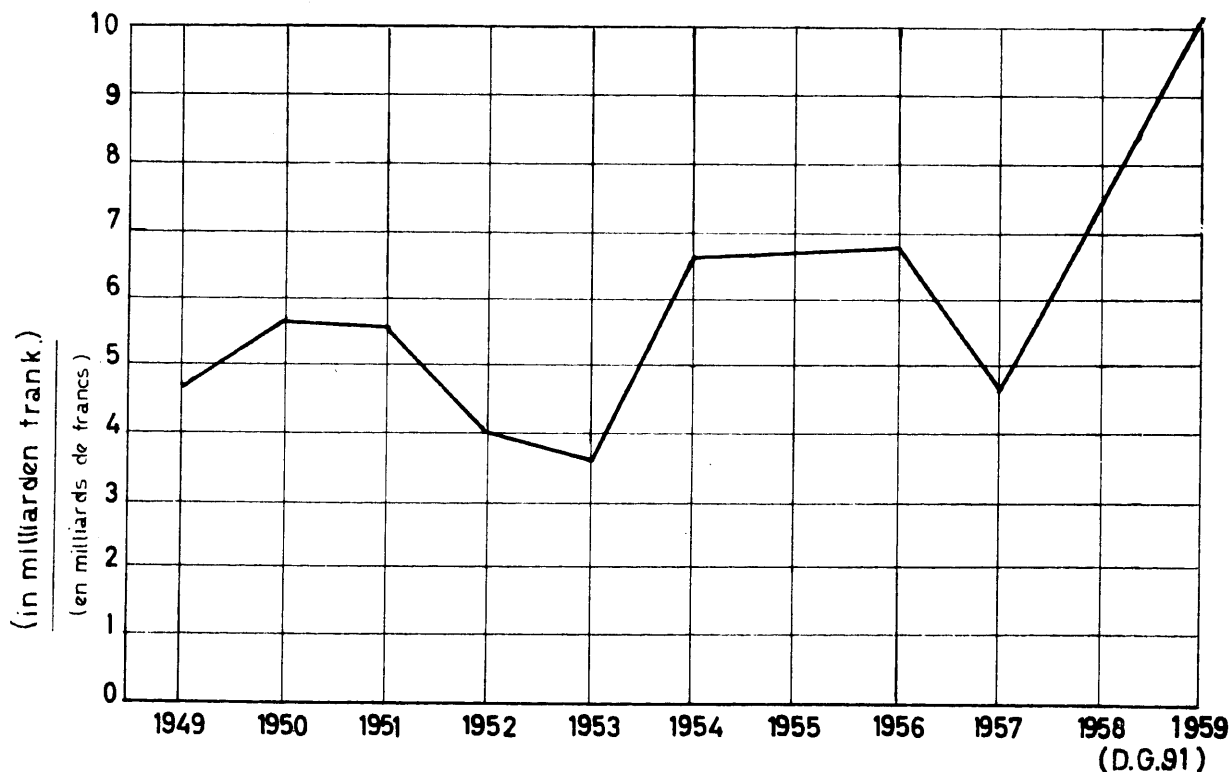


Diagram n° 4. — Diagramme n° 4.

(D.G.91)

- a) van 1949-1950 tot 1953, vertoont het bedrag van de vastleggingen eerst een zekere stagnatie, gevolgd door een duidelijk waarneembare regressie.
- b) van 1954 tot 1959 valt, behalve in 1957, een zeker herstel te bespeuren. De investeringen, al blijven ze nog te laag, komen toch hoger te liggen en voor 1958 stijgen ze zelfs aanmerkelijk, om in 1959 een niveau zonder voorgaande te bereiken, namelijk meer dan 10 miljard frank.

Ter beoordeling én van de huidige toestand én van de werkelijke omvang van hetgeen tijdens de jongste jaren is tot stand gebracht, is het bijzonder interessant de voorstellen vervat in het Tienjarenplan van 1947 (1) te vergelijken met de uitgaven die werkelijk werden gedaan. Die vergelijking, zoals ze door de Studiegroep inzake openbare investeringen (G.R.I.P.) is gemaakt, doet voor de investeringen die van het Ministerie van Openbare Werken afhangen, een toestand zien die heel wat beter zou moeten zijn dan hij thans is.

In dat verband bezorgt de G.R.I.P. ons, bij gelijkblijvende prijzen (2), de volgende beoordelingsgrondslagen (in miljoenen frank) :

- a) de 1949-1950 à 1953, le montant des engagements révèle une stagnation suivie d'une nette régression.
- b) de 1954 à 1959 un redressement s'opère, sauf en 1957. Tout en demeurant insuffisants, les investissements se fixent à un niveau meilleur qui, en 1958, s'élève nettement, pour atteindre en 1959 un niveau sans précédent, plus de 10 milliards de francs.

Il est expressément intéressant, pour apprécier à la fois la situation présente et l'importance réelle de ce qui a été accompli au cours des dernières années, de comparer les propositions du Plan décennal de 1947 (1) et les dépenses effectivement réalisées.

Cette comparaison, telle que le Groupement d'étude des investissements publics (G.R.I.P.) l'a établie, fait apparaître dans les investissements dépendant du Ministère des Travaux publics, une situation qui devrait être nettement meilleure qu'elle ne l'est actuellement.

Le G.R.I.P. fournit à cet égard, à prix constants (2), les bases d'appréciation suivantes (en millions de francs) :

Openbare Werken — <i>Travaux publics</i>	Tienjarenplan 1947 (Voorstel) — <i>Programme décennal 1947 (Proposition)</i>	Verwezenlijkt tot het einde van 1957 bij gelijkblijvende prijzen — <i>Réalisation effectuée à fin 1957 à prix constants</i>	Periode 1948-1957 Achterstand of voorsprong — <i>Période 1948-1957 Retard ou avance</i>
Wegen — <i>Routes</i>	8.550	13.160	+ 4.610
Waterwegen — <i>Voies hydrauliques</i>	25.872	11.671	— 14.201
Gebouwen — <i>Bâtiments</i>	12.310	8.994	— 3.316
Havens van Antwerpen en Gent — <i>Ports d'Anvers et de Gand</i>	9.500	2.285	— 7.215
Toelagen aan lagere besturen (O.W.) — <i>Subventions aux pouvoirs subordonnés (Travaux publics)</i>	27.400	47.751	+ 19.951

In het verslag van G.R.I.P. wordt de toestand als volgt gekenschetst (blz. 13) :

« Inzake gebouwen is er een achterstand van 25 t. h., ofschoon het duidelijk is dat de staat van de administratieve gebouwen noch aan de behoeften noch aan de standing van de administraties beantwoordt.

» Voor de waterwegen, de haven van Antwerpen en de haven van Gent samen is er een achterstand van 21,5 miljard ten opzichte van de plannen. De bevaarbaar-making, voor schepen van 1.350 ton, van het vak Klabbeek-Samber van het kanaal Brussel-Charleroi, de voltooiing van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, de opheffing van de stop van Ternaaien, de aanpassing van het tracé van het kanaal Gent-Terneuzen en de bouw van een nieuwe sluis te Terneuzen, de aanleg van de ringvaart om Gent, de verbetering van de Samber, de modernisering

Le rapport du G.R.I.P. caractérise la situation comme suit (p. 13) :

« En bâtiments, le retard atteint 25 p. c. alors qu'il est manifeste que l'état des bâtiments administratifs ne correspond ni aux besoins ni au standing des administrations.

» Les voies hydrauliques, les ports d'Anvers et de Gand enregistrent ensemble un retard de 21,5 milliards sur les prévisions. La mise au gabarit de 1.350 tonnes du canal Bruxelles-Charleroi sur le tronçon de Clabecq à la Sambre, l'achèvement du canal Nimy-Blaton-Péronnes, la suppression du bouchon de Lanaye, l'appropriation du tracé du canal Gand-Terneuzen et la création d'une nouvelle écluse à Terneuzen, le canal circulaire de Gand, l'amélioration de la Sambre, la modernisation des ports d'Anvers et de Gand sont autant de travaux dont l'exécution a été entamée, mais

(1) Gedr. St. Kamer van Volksvertegenwoordigers, zitting 1947-1948, n° 116.

(2) Verslag over de Belgische openbare en parastatale investeringen 1948-1957, tabel blz. 50.

(1) Doc. parl., Ch. des Repr., sess. 1947-1948, n° 116.

(2) Rapport sur les investissements publics et parastatales belges 1948-1957, tableau p. 50.

van de haven van Antwerpen en die van Gent, zijn allemaal werken die werden aangevat maar die tegen een veel te traag tempo worden voortgezet. De rentabiliteit van de er in belegde kapitalen is daardoor niet altijd verzekerd; noch de economische gebruikers van de werken, noch de betrokken streken hebben er al het voordeel uit gehaald dat er redelijkerwijze mocht worden van verwacht. »

De door het Ministerie van Openbare Werken gedeeltelijk gesubsidieerde investeringen der lagere besturen bedroegen volgens de G.R.I.P. weliswaar 47.751 miljoen terwijl het tienjarenplan slechts 27.400 miljoen aangaf, dus 20.351 miljoen méér dan de vooruitzichten van dat plan. En het staat vast dat het bedrag waarmee die vooruitzichten werden overschreden, beantwoordt aan werkelijke behoeften, inzonderheid op het gebied der wegen, waar de ontwerpers van het tienjarenplan de behoeften zeker te laag hebben geschat. Ieder jaar worden trouwens tal van ontwerpen en dossiers betreffende hoogstnodige werken ingehouden. Maar al is de omvang van die investeringen op zichzelf een reden tot voldoening, toch moet daaromtrent een zeker voorbehoud worden gemaakt. Stelt men tegenover die sterke expansie bij voorbeeld de grote nood op het gebied van de waterwegen en de Rijksgebouwen, dan is het duidelijk, dat wegens het ontbreken van een algemeen plan dat naar alle richtingen in een gelijklopende en harmonische ontwikkeling zou hebben voorzien, de objectieve voorrangsorte niet in acht genomen werd. Dit is des te erger omdat het succes van een krachtinspanning mede bepaald wordt door de oordeelkundige keuze van het aangrijppingspunt. Het zou bijv. niet wijs zijn het net der buurt- of provinciewegen en zelfs het Rijkswegenet te moderniseren zo de aanleg van de autowegen en van de grote internationale verkeerswegen niet tegen hetzelfde tempo vordert. De autowegen zijn de hoofdwegen waarvan de andere wegen de aanbrengers en de uitlopers zijn. Het vaststellen van een rationeel programma is dus een klaarblijkelijke noodzaak.

Alhoewel de uitgaven voor de wegenbouw de vooruitzichten van het tienjarenplan hebben overtroffen — wat er op wijst dat hier een voortdurende en geleidelijk opgevoerde inspanning is gedaan — mag men zich vooral op dat stuk geen begoochelingen maken. De ontwerpers van het tienjarenplan van 1947 konden op dat tijdstip onmogelijk een klaar inzicht hebben in de werkelijke omvang van de behoeften op het gebied der wegen. Het eerste echte naoorlogse wegenbouwprogramma dateert van 1949. Op basis van dat plan, werden de kredieten, nodig om over een periode van 15 jaar in de verkeersbehoeften te kunnen voorzien, op 36 miljard geraamd. Nu werd het verkeersvolume dat voor het plan van 1949 verwacht werd voor 1964, reeds in 1957 bereikt. Met het oog op de werkelijke behoeften in 1957 waren de 13.160 miljoen, vermeld door de G.R.I.P., dus volstrekt ontoereikend. Voorts wijst die ervaring uit, dat bij de uitvoering van een programma een zekere speelruimte moet worden gelaten.

Het is duidelijk dat de Staat sedert de bevrijding op verre na niet de investeringen heeft gedaan die hij had moeten doen. Al de voornoemde cijfers nu, zoals trouwens ook die betreffende de investeringen welke met dit ontwerp worden beoogd, zijn — en wij drukken erop — bruto-bedragen die geen rekening houden met de afschrijvingen waarmee elke particuliere of overheidspersoon voor het bepalen van de werkelijke omvang van zijn patrimonium moet rekenen.

De noodzakelijkheid, rekening te houden met de afschrijvingen, houdt verband met de slijtage, zij weze nu materieel of economisch, waaraan om het even welk goed onderhevig is. In een instructie van het Centraal Bureau

dont l'achèvement se fait à un rythme beaucoup trop lent. De ce fait, la rentabilité des capitaux investis n'est toujours pas assurée; ni les utilisateurs économiques, ni les régions intéressées n'en ont retiré le profit normalement attendu. »

Sans doute, selon le G.R.I.P., les investissements des pouvoirs subordonnés, partiellement subventionnés par le Ministère des Travaux publics, pour lesquels le Plan décennal suggérait 27.400 millions, atteignaient effectivement fin 1957, à prix constants, le montant de 47.751 millions, accusant donc un excédent de 19.951 millions sur les prévisions. Il est certain que ces dépassements correspondent à des besoins réels, surtout en matière de voirie, où ils furent très probablement sous-évalués par les auteurs du plan décennal. D'ailleurs, nombre de projets et dossiers de travaux de première nécessité sont, chaque année, tenus en suspens. Mais si, en soi, l'ampleur de ces investissements est un motif de satisfaction, elle n'en appelle pas moins certaines réserves. Si l'on oppose à cette forte expansion, par exemple, la grande misère des voies hydrauliques et des bâtiments de l'Etat, il est manifeste qu'à défaut d'un plan d'ensemble qui eut assuré un développement parallèle et harmonieux dans toutes les directions, l'ordre des priorités objectives n'a pas été respecté. Constatation grave, puisque l'efficacité d'un effort est conditionnée par le choix judicieux de son point d'application. Il ne serait pas sage, par exemple, de moderniser le réseau des routes vicinales ou provinciales et même la voirie de l'Etat, si la création des autoroutes et des grandes routes de trafic international n'avance pas au même rythme. Les autoroutes sont les voies essentielles dont les autres routes sont les affluents et les prolongements. L'instauration d'un programme rationnel est donc une nécessité évidente.

Si, en matière routière, la dépense a dépassé les prévisions du plan décennal, si ce fait traduit un effort constant et progressivement accru, l'on ne peut pourtant, ici surtout, se faire illusion. L'importance réelle des besoins en matière routière ne pouvait pas être clairement aperçue en 1947 par les auteurs du plan décennal. Le véritable programme routier d'après-guerre, fondé sur des données statistiques, date de 1949. Sur la base de ce plan, c'est à 36 milliards de francs que l'on estima le montant de crédits nécessaires pour répondre aux besoins de la circulation pour une période de 15 ans. Or, le niveau de circulation prévu par le plan de 1949 pour 1964 fut déjà atteint en 1957. Par rapport aux besoins réels de 1957, les 13.160 millions cités par le G.R.I.P. furent donc largement insuffisants. Par ailleurs, cette expérience démontre la nécessité de se réserver une certaine souplesse dans l'application d'un programme.

Il est clair que, depuis la libération, l'Etat n'a pas, et de très loin, exécuté les investissements nécessaires. Or, insistons ici, tous les chiffres qui viennent d'être cités, comme ceux d'ailleurs qui correspondent aux investissements que le présent projet tend à réaliser, sont des investissements bruts, compte non tenu des amortissements que toute personne publique ou privée doit prendre en considération pour déterminer l'importance réelle de son patrimoine.

Cette nécessité est liée à la notion de la vétusté, soit matérielle, soit économique, qui atteint tout bien existant. Une instruction de l'Office central de crédit hypothécaire définit comme suit, la vétusté matérielle : La vétusté

voor Hypothecair Krediet wordt de materiële slijtage als volgt gedefinieerd : « De materiële slijtage heeft als algemene oorzaak het natuurlijk verschijnsel van het verval of de ontarding dat gepaard gaat met het verouderen van voorwerpen en zaken, en als bijzondere oorzaak de sleet ten gevolge van het gebruik dat van die zaken en voorwerpen wordt gemaakt. De eerste oorzaak is onafhankelijk van de menselijke wil en is voortdurend werkzaam. De tweede houdt verband met de mens en kan met de eerste samenwerken. » De economische slijtage heeft — steeds volgens de bedoelde instructie — « niets te maken met de ouderdom van de zaak. Zij is toe te schrijven aan uitwendige oorzaken en drukt een waardevermindering uit die het gevolg is van de wisselende mode, de veranderingen van de techniek, het niet meer aangepast zijn van het goed aan de nieuwe economische eisen. » Het verschijnsel der economische slijtage is zeer duidelijk waar te nemen bij vele oude gebouwen « die, door het gebruik of het rijkelijk voorhanden zijn van zekere materialen, uit oogpunt van de tegenwoordige bouwtechniek niet meer aangepast zijn of een grote verspilling betekenen », en waar « al hetgeen onredelijk, niet aangepast of verspilling is, een honderd ten honderd economische slijtage ondergaat ». Nog duidelijker is dat verschijnsel waar te nemen bij de bedrijfsoutillering, waarvoor wegens de voortdurende vooruitgang van de techniek een bijzonder snelle afschrijving is geboden.

Die twee waardeverminderende factoren gelden in zeer grote mate voor het gezamenlijk patrimonium van het Rijk. Het is duidelijk — om een voorbeeld te geven op het gebied van de Rijksgebouwen — dat de meeste onzer musea, die over het algemeen in de XIX^e eeuw werden gebouwd, met een aanzienlijke economische slijtage bezwaard zijn, niet alleen omdat ze uit architectonisch oogpunt weinig geslaagd zijn, maar vooral omdat ze te volstrekt niet beantwoorden aan de eisen van de moderne museumkunde. Evenzeer staat het vast — om nu eens een ander voorbeeld te kiezen — dat, afgezien van om het even welke materiële slijtage, de economische slijtage een sterke waardevermindering tengevolge heeft gehad voor de kanalen en waterwegen die men met de wet op de 1.350 ton wil moderniseren, d.w.z. precies opnieuw geschiktmaken voor de functie die ze in het moderne bedrijfsleven te vervullen hebben. In dat opzicht is die wet niet alleen gericht op de toevoeging van een nieuw goed aan het patrimonium van de Staat, maar evenzeer op de vervanging van een verouderd goed dat als dusdanig nog slechts een geringe waarde had. Evenzo vertoont gans ons wegennet, wegens het ontbreken van een afgewerkt en aan de huidige economische eisen aangepast complex van autowegen, een zeer grote economische slijtage.

Men mag dus zeggen dat, wanneer de bruto-investeringen niet hoog genoeg liggen, er in werkelijkheid een desinvestering, d.w.z. een kapitaalsverlies kan zijn. In zijn studie « Volume et Répartition des investissements publics au cours des dix dernières années » (1), voorspelde de Heer Dereyer, hierbij trouwens steunend op de door het Bestuur der Begroting vastgestelde economische hergroeperingen, dat een dergelijke toestand zich zou voordoen in 1958.

De conclusie van die auteur is in alle geval zeer duidelijk : « De Staat investeert niet genoeg. Meer bepaald investeert de Staat niet genoeg in wegen, waterwegen en havens. »

Als men bedenkt welke hoogstbelangrijke rol de infrastructuur van het vervoer in de ontwikkeling van het

materiële a pour cause générale le phénomène naturel de dégradation ou de transformation qui accompagne le vieillissement des objets et des choses, et pour cause particulière l'usure consécutive à leur utilisation. De ces causes, la première est indépendante de toute volonté humaine. Elle est continue. La seconde est le fait de l'homme. Elle peut se conjuguer avec la première. » La vétusté économique, dit cette même instruction, « est étrangère à l'âge de la chose. Elle procède de causes étrangères à cette chose et traduit une dépréciation due aux variations de la mode, aux transformations de la technique, à l'inadaptation du bien à des conditions économiques nouvelles. » Ce phénomène de la vétusté économique est très apparent dans beaucoup de bâtiments anciens où « l'emploi ou l'abondance de certains matériaux constituent une inadaptation ou un gaspillage au regard de la technique constructive actuelle » et où « une vétusté économique de 100 p. c. frappe ce qui, à l'heure présente, est déraisonnable, inadapté ou gaspillage ». Mais il l'est encore beaucoup plus en ce qui concerne l'outillage industriel où, à raison des progrès incessants de la technique, un amortissement particulièrement accéléré s'impose.

Cette double source de dévalorisation joue très fortement pour l'ensemble du patrimoine de l'Etat. Pour prendre un exemple dans le domaine des bâtiments de l'Etat, il est évident que la plupart de nos musées, qui datent généralement du dix-neuvième siècle, sont frappés d'une vétusté économique très forte, non seulement à cause de leur fâcheuse architecture, mais surtout parce qu'ils ne répondent en rien aux exigences de la muséographie moderne. Il est non moins certain, pour prendre un autre exemple, qu'indépendamment même de toute atteinte de vétusté matérielle, la vétusté économique a réduit dans de fortes proportions la valeur des canaux et des voies fluviales que la loi sur la mise au gabarit 1.350 tonnes tend à moderniser, c'est-à-dire précisément à rendre apte à remplir la mission qui incombe aux voies d'eau dans l'économie contemporaine, en leur permettant de recevoir des bateaux d'un tonnage beaucoup plus important. Dans cette mesure, cette loi ne tend pas seulement à placer dans le patrimoine de l'Etat un bien nouveau, mais aussi à remplacer un bien devenu périmé et dont la valeur était donc très faible. De même, l'ensemble de notre réseau routier, à défaut d'un complexe complet d'autoroutes adapté aux exigences économiques, est frappé d'une forte vétusté économique.

Il est donc permis de dire qu'à un niveau insuffisant d'investissements bruts peut correspondre en réalité un désinvestissement, c'est-à-dire une perte en capital. M. A. Dereyer, dans son étude « Volume et Répartition des investissements publics au cours des dix dernières années » (1), a prévu, s'appuyant d'ailleurs sur les regroupements économiques établis par l'Administration du Budget, qu'une telle situation devait se produire en 1958.

La conclusion de cet auteur est, en tout cas, évidente : « L'Etat n'investit pas suffisamment. De manière plus précise, l'Etat n'investit pas suffisamment en travaux routiers, dans les voies navigables et dans les ports. »

Si l'on songe au rôle essentiel que joue l'infrastructure des transports dans le développement d'une économie, cette

(1) Revue du Conseil économique wallon — novembre/décembre 1957 n° 29.

(1) Revue du Conseil économique wallon — Novembre-décembre 1957, n° 29.

bedrijfsleven vervult, beseft men hoe ernstig zulke toestand is en dat er krachtig moet tegen ingegaan worden.

Ter attentie van degenen die denken, dat iedere industriële investering een zeker effect op de ontwikkeling van het bedrijfsleven kan hebben, wijst de heer J. Peyrega (1) er op dat « de theoretici meer en meer gaan geloven, dat zulk effect slechts kan verkregen worden zo reeds een zekere basisuitrusting aanwezig is. Die infrastructuur is voor gelijk welke economische ontwikkeling een noodzakelijke voorwaarde. Al is die voorwaarde op zichzelf niet voldoende doordat zij de bedoelde ontwikkeling niet direct veroorzaakt, toch is ze volstrekt noodzakelijk opdat de andere investeringen effect zouden kunnen hebben en vermenigvuldiging van dat effect mogelijk zou zijn. De noodzaak van de beschikking over een minimale infrastructuur werd voorgevoeld door de meeste auteurs die zich op de studie van de economische ontwikkeling hebben toegelegd en Rosenstein-Rodan, die zijn naam heeft verbonden aan de z.g. theorie « van het vast maatschappelijk kapitaal-kwantum », heeft er nadrukkelijk op gewezen.

Die auteur voegt er aan toe (2) : « De investeringen gebruiken die infrastructuur slechts tot op een zeker niveau. Boven dat niveau is het volstrekt noodzakelijk een nieuw stuk infrastructuur tot stand te brengen. » Ook Neuman heeft in het referaat « Groei en financiering van de onvoldoende ontwikkelde volkshuishoudingen », dat hij voorgebracht heeft op het 21^{ste} internationaal congres van het Spaar- en Investeringswezen, de nadruk gelegd op die bevruchtende rol van de infrastructuur.

Voor onze door economische stagnatie en achteruitgang getroffen streken is dat een waarheid die wij rechtstreeks en scherp aan den lijve hebben ondervonden. Is het niet treffend hoe in al de streken, te beginnen met de Borinage, gevoeld wordt dat de modernisering van de infrastructuur een voorwaarde is tot de economische heropleving? Moest er, om te reageren, wel gewacht worden totdat het verval van onze infrastructuur zo acuut werd? Is het met onze reputatie als volk met gezond verstand, overeen te brengen dat altijd moet gewacht worden totdat de omstandigheden ons tot handelen dwingen, in plaats van vooruit te zien en op voorhand besluiten te nemen en daden te stellen?

B. Recente verbetering van de toestand.

Het ware echter verkeerd, te denken dat onmiddellijk na het einde van de oorlog niemand in België duidelijk de noodzakelijkheid heeft ingezien, een nauwkeurige inventaris van de behoeften en middelen inzake investeringen op te maken.

Integendeel, enkelen hebben zich met dat kapitale punt ernstig beziggehouden, wat bijv. tot uiting gekomen is in het programma tot geschiktmaking van het waterwegennet (1.350 ton) in 1947, opgemaakt door het Bestuur der Waterwegen, en in het programma tot modernisering van ons wegennet in 1949, voorgesteld door het Bestuur der Wegen. Ook in het meergenoemde tienjarenplan der openbare investeringen kwam dat tot uiting. Voorts stelde de Regering op het einde van 1952 de reeds genoemde Studiegroep inzake openbare investeringen in (G.R.I.P.) die moest samenwerken met de Interministeriële Commissie voor Coördinatie der Investerings.

constatation est grave, et elle impose un coup de barre énergétique.

Parlant de ceux qui s'imaginent que tout investissement industriel peut avoir un effet sur le développement économique, M. J. Peyrega (1) fait remarquer qu'« en réalité, les théoriciens croient de plus en plus qu'il ne peut être obtenu qu'à partir d'un certain équipement de base. Cette infrastructure est la condition préliminaire de tout développement économique. Bien qu'insuffisante, puisqu'elle ne le réalise pas directement; elle n'en est pas moins indispensable, car c'est grâce à elle que les effets des autres investissements pourront se réaliser et se multiplier. Pressentie par la plupart des auteurs qui se sont penchés sur l'étude du développement économique, la nécessité de ce minimum d'infrastructure a été soulignée par Rosenstein-Rodan qui a attaché son nom à la théorie dite « du quantum de capital social fixe ».

Cet auteur ajoute (2) : « Les investissements utilisent cette infrastructure jusqu'à un certain seuil, au-delà duquel il devient indispensable de constituer une nouvelle tranche. » Ce rôle fécondateur de l'infrastructure est souligné aussi par M. Neuman dans son rapport au 2^{me} Congrès international de l'Épargne et des Investissements « Croissance et financement des économies insuffisamment développées ».

Il s'agit pour nos régions frappées de stagnation ou de recul économique d'une vérité directement et intensément vécue. N'est-il pas frappant que toutes, à commencer par le Borinage, ressentent que la modernisation de leur infrastructure conditionne leur renouveau économique? Et fallait-il donc, pour réagir, attendre que la détérioration de notre infrastructure atteigne un tel degré d'acuité? Est-il conforme à la réputation de bon sens du peuple belge que d'attendre toujours d'être pressé par l'événement, au lieu de le prévoir et de le précéder dans ses résolutions et dans ses actes?

B. Améliorations récentes de la situation.

Ce serait cependant une erreur de penser qu'au sortir de la guerre, personne en Belgique n'ait clairement aperçu de la nécessité d'établir un inventaire précis des besoins et des moyens en matière d'investissements.

Il y eut, au contraire, dans le chef de quelques-uns un effort sérieux de réflexion sur ce point capital et il se traduisit, par exemple, en 1947, dans le programme d'aménagement du réseau des voies navigables (1.350 tonnes) élaboré par l'Administration des Voies hydrauliques ainsi que dans le programme de modernisation du réseau routier présenté, en 1949, par l'Administration des Routes. Il se traduisit également dans le plan décennal des investissements publics déjà cité. Le Gouvernement créa de plus, fin 1952, le Groupe d'étude des investissements publics (G.R.I.P.) auquel il a été fait allusion ci-dessus, appelé à travailler avec la Commission interministérielle de coordination des investissements.

(1) Aantekeningen bij het werk « L'Investissement » van de heer P. Dieterlen, blz. 260.

(2) Ibidem, blz. 261, aan het slot.

(1) Observations qui font suite à l'ouvrage de M. P. Dieterlen « L'Investissement », page 260.

(2) Observations qui font suite à l'ouvrage de M. P. Dieterlen « L'Investissement », page 261 in fine.

Ongeukkig kregen die plannen en programma's nooit een officieel karakter en bleven de werkzaamheden van de betrokken besturen evenals die van de G.R.I.P. zich op louter administratief vlak bewegen, terwijl ze dan nog dikwijls een al te vertrouwelijk karakter behielden. Er werd slechts weinig gedaan om de publieke opinie het besef bij te brengen van de dringende noodzakelijkheid, sommige taken ter hand te nemen en de Regering de daartoe onmisbare technische en financiële middelen te bezorgen. Dat was een spijtige leemte, want in een stelsel waar de openbare opinie een grote rol speelt, en in België meer dan elders, komt het er op aan de brede lagen van de bevolking te bereiken, te overtuigen en voor de uitvoering van de grote werken te interesseren. Wel werd enkele malen in grote trekken een programma van openbare werken geschetst, maar tot een echt charter inzake openbare werken, een oorkonde die bij het uitstippelen van de naoorlogse politiek een belangrijke rol had kunnen en moeten spelen, is het nooit gekomen.

Men heeft tot vóór enkele jaren moeten wachten om zekere programma's hun belichaming te zien vinden in drie — zij het ook fragmentarische — wetten inzake openbare werken.

De heilzame gevolgen van die wetten lieten niet op zich wachten. De evolutie die tijdens de jongste vijf jaar waar te nemen valt, kenmerkt zich door een aanmerkelijke verbetering na de periode van stagnatie en achteruitgang die wij van 1949 tot 1953 hebben beleefd. Het totaal bedrag van de investeringen is 6.692 miljoen voor 1954, 6.796 voor 1955, 6.834 voor 1956, 4.720 voor 1957, 7.460 voor 1958 en 10.056 voor 1959, tegen 4.731, 5.608, 5.593, 4.018 en 3.701 miljoen voor de jaren begrepen tussen 1949 en 1953. Het gemiddeld bedrag van de investeringen voor de periode 1954-1959 lag dus 49,8 ten honderd hoger dan voor de vorige jaren. Dat herstel is blijven aanhouden, behalve in 1957, toen zich de ernstige zij het ook zuiver toevallige inzinking voordeed, waarop wij nader zullen ingaan bij het ontleden der vastleggingen voor openbare werken in conjunctuurverband.

Waardoor is die evolutie, die ondanks de inzinking van 1957 meer tot tevredenheid stemt, te verklaren? Onzes inziens is ze toe te schrijven aan de invloed van verscheidene gunstige factoren waartoe in de eerste plaats de drie investeringswetten van 1955, 1956 en 1957, en, als tijdelijke factor, de voorbereiding van de Wereldtentoonstelling 1958 moeten worden gerekend.

De drie investeringswetten betreffen de grote werken die noodzakelijk dienen uitgevoerd te worden, wil men de toekomst van 's lands bedrijfsleven vrijwaren. Ze bepalen programma's op lange termijn en voorzien in de financiering ervan. Het scheppen van de voorwaarden die vervuld moeten zijn opdat de aangevatte inspanning ononderbroken zou kunnen voortgezet worden, was daarbij de voornaamste bekommernis.

De eerste van die wetten is die houdende instelling van het *Wegenfonds 1955-1969* (*Wet van 9 augustus 1955*).

Dat Fonds, dat belast is met het bouwen van de auto-wegen alsook met de geschiktmaking en de modernisering der andere Rijkswegen, draagt de verantwoordelijkheid voor de wegebouwinvesteringen van de Centrale Overheid. Het programma der werken is vastgesteld op 30 miljard, gespreid over vijftien jaar, d.i. gemiddeld 2 miljard per jaar. Dat opzet is heel wat breder dan dat van het *Wegenfonds* van 1952, dat slechts over een begroting van 850 miljoen beschikte.

De ervaring heeft uitgewezen, dat het jaarlijks karakter van de begroting een ernstige hinderpaal is voor het uitvoeren van grote openbare werken. Het Fonds bezit

Malheureusement ces plans et programmes ne revêtirent jamais un caractère officiel et les travaux des administrations, aussi bien que ceux du G.R.I.P. se maintinrent au niveau administratif et gardèrent souvent un caractère trop confidentiel. Il n'y eut que peu d'effort pour rendre l'opinion publique plus consciente de l'urgence de certaines tâches et de la nécessité de fournir au Gouvernement les moyens techniques et financiers indispensables pour les réaliser. C'est une lacune, parce que, dans un régime d'opinion, et plus encore en Belgique qu'ailleurs, c'est le grand public qu'il faut atteindre, convaincre et intéresser au déroulement des grands travaux. S'il y eut certaines ébauches d'un plan de travaux publics, il n'y eut pas cette charte de travaux publics qui aurait pu et dû jouer un rôle primordial dans la détermination de la politique à poursuivre après la guerre.

Il fallut attendre ces dernières années pour voir certains programmes se concrétiser dans trois lois — fragmentaires — relatives aux travaux publics.

Le résultat de ces lois ne se fit pas attendre. L'évolution enregistrée durant ces cinq dernières années se caractérise par une sensible amélioration après la période de stagnation et de dépression des années 1949 à 1953. Les chiffres de l'ensemble des engagements sont de 6.692 millions de francs en 1954, 6.796 en 1955, 6.834 en 1956, 4.720 en 1957, 7.460 en 1958 et 10.056 en 1959 contre 4.731, 5.608, 5.593, 4.018 et 3.701 millions de francs entre 1949 et 1953. La moyenne des engagements pour la période 1954-1959 a donc été de 49,8 pour cent supérieure à la moyenne des années précédentes. Ce redressement se maintient, sauf en 1957, année durant laquelle se produit un affaïssement important bien qu'occasionnel, qui sera commenté plus loin dans l'analyse des engagements de travaux publics sur le plan conjoncturel.

Comment expliquer cette évolution plus satisfaisante, malgré cet hiatus de 1957? Elle peut être attribuée, pensons-nous, à l'effet de plusieurs facteurs bénéfiques au premier rang desquels il faut compter les trois lois d'investissement de 1955, 1956 et 1957 et, de manière temporaire, la préparation de l'Exposition internationale de 1958.

Les trois lois d'investissement ont trait à des grands travaux qui constituent une nécessité absolue pour l'avenir économique du pays. Elles définissent des programmes à long terme et en prévoient le financement. A cet égard, la préoccupation majeure fut d'établir les conditions indispensables à la poursuite constante de l'effort entrepris.

La première de ces lois est celle qui a institué le *Fonds des routes 1955-1969* (*Loi du 9 août 1955*).

Ce Fonds, chargé « d'exécuter les travaux de construction des autoroutes ainsi que l'aménagement et la modernisation des routes de l'Etat », assume la responsabilité des investissements routiers du pouvoir central. Le programme des travaux est fixé à 30 milliards à réaliser en quinze ans, soit 2 milliards par an en moyenne — ce qui constitue un objectif nettement plus ambitieux que celui du précédent Fonds des routes datant de 1952 et dont le budget annuel n'était que de 850 millions.

L'expérience a montré que le principe de l'annualité budgétaire constitue une très sérieuse entrave dans la poursuite des grands travaux publics. Ce fonds dispose à cet égard

echter een autonomie die ruim genoeg is om die klip te omzeilen.

De voornaamste verdiensten van het Wegenfonds liggen evenwel elders. De instelling van dat Fonds — een al te zeldzaam voorbeeld in de geschiedenis der openbare werken in ons land — beantwoordt namelijk aan de vooruitzichten van een planning die niet alleen steunt op de huidige behoeften maar tevens en vooral op het streven, ons land op het gebied van de wegen een infrastructuur te geven die tot de ontwikkeling van onze volkshuishouding kan bijdragen.

De instelling van het Wegenfonds had onmiddellijk invloed op het volume van de wegenbouwinvesteringen, die voor de periode 1955-1959 een niveau hebben bereikt dat gemiddeld 132 t. h. hoger ligt dan voor de jaren 1949 tot 1954; voor 1956, ten gevolge van de buitengewone inspanning in het vooruitzicht van de Wereldtentoonstelling 1958, bedroeg die verhoging 228 t. h. ten opzichte van het gemiddelde voor de jaren 1949 tot 1954. De vastleggingen, ten bedrage van 2,5 miljard voor de drie beschouwde jaren, handhaven zich ten slotte op een gemiddelde dat hoger ligt dan de twee miljard die de wet voor ieder jaar in uitzicht stelt.

Aan het Wegenfonds is het te danken dat sommige zeer omvangrijke werken konden worden uitgevoerd. In dat opzicht kan worden gewezen op de voltooiing, in zeer korte tijd, van de autosnelweg Brussel-Oostende; op de aanvatting en de stelselmatige voortzetting van de werken van de Koning Boudewijn autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitsland; op de ringautosnelweg rond Brussel en, in de jongste tijd, op de autosnelweg Brussel-Waver. Bijzondere vermelding verdienen de opzienbarende moderniseringswerken die in de hoofdstad zijn uitgevoerd met het oog op de Wereldtentoonstelling van 1958.

Kortom, sinds de dag van de instelling van het Wegenfonds, tot 1959, werden 750 kilometer gewone wegen verbeterd en zowat 130 bruggen gebouwd of wederopgebouwd.

De tweede wet betreft de « *verwezenlijking van een programma van dringende investeringen van nationaal belang voor de haven van Antwerpen* ». Afgekondigd op 5 juli 1956 en geamendeerd bij de wet van 15 april 1958, beoogt ze de haven van Antwerpen aan de eisen van de economische vooruitgang aan te passen.

De werken van dat programma worden door het Rijk (Ministerie van Openbare Werken) bekostigd ten belope van 4,4 miljard, gespreid over tien jaar (1956-1965); de eerste drie tranches voor de jaren 1956 tot 1958 liggen eerder aan de lage kant vermits ze resp. op 200, 250 en 400 miljoen zijn vastgesteld.

Continuïteit in de uitvoering van het programma is verzekerd aangezien in de wet bepaald is, dat ieder jaar op de begroting der buitengewone ontvangsten en uitgaven vastleggingskredieten worden uitgetrokken in overeenstemming van het vastgestelde programma.

Precies zoals bij het Wegenfonds ligt de hoofdverdiensite van die wet hierin, dat een planning wordt aangegeven die niet alleen steunt op de onmiddellijke behoeften van de haven, maar vooral ingegeven is door de zorg, de uitvoering van werken met het oog op de toekomst te verzekeren.

De derde investeringswet, die van 9 maart 1957, heeft tot doel « *de verwezenlijking van een programma van werken om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton of meer* ».

d'une autonomie assez large pour lui permettre d'éviter cet obstacle.

Mais le principal mérite du Fonds des routes est peut-être ailleurs. Exemple trop rare dans l'histoire des travaux publics en Belgique, sa création correspond à des prévisions, à un planning fondé non seulement sur les besoins actuels, mais encore et surtout sur le souci d'assurer au pays, dans l'avenir, une infrastructure routière susceptible de contribuer au développement de l'économie nationale.

L'instauration du Fonds des routes a eu un effet immédiat sur le volume des investissements routiers qui ont atteint pour la période 1955 à 1959 un niveau moyen supérieur de plus de 132 pour cent à celui des années 1949-1954; en 1956, par suite de l'effort considérable accompli en vue de l'Exposition internationale de 1958, l'augmentation par rapport à la moyenne des années 1949-1954 a été de 228 pour cent. Enfin, étant de l'ordre 2,5 milliards pour les quatre années considérées, les engagements se maintiennent à une moyenne supérieure aux deux milliards annuels prévus par la loi.

C'est grâce au Fonds des routes que certaines réalisations de très grande envergure ont été possibles. On peut à cet égard signaler l'achèvement en un temps très court de l'autoroute Bruxelles-Ostende; la mise en chantier et la poursuite systématique des travaux de l'autoroute Roi Baudouin, Anvers-Liège-Allemagne; le ring de Bruxelles et plus récemment l'autoroute Bruxelles-Wavre. Il faut mentionner particulièrement les aménagements routiers spectaculaires dont la capitale a été l'objet en vue de l'Exposition de 1958.

En bref, depuis l'instauration du Fonds des routes jusqu'en 1959, 750 kilomètres de routes ordinaires ont été améliorés et l'on a procédé à la construction ou la reconstruction de quelque 130 ponts.

La deuxième loi a trait à la « *réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt national au port d'Anvers* ». Promulguée le 5 juillet 1956, puis amendée par la loi du 15 avril 1958, elle a pour objet de pourvoir le port d'aménagements adaptés au développement du progrès économique.

Le programme des travaux est pris en charge par l'Etat (Ministère des Travaux publics) à concurrence de 4,4 milliards étalés sur dix ans (1956-1965); les trois premières tranches pour les années 1956 à 1958 sont relativement peu importantes puisqu'elles sont fixées à 200, 250 et 400 millions.

La continuité dans l'exécution du programme est assurée grâce aux dispositions de la loi, qui prescrivent l'inscription, chaque année, au budget des recettes et des dépenses extraordinaires, des crédits d'engagement correspondant au programme prévu.

Comme pour le Fonds des routes, un des principaux mérites de la loi fut de présenter un planning fondé non seulement sur les besoins immédiats du port, mais surtout sur le souci d'assurer l'exécution de travaux tenant compte de l'avenir.

La troisième loi d'investissement, du 9 mars 1957, a pour objet la « *réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus de certaines voies navigables* ».

In 1947 heeft het Bestuur der Waterwegen een algemeen moderniseringsprogramma uitgewerkt. De wet van 1957 beoogt de voortzetting en de voltooiing van een deel van dat algemeen programma waarvan de uitvoering dringend wordt verklaard. Dat betekent niet dat de verwezenlijking van de andere punten van het algemeen programma wordt onderbroken.

Voor de bevaarbaarmaking van de betrokken waterwegen voor schepen van 1.350 ton is een zodanige volgorde vastgesteld, dat de gereedkomende vakken onmiddellijk renderen; de bevaarbaarmaking moet voltooid zijn in een tijdspanne van tien jaren, d.i. van 1957 tot 1966, en zal 11 miljard kosten. Precies zoals voor de haven van Antwerpen is ook hier de financiering verzekerd door de verplichting, ieder jaar op de buitengewone begroting de nodige vastleggingskredieten, te weten 1 à 1,25 miljard, uit te trekken.

De laatste twee wetten hebben niet onmiddellijk al de verhoopde resultaten kunnen opleveren. Wegens de vele technische problemen die verbonden zijn aan de werken aan waterwegen en havens, zoals trouwens aan alle waterbouwkundige werken, kennen ze immers noodzakelijkerwijze een vrij trage start. Voorts waren die sectoren uitgesloten van het stelsel van autonomie, genoten door de sector wegen, evenals van een wijze van financiering zoals die door het Wegenfonds werd in het leven geroepen.

Het in 1958 en 1959 ingetreden herstel is echter veelbetekend; van 543 en 885 miljoen resp. in 1956 en 1957 zijn de vastleggingen voor de waterwegen en de havens samen, gestegen tot 1.583 miljoen frank in 1958 en tot 2.421 miljoen frank in 1959. Dank zij die twee wetten konden in de haven van Antwerpen alsmede aan verschillende waterwegen werken van grote omvang worden uitgevoerd.

Wat de haven van Antwerpen betreft, maakte de wet van 5 juli 1956 het mogelijk diverse werken aan te besteden, inzonderheid het graven van het vijfde havendok met nijverheidsdok, en van aanlegsteigers, evenals het uitvoeren van verschillende infrastructuurwerken; de bovenbouwuitrusting heeft er insgelijks voordeel uit gehaald; er werden twee-en-veertig elektrische kranen evenals enkele drijvende kranen besteld.

De wet van 9 maart 1957 liet van haar kant toe grote werken uit te voeren om verschillende waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton.

Het kanaal van Charleroi zal in grote mate worden gemoderniseerd; verscheidene vakken van het kanaalbed zijn gegraven of in uitvoering over 11 km, tegelijk met de bouw van twee grote sluizen resp. te Gosselies en Viesville, terwijl voor het eerste deel van de hoofdvertakking, tussen Seneffe en Familleureux, de aanbesteding heeft plaats gehad.

Inzake het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes zijn twee sluizen in aanbouw te Péronnes. Ook de laatste, nieuwe vakken van het kanaal zijn in uitvoering, benevens de verruiming van het vak van het kanaal Pommerœul-Antoing dat in het tracé van het nieuwe kanaal zal worden opgenomen.

De bevaarbaarmaking voor schepen van 1.350 ton, van het elfde en twaalfde pand van de Samber, waaraan een zeer belangrijk industrieel centrum is gevestigd, wordt aangevuld door de verbetering van de sluizen te Marcinelle en Monceau. Eveneens in uitvoering zijn de normalisatiewerken tussen Montignies en Châtelineau en de wederopbouw van twee spoorbruggen.

Om de stuwsuis in de Maas te Ampsin-Neuville toegankelijk te maken voor schepen van 1.350 ton wordt de

Un programme général de modernisation a été arrêté en 1947 par l'Administration des Voies hydrauliques. La loi de 1957 porte sur la poursuite et l'achèvement d'une partie de ce programme général dont l'exécution est déclarée urgente. La réalisation des autres points du programme général n'est cependant pas interrompue pour autant.

La mise au gabarit de 1.350 tonnes est prévue dans un ordre tel que les sections achevées soient immédiatement rentables; elle doit être assurée en dix ans de 1957 à 1966 et coûter 11 milliards. Comme pour les travaux au port d'Anvers le financement est assuré par la décision d'inscrire annuellement au budget extraordinaire les crédits d'engagement voulus, soit 1 à 1,25 milliard selon les années.

Ces deux dernières lois n'ont pu donner immédiatement tous les effets escomptés. Les travaux aux voies navigables et aux ports ainsi qu'à tous autres travaux hydrauliques, par les nombreux problèmes techniques qu'ils soulèvent, requièrent, en effet, un démarrage assez lent. D'autre part, ces deux secteurs ne profitèrent pas du régime d'autonomie qui fut donné au secteur routier, ni d'un financement comparable à celui réalisé par le Fonds des routes.

Le redressement de 1958 et de 1959 est cependant significatif: de 543 et 885 millions de francs en 1956 et 1957, les engagements pour l'ensemble des voies hydrauliques et des ports sont passés en 1958 à 1.583 millions de francs et à 2.421 millions de francs en 1959. Grâce à ces deux lois, des travaux de grande envergure ont pu être exécutés au port d'Anvers, ainsi qu'à diverses voies navigables.

Pour le port d'Anvers, la loi du 5 juillet 1956 a permis la mise en adjudication de divers travaux et notamment la construction d'une cinquième darse avec bassin industriel, la construction de divers murs de quai, notamment de la sixième darse d'appontements et de divers travaux d'infrastructure; l'équipement de superstructure en a profité également: quarante-deux nouvelles grues électriques ont été commandées ainsi que quelques grues flottantes.

Quant à la loi du 9 mars 1957, elle a permis la réalisation de grands travaux pour la modernisation et la mise au gabarit de 1.350 tonnes de diverses voies navigables.

Le canal de Charleroi sera considérablement modernisé; divers tronçons de la cunette ont été creusés ou sont en exécution sur 11 km, en même temps que la construction de deux importantes écluses à Gosselies et à Viesville, tandis que la première partie de l'embranchement principal, entre Seneffe et Familleureux, a été mise en adjudication.

Pour le canal Nimy-Blaton-Péronnes deux écluses sont en exécution à Péronnes. Il en est de même des derniers tronçons du canal en site neuf, ainsi que de la mise à grande section du tronçon du canal Pommerœul-Antoing à incorporer dans le tracé du nouveau canal.

Le calibrage existant pour bateaux de 1.350 tonnes, des onzième et douzième biefs de la Sambre, le long desquels un centre industriel très important est établi, est actuellement complété par l'aménagement des écluses de Marcinelle et de Monceau. Sont également en cours d'exécution la normalisation entre Montignies et Châtelineau et la reconstruction de deux ponts de chemin de fer.

En vue de rendre le barrage éclusé d'Ampsin-Neuville accessible à des bateaux de 1.350 tonnes, la Meuse est

rivier boven en beneden het stuwcomplex verbeterd. Na de voltooiing van beide pompstations zal de waterspiegel van de Maas in het gemoderniseerde pand op het definitief peil kunnen worden gebracht.

De laatste hinderpalen voor de vaart met schepen van 1.350 ton met lading beperkt tot 1.000 ton zullen worden weggeruimd door het verwijderen van de hoofden der sluis van La Plante te Namen en door het herbouwen van de brug van Jambes te Namen, waarvoor thans de inleidende werkzaamheden worden uitgevoerd.

Op het Noordervak van de Ringvaart om Gent zijn als voornaamste werken in uitvoering, de bouw van een stuwcomplex te Evergem en het graven van de bedding

II. ONTLEDING VAN DE VASTLEGGINGEN VOOR OPENBARE WERKEN IN CONJUNCTUREEL VERBAND.

Het onregelmatig ritme van de vastleggingen voor openbare werken wijst er op, dat die werken bij hun uitvoering onderhevig zijn aan diverse invloeden, waaronder als voornaamste kunnen worden genoemd de behoeften van de defensie en de eisen van de economische conjunctuur. De verminderingen die voor 1952 en 1953 worden geconstateerd, vallen samen met de opvoering van onze defensie-inspanning ten gevolge van de toen heersende internationale spanning. Aan de andere kant houdt de inzinking van 1957 verband met de conjunctuurdaling.

Men zal moeten toegeven dat het volume van de gezamenlijke openbare investeringen niet merkkelijk is verminderd met de daling van de conjunctuur. Uit de tabel I (bijlagen) is immers zichtbaar dat van de jaren 1950-1951 af een stagnatie in de openbare investeringen intreedt; men bemerkt geen aanzienlijke verhogingen, en ook geen opmerkelijke verminderingen, in verband met de conjunctuur.

1951	19.195	1955	22.382
1952	23.095	1956	21.824
1953	22.495	1957	22.902
1954	20.358	1958	21.784

(in miljoenen frank)

Er blijkt zich zelfs een zekere toeneming van de overheidsinvesteringen voor te doen op het ogenblik van de recessie van 1952-1953, die duidelijk tot uitdrukking komt in de schommeling van het nationaal inkomen; in 1957-1958 blijft het cijfer insgelijks op een normaal peil, ondanks de relatieve stagnatie tijdens die periode.

Wanneer men die gegevens ontleedt, komt men echter in de eerste plaats tot de vaststelling dat factoren hun invloed hebben doen gelden, die niets gemeens hebben met een conjunctuurpolitiek, en die gemaakt hebben dat de overheidsinvesteringen niet aanmerkkelijk zijn verminderd.

Zo zijn, ondanks de stijging in 1952-1953, de burgerlijke openbare investeringen toch aanzienlijk gedaald; de stijging kwam uitsluitend ten goede aan de sector landsverdediging, waar het cijfer van 1.6 miljard in 1950 steeg tot 4.3 in 1951, 9.1 in 1952 en 8.4 in 1953, om daarna geleidelijk te dalen. Die schommelingen werden voornamelijk veroorzaakt door de internationale politieke toestand; politiekeconomische overwegingen wierpen hier weinig gewicht in de schaal.

Dat het peil van de overheidsinvesteringen zich gedurende de jongste recessie (1957-1958) handhaafde, moet

aménagée en amont et en aval du dit barrage. L'achèvement de deux stations de pompage à Huy permettra d'établir le plan d'eau définitif de la Meuse, dans le bief modernisé.

Les derniers obstacles à la navigation des 1.350 tonnes à chargement réduit à 1.000 tonnes seront enlevés par l'aménagement actuellement en cours des têtes de l'écluse barragée de la Plante, à Namur, et par la reconstruction du pont de Jambes, à Namur, pour laquelle des travaux préliminaires sont exécutés.

Les travaux de construction d'une écluse barragée à Evergem et l'aménagement de la cunette sont les travaux les plus importants en cours de réalisation sur la section nord du canal circulaire à Gand.

II. ANALYSE DES ENGAGEMENTS DE TRAVAUX PUBLICS SUR LE PLAN CONJONCTUREL.

Les irrégularités que l'on observe dans le rythme des engagements de travaux publics témoignent que ceux-ci se trouvent soumis dans leur exécution à diverses influences parmi lesquelles les exigences de la défense nationale et la conjoncture économique sont les principales. Les diminutions constatées en 1952 et 1953 coïncident avec un effort plus grand dans le secteur militaire, qui était dû à la tension internationale. Quant à l'affaïssement enregistré en 1957, il est en corrélation avec un abaissement de la conjoncture.

Il faut convenir que le volume de l'ensemble des investissements publics n'a pas diminué de façon sensible avec le fléchissement conjoncturel. En effet, le tableau n° 1 (en annexe) montre qu'à partir des années 1950-1951, on enregistre dans l'ensemble une stagnation des investissements publics; on n'aperçoit ni de fortes augmentations, ni des diminutions très sensibles, en relation avec la conjoncture.

1951	19.195	1955	22 382
1952	23.095	1956	21.824
1953	22.495	1957	22.902
1954	20.358	1958	21.784

(en millions de francs)

Il apparaît même qu'il se produit un certain accroissement des investissements publics au moment de la récession de 1952-1953 qui se traduit nettement dans la variation du revenu national; de même, en 1957-1958 le montant se maintient à un niveau normal dans la stagnation relative de la période considérée.

Toutefois l'analyse de ces données indique, en premier lieu, que des éléments étrangers à une politique conjoncturelle ont joué et ont permis aux investissements publics de ne pas subir une diminution notable.

C'est ainsi que l'accroissement de 1952-1953 n'a pas empêché une diminution sensible des investissements publics civils; il n'a profité qu'au secteur de la défense nationale qui passa de 1.6 milliards de francs en 1950 à 4.3 en 1951, à 9.1 en 1952 et à 8.4 en 1953 pour diminuer progressivement au cours des années ultérieures. Ces variations furent essentiellement provoquées par la situation politique internationale; les considérations de politique économique y eurent peu de poids.

Quant au maintien du niveau des investissements publics durant les années de la dernière récession (1957-1958), il

gedeeltelijk worden toegeschreven aan een toevallige factor, te weten de inrichting van de Wereldtentoonstelling.

Het jaar 1957 was gekenmerkt door een inspanning op het gebied van de uitrustingen en investeringen die van het Ministerie van Verkeerswezen afhangen, terwijl zich tijdens het jaar 1958 een stijging van de omvang der openbare werken voordeed; in beide gevallen prevaleerde grotendeels de zorg om klaar te komen met de Tentoonstelling, zoals mede blijkt uit de stijging van het volume der investeringen voor rekening van het Ministerie van Economische Zaken.

De tijdens die periode 1950-1958 vastgestelde stagnatie van het totaalcijfer der overheidsinvesteringen wijst er overigens op dat, al werden er geen tegenwerkende maatregelen op het gebied van de overheidsinvesteringen getroffen, er evenmin een samenhangend anticyclisch beleid werd gevoerd. In voorkomend geval had men immers moeten verwachten dat het investeringsbeleid erop gericht zou zijn de curve van de stijging van het nationaal inkomen vlakker en regelmatig te doen verlopen. In de jaren dat de coëfficiënt van de toeneming van dat inkomen ten gevolge van de ontoereikende vraag beneden het gemiddelde lag, had men noodzakelijkerwijs een politiek tot opvoering van het volume der investeringen moeten volgen om de vraag aan te wakkeren; het omgekeerde had moeten plaats hebben in de jaren van grote expansie, door het volume van de investeringen in zekere mate in te krimpen ten einde de vraag te remmen.

Zulks is geenszins gebeurd. Een dergelijke handelwijze was nochtans technisch mogelijk. Het had volstaan het volume van de tot de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken behorende investeringen te handhaven, omdat die investeringen uiteraard een anticyclisch actiemiddel van de eerste rang vormen. Men heeft niet gepoogd zulks te doen. De conjunctuurdaling ging immers telkens gepaard met een merkelijke inkrimping van het volume der openbare werken, terwijl men dat volume had moeten opdrijven, of althans had kunnen handhaven.

In volgend diagram n° 5 wordt de evolutie van de vastleggingen van het Ministerie van Openbare Werken vergeleken met de schommelingen van het nationaal inkomen.

est dû partiellement à un facteur occasionnel : l'organisation de l'Exposition universelle. L'année 1957 fut marquée par un effort en matière d'équipement et d'investissement dépendant du Ministère des Communications, tandis que l'année 1958 vit s'accroître le volume des travaux publics ; dans les deux cas, le souci de préparer l'Exposition prévalut pour une bonne part ; comme en témoigne également l'augmentation du volume des investissements enregistrés pour le compte du Ministère des Affaires économiques.

D'ailleurs la stagnation de l'ensemble des investissements publics constatée durant cette période de 1950 à 1958 indique bien que s'il n'y eut pas de mesures générales contre-indiquées en matière d'investissements publics, il n'y eut pas non plus une véritable politique anticyclique concertée. En effet, le cas échéant, on aurait dû s'attendre que la politique d'investissements eut tendu à aplanir et à rendre plus régulière la trajectoire de la croissance du revenu national. En une année où le taux de croissance de ce revenu était inférieur à la moyenne, par suite de l'insuffisance de la demande, une politique d'augmentation du volume des investissements se serait imposée pour stimuler cette demande ; l'inverse aurait dû se produire en des années de forte expansion grâce à une certaine contraction du volume des investissements en vue de freiner la demande.

Rien de tel ne s'est produit. Or cette possibilité existait techniquement. Il suffisait simplement de maintenir le volume des investissements dépendant du Ministère des Travaux publics, investissements qui constituent par leur nature une masse de manœuvre anticyclique de premier ordre. Ce maintien ne fut pas tenté. En effet, l'affaïssement de la conjoncture fut accompagné chaque fois d'une diminution très sensible du volume des travaux publics, alors que ce volume aurait dû être accru et, en tout cas, aurait pu être maintenu.

Le diagramme n° 5 ci-après comporte la comparaison de l'évolution des engagements qui dépendent du Ministère des Travaux publics et des variations du revenu national.

VERLOOP VAN DE VASTLEGGINGEN OPENBARE WERKEN TEN OPZICHTE VAN DE SCHOMMELINGEN VAN HET NETTO NATIONAAL INKOMEN

EVOLUTION DES ENGAGEMENTS TRAVAUX PUBLICS COMPAREE A LA VARIATION DU REVENU NATIONAL NET.

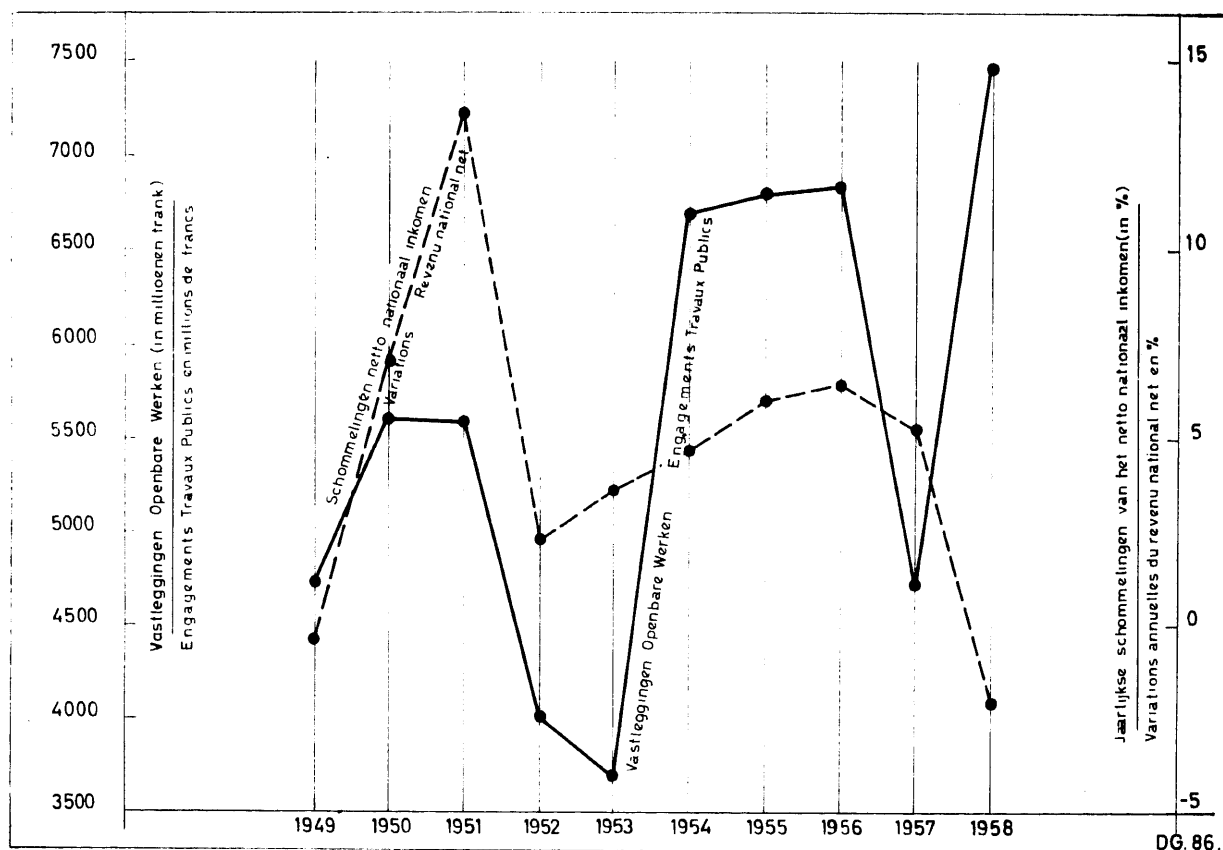


Diagram n° 5. — Diagramme n° 5.

Het valt onmiddellijk op dat de zorg voor de conjunctuur het beleid inzake openbare werken niet logisch heeft beïnvloed. En wanneer men de openbare werken ziet in het algemeen perspectief van de overheidsinvesteringen, zal men in ieder geval moeten erkennen dat men er niet zijn toevlucht toe heeft genomen om in onderling overleg een anticyclisch beleid te voeren. De evolutie van het volume der openbare werken tijdens de jongste jaren geeft de juiste maat aan van de tekorten in de actie die men had moeten voeren.

Aan onze averechtse politiek inzake openbare werken, die niet beantwoordde aan de eisen van de economische conjunctuur, is het te wijten dat men met de recente investeringswetten — hoe heilzaam hun uitwerking ook moge geweest zijn — er niet in geslaagd is de stijgende curve van de vooruitgang een voldoende regelmatig verloop te geven. Hiermede is meteen aangetoond, dat die wetten onvolledig zijn. Het onderhavige ontwerp is dan ook veel ruimer van opzet dan de vorige wetten, doordat het een plan alsmede concrete maatregelen aangeeft die de afvlakking van de cyclische schommelingen moet mogelijk maken.

**

On constate au premier abord que le souci de la conjoncture n'a pas influencé de manière logique la politique des travaux publics. Et si l'on replace ceux-ci dans le contexte général des investissements publics, il faut reconnaître en tout cas que les travaux publics n'ont pas été utilisés en vue de poursuivre une politique anticyclique concertée. L'évolution du volume des travaux publics au cours de ces dix dernières années mesure exactement les déficiences de l'action qui eut dû être menée.

Cette inadaptation de la politique des travaux publics aux exigences de la conjoncture économique montre que les lois récentes d'investissements — malgré leur caractère bénéfique — n'ont pas réussi à assurer une régularité suffisante à la ligne du progrès. Le caractère incomplet de ces lois en ressort. C'est la raison pour laquelle le présent projet de loi déborde des perspectives tracées par ces lois antérieures en proposant un plan et des mesures concrètes destinées à permettre une atténuation des variations cycliques.

**

Die dubbele ontleding van de openbare werken in structureel en conjunctureel verband wijst op een onbekwaamheid tot het ontwerpen van een ware politiek van openbare werken en tot de uitvoering ervan met de vereiste standvastigheid.

Het verleden bewijst nochtans dat onze voorgangers op dat gebied van een uitzonderlijk dynamisme blijk gaven, dat zij grootse plannen ontwierpen en ze in een snel tempo ten uitvoer legden. Recente voorbeelden tonen echter aan dat die traditie niet geheel is teloorgegaan.

Tijdens gans de negentiende eeuw deed België een enorme inspanning om de verkeerswegen aan de toenmalige economische en sociale behoeften aan te passen. Ganse netten van waterwegen, wegen en spoorwegen werden nieuw aangelegd; thans nog vormen ze de ruggegraat van onze huidige netten.

Het begon met de waterwegen: tussen 1807 en 1832 werden 366 km. waterwegen gegraven of verruimd voor de vaart met schepen van 300 ton (1) en werden 119 sluizen gebouwd of aangepast. Gedurende die 25 jaar werden per jaar gemiddeld 14,5 km. waterwegen gemoderniseerd en ongeveer 5 sluizen gebouwd.

Op die uitbreiding van het waterwegennet volgde onmiddellijk de verbazende inspanning op het gebied van de wegenbouw. Tussen 1830 en 1850 stijgt de totale lengte van het net der grote wegen van 3.254 tot 6.635 km., dat is een toeneming met 91 ten honderd in totaal of met 4,5 ten honderd per jaar. Tijdens die twee decennia breidt het net zich jaarlijks gemiddeld met 149 km. uit. Het Rijk, de provincies en de particulieren gaven blijk van een buitengewone activiteit: tijdens die twintig jaar bouwde het Rijk 1.458 km. en moderniseerde 1.104 km., terwijl de provincies er 857 km. en de particulieren (heffingsconcessies) er 536 km. aanlegden.

Tijdens de volgende dertig jaren was het ten slotte de beurt aan de spoorwegen die toen als nieuw verkeersmiddel opkwamen. In 1850 telde men in België 902 kilometer spoorwegen; in 1880 was de lengte van het net gestegen tot 4.112 kilometer, en waren er dus 3.210 kilometer bijgekomen. Gedurende die dertig jaren werden de spoorweglijnen aangelegd tegen een gemiddeld tempo van jaarlijks 107 kilometer.

Die verkeerswegen hadden weliswaar kleinere afmetingen dan de huidige, maar toch staat men verwonderd over de omvang van de geleverde prestatie en het snelle tempo van de uitvoering, in een tijd toen de geld- en uitvoeringsmiddelen veel geringer waren dan nu. Op het einde van de negentiende eeuw kon ons land trouwens bogen op een wereldfaam en drukten onze ingenieurs hun stempel op vele landen.

Vergeleken met de expansie tijdens de negentiende eeuw is het verschil al te groot opdat men, ten aanzien van de grote werken die voor onze ontwikkeling noodzakelijk zijn, daarin niet de tekenen van een gewijzigde mentaliteit, van een soort van apathie zou zien, die ons land dringend van zich moet afschudden.

Dit ontwerp samen met het ontwerp van wet tot oprichting van een Autonoom Fonds voor openbare werken, wil de voorwaarden scheppen voor het inluiden van een

Cette double analyse des travaux publics sur le plan structurel et sur le plan conjoncturel indique une inaptitude à concevoir une véritable politique de travaux publics et à l'exécuter avec la constance nécessaire.

Et cependant le passé montre que nos devanciers firent preuve en ce domaine d'un dynamisme exceptionnel, concevant des plans d'envergure et les exécutant suivant un rythme accéléré. Et cependant, des exemples récents indiquent que cette tradition ne s'est pas perdue.

Dans son entier, le dix-neuvième siècle vit la Belgique accomplir un effort gigantesque pour adapter ses voies de communication aux besoins économiques et sociaux de l'époque. Des réseaux complets de voies navigables, de routes, de chemins de fer furent créés de toutes pièces; ils restent encore l'ossature de nos réseaux actuels.

Les voies navigables, d'abord: entre 1807 et 1832, 366 km. de voies navigables furent creusées ou mises au gabarit de 300 tonnes (1) et 119 écluses construites ou aménagées. Durant ces 25 ans, le rythme des travaux s'élève en moyenne et par an à un kilométrage de plus de 14,5 de voies navigables mises au gabarit moderne et au nombre de 5 écluses environ.

A cette expansion des voies navigables succède immédiatement le prodigieux effort de construction routière. De 1830 à 1850, la longueur totale du réseau des routes de grande voirie passe de 3.254 kilomètres à 6.635 kilomètres, soit une augmentation de 91 pour cent au total ou de 4,5 pour cent par an. Le développement kilométrique atteint en moyenne 149 par année durant ces deux décennies. L'Etat, les provinces et les particuliers firent preuve d'une activité extraordinaire: en ces vingt ans, l'Etat construisit 1.458 kilomètres et en modernisa 1.104, les provinces en construisirent 857 kilomètres et les particuliers 536 (concessions de péages).

Enfin les chemins de fer, récemment adoptés, prennent le relais durant les trente années suivantes. En 1850, on comptait en Belgique 902 kilomètres de voies ferrées; en 1880 la longueur du réseau était passée à 4.112 kilomètres, soit 3.210 kilomètres de voies nouvelles. Durant ces trente années, les lignes de chemins de fer furent construites à un rythme moyen de 107 kilomètres par an.

Il est vrai que ces voies de communication étaient de moindre gabarit que nos voies actuelles. Mais on reste confondu devant l'ampleur de ces réalisations et devant le rythme accéléré de la construction à une époque où les ressources financières et les moyens d'exécution étaient beaucoup moins puissants qu'aujourd'hui. Au terme du dix-neuvième siècle d'ailleurs, la renommée de notre pays était mondiale et nos ingénieurs marquèrent de leur empreinte le sol de nombreux pays.

Vis-à-vis de l'expansion du dix-neuvième siècle, la différence est trop grande pour qu'on n'y décèle pas, à l'égard des grands travaux nécessaires à notre essort, un changement de mentalité, une sorte d'apathie dont notre pays doit sortir.

Le présent projet, associé au projet de loi créant un Fonds autonome des travaux publics, a pour objet de créer les conditions d'un renouveau, de permettre l'ac-

(1) Het betreft de kanalen Bergen - Condé, Brugge - Sluis, Maastricht - s Hertogenbosch, Pommerœul - Antoing, Gent - Terneuzen evenals de kanalisatie van de Samber. Alleen het kanaal Charleroi - Brussel werd bevaarbaar gemaakt voor schepen van slechts 70 ton.

(1) Il s'agit des canaux de Mons à Condé, Bruges à L'Ecluse, Maastricht à Bois-le-Duc, Pommerœul à Antoing, Gand à Terneuzen et de la canalisation de la Sambre. Seul le canal de Charleroi à Bruxelles fut mis au gabarit de 70 tonnes.

vernieuwing, voor het verwezenlijken van een uitgebreid programma van openbare werken, uitgevoerd in de lijn van een vaste gedachte. Er moet echter de nadruk op worden gelegd dat die vernieuwing reeds begonnen is dank zij de drie voornoemde investeringswetten, die de basis hebben gelegd voor de verandering die zich aan het voltrekken is.

Met de nieuwe koers waaruit die wetten zijn geboren, ging bij de uitvoerende macht de vaste wil gepaard om zekere programma's van zeer belangrijke werken in een uiterst korte tijdspannen te verwezenlijken. De voorbereiding van de Wereldtentoonstelling van 1958, samen met de noodzakelijkheid Brussel een waardige positie als grote hoofdstad te bezorgen, hebben de gelegenheid geboden, op spectaculaire wijze het bewijs te leveren dat de Staat ondanks het scepticisme van sommigen bij machte is met een welbepaalde planning, met toegewijde ambtenaren en met de medewerking van machtig geoutilleerde particuliere aannemingsbedrijven enorme wegenbouwwerken als die welke in en om de hoofdstad moesten worden ondernomen, tijdig tot een goed einde te brengen.

De kunstwerken op de Kleine Ringlaan zijn daarvan een mooi voorbeeld. Aangevat op 4 juni 1956, waren zij op 21 december 1957 volledig klaar en konden zij op die datum worden opengesteld. Zij omvatten twee tunnels aan het Louizaplein, een tunnel resp. aan de Wetstraat, de Schaarbeekse Poort en het Rogierplein, alsook het eerste vak van de viaduct. Sommige kwamen zelfs vóór de gestelde datum klaar en werden onmiddellijk voor het verkeer opengesteld. Het tweede deel van de viaduct kwam gereed in een recordtempo en werd op 31 maart 1958 voor het verkeer vrijgegeven.

Er moesten nochtans grote hinderpalen worden overwonnen: het verkeer, ook het tramverkeer, moest tijdens de verschillende fazen van de werken gehandhaafd worden: bij het grondwerk werden buitengewone moeilijkheden ondervonden wegens de bodemgesteldheid (drijfzand) en de aanwezigheid van grondwater en slappe klei, onder meer aan het Rogierplein; ten slotte lagen er in de ondergrond allerlei leidingen (gas, electriciteit, riolen, telefoon) die tijdens de uitvoering der werken steeds moesten blijven functioneren.

De Regering paste dezelfde regels inzake planning en inkorting der uitvoeringstermijnen toe bij het oprichten van het belangrijk complex dat in de plaats zal komen van de voormalige Kunstberg te Brussel. Het kwam er op aan, dat de Kommissaris-Generaal bij de opening van de Wereldtentoonstelling over een gebouw zou beschikken waar tijdens die grote internationale manifestatie honderden nationale en internationale congressen zouden kunnen worden gehouden. De werken werden aangevat op 12 april 1956 en reeds op 17 mei 1958 kon het Congrespaleis plechtig worden geopend.

Die voorbeelden zijn overtuigend. De inferioriteit van België op het stuk van openbare werken spruit niet voort uit enige aangeboren onbekwaamheid van ons land op dat gebied. Het ware voldoende dat wij onze opvattingen en methodes terzake zouden herzien en onze inspanningen voldoende zouden concentreren om de kentering die er op het gebied van de openbare investeringen in het belang van 's lands toekomst moet komen definitief te bewerken.

§ 3. — De investeringsinspanning van onze burens.

Ziedaar de toestand in België op het gebied van de infrastructuur van het vervoer over de weg en te water. Hoe staat het echter in het buitenland?

Dat is een vraag die wel verdient gesteld te worden. Van het antwoord dat men er op geeft, hangt immers af

complissement d'un vaste programme de travaux publics, exécuté dans la ligne d'une pensée continue. Mais il faut souligner que ce renouveau a déjà été amorcé par les trois lois d'investissement citées plus haut, lois qui ont fourni les conditions du changement qui est en voie de s'accomplir.

A l'orientation nouvelle, dont sont issues ces lois, a correspondu la volonté du pouvoir exécutif de réaliser certains programmes de travaux très importants dans des délais extrêmement courts. La préparation de l'Exposition internationale de Bruxelles, jointe à la nécessité de conférer à cette ville un standing digne d'une grande capitale, a permis de démontrer d'une manière spectaculaire que, grâce à un planning précis, grâce au dévouement de ses fonctionnaires et au concours d'entreprises privées puissamment outillées, l'Etat était à même, malgré le scepticisme que certains manifestaient à cet égard, de réaliser à temps les énormes aménagements routiers nécessaires autour de la capitale et à l'intérieur même de celle-ci.

La réalisation des travaux de la petite ceinture en est un bel exemple. Commencés le 4 juin 1956 ces travaux furent terminés entièrement et inaugurés le 21 décembre 1957. Ils comportaient les deux tunnels de la place Louise, les tunnels de la rue de la Loi, de la porte de Schaerbeek, de la place Rogier et le premier tronçon du viaduc. Certains de ces travaux furent d'ailleurs terminés plus tôt et livrés immédiatement à la circulation. Quant à la seconde partie du viaduc, elle a été achevée en un temps record et livrée à la circulation le 31 mars 1958.

L'avancement des travaux fut cependant conditionné par divers obstacles majeurs: maintien de la circulation y compris celle des trams à toutes les phases des travaux; difficultés exceptionnelles dans l'exécution des terrassements par suite de la nature du terrain (sable bouillant) et de la présence d'eau et d'argile de mauvaise qualité, notamment Place Rogier; enfin présence dans le sous-sol d'une multitude de canalisations de tous genres (eaux, gaz, électricité, égouts, téléphone) qu'il fallut maintenir de façon permanente en état de fonctionnement.

Le Gouvernement étendit les mêmes règles de planning et de raccourcissement des délais d'exécution dans l'érection d'un complexe aussi considérable que celui qui fut appelé à se substituer au Mont-des-Arts à Bruxelles. Il importait qu'à l'ouverture de l'Exposition, le Commissaire Général disposât d'un Palais des Congrès prêt à recevoir les centaines de congrès internationaux et nationaux réunis à Bruxelles pendant la durée de cette grande manifestation internationale. Entamé le 12 avril 1956 le Palais des Congrès fut solennellement inauguré le 17 mai 1958.

La valeur démonstrative de ces exemples est probante. Notre infériorité en matière de travaux publics ne tient évidemment pas au fait que la Belgique serait frappée en ce domaine d'une incapacité congénitale. Une revision des conceptions et des méthodes, une concentration suffisante des efforts suffiraient à créer, d'une manière définitive, le changement qu'impose, en matière d'investissements publics, l'avenir même du pays.

§ 3. — Les efforts des pays voisins.

Si telle est la situation en Belgique dans le domaine de l'infrastructure des transports par routes et par voies d'eau, qu'en est-il à l'étranger?

Cette question mérite d'être posée, car de la réponse qui lui est donnée, dépend la place que nous occupons

welke plaats wij op dat gebied op internationaal vlak bekleeden. In de bijzondere wetten op het Wegenfonds en op de bevaarbaarmaking van de waterwegen voor schepen van 1.350 ton is nadrukkelijk gewezen op een grote productiviteit als positief aspect van de uitvoering van die grote werken. Als men daarbij echter moet constateren dat een onzer burens b.v. beschikt over een volledig en samenhangend net van waterwegen die op internationale schaal zijn ingericht, en er bij ons geen dergelijk net voorhanden is, dan betekent zulks dat onze economie ten aanzien van die buur ernstig gehandicapt is en dat onze kostende prijzen minder concurrerend zijn. De zoëven gestelde vraag voert, als het antwoord ongunstig luidt, tot een andere vaststelling, nl. dat uit de hierboven beschreven toestand voor ons bedrijfsleven niet slechts een winstderving maar ook een verzwakking is voortgevloeid.

Het is duidelijk dat, zo onze burens hun infrastructuur wel hebben aangepast, wij door ons in gebreke blijven aan onze industrie een bijkomende last hebben opgelegd die steeds zwaarder en zwaarder drukt op haar kostende prijs, vergeleken bij die van haar concurrenten uit de landen waar de infrastructuur van het vervoer de vooruitgang op de voet heeft gevolgd.

Onder die omstandigheden is het dringend noodzakelijk dat wij die geschiktmaking van onze infrastructuur ter hand nemen, te meer daar ook die landen inmiddels hun inspanningen voortzetten. Daar zij sedert geruime tijd datgene hebben bereikt wat wij hier te lande grotendeels alleen nog maar kunnen hopen te bereiken, hebben sommige van onze partners weer andere taken ter hand genomen.

En dat is wel degelijk de toestand waarin wij ons bevinden ten opzichte van onze partners der Gemeenschappelijke Markt.

Haast al de bedrijfsleiders stellen zich angstvallig de vraag of zij tijdig en binnen de betrekkelijk korte termijn die ons van de inwerkingtreding van de Gemeenschappelijke Markt nog scheidt, de nodige voorzieningen zullen kunnen treffen om aan de nieuwe toestand inzake concurrentie het hoofd te bieden. Op lange termijn is onze toetreding tot de Europese Economische Gemeenschap voorzeker een heilzame oplossing. Ze impliceert echter dat wij over de ganse lijn orde brengen in ons bedrijfsleven. De Staat, verre van nog meer industrieën door subsidiëring te kunnen beschermen, is nu verplicht zijn politiek op het stuk van de investeringen af te stemmen op die van zijn partners.

Het heeft dringend tot plicht er voor te zorgen, dat bij de inwerkingtreding van de Gemeenschappelijke Markt dat deel van 's lands uitrusting waarvoor de zorg op hem rust, zoveel mogelijk wordt geperfectioneerd. Precies zoals de industrieel die zich van zijn verantwoordelijkheid bewust is, zijn productiemogelijkheden thans moet vergelijken met die van de concurrenten aan wie hij het hoofd zal moeten bieden in het ruime economische geheel dat in wording is, zo dient ook de Staat een vergelijkende studie te maken van de wijzen waarop de verschillende staten van de Europese Economische Gemeenschap hun investeringsplicht hebben opgevat, en van de resultaten die zij daarbij hebben behaald. Die studie is van het grootst belang.

Laten wij ons bepalen tot concrete gegevens. Als men geen rekening houdt met de waterwegen die slechts bevaarbaar zijn voor schepen beneden 300 ton — welke waterwegen bijzonder talrijk zijn in Nederland, waar ze tevens voor de drainering en de afwatering moeten zorgen (3.291 km tegen slechts 91 km in België) — komt men tot de bevinding dat er in Nederland, op een totaal van

dans ce domaine sur le plan international. Les lois spéciales sur le Fonds des routes et la mise au gabarit de 1.350 tonnes des voies navigables ont souligné l'aspect positif d'une productivité accrue qu'entraînera la réalisation de ces grands travaux. Mais constater de plus, par exemple, qu'un voisin dispose d'un réseau navigable complet et cohérent au gabarit international et que nous ne disposons pas, par contre, d'un réseau équivalent, signifie que notre économie est frappée d'un handicap par rapport à ce voisin et que nos prix de revient seront, dans cette mesure, moins compétitifs. La question qui vient d'être posée doit donc, si elle appelle une réponse défavorable, aboutir à une autre constatation: la situation qui a été décrite n'a-t-elle pas entraîné pour notre économie non pas un simple manque à gagner, mais un effet débilisant?

Il est évident que si nos voisins ont, quant à eux, effectué cette mise en ordre de leur infrastructure, notre abstention a créé pour notre industrie une surcharge croissante de son prix de revient par rapport à celui des usagers des pays qui ont maintenu à la hauteur du progrès l'infrastructure de leurs transports.

Accomplir notre mise en ordre devient, dans ces conditions, une nécessité d'autant plus urgente que, dans l'intervalle, ces pays auront poursuivi leurs efforts. Ayant atteint depuis longtemps des objectifs que nous en sommes encore, pour la majeure part, à espérer, certains de nos partenaires seront passés à d'autres tâches.

Or, telle est bien notre situation si nous la comparons à celle de nos partenaires du Marché Commun.

C'est une préoccupation générale chez les dirigeants d'entreprises de se demander s'ils auront pu, en temps voulu et dans le délai relativement bref qui reste à courir avant l'entrée en vigueur du Marché Commun, prendre les mesures voulues pour affronter avec succès les conditions nouvelles de la concurrence. L'adhésion à la Communauté économique européenne est une solution bienfaisante à longue échéance, mais elle implique une mise en ordre de toute notre économie. Bien loin de pouvoir encore multiplier par ses subventions le nombre des industries « abritées », l'Etat est lui-même tenu d'aligner sa politique dans le domaine des investissements, sur celle des états partenaires.

L'Etat a le devoir impérieux de veiller à ce que, au moment de l'entrée en vigueur du Marché Commun, la partie de l'équipement national qui est de son ressort, soit portée au plus haut degré de perfection. Comme l'industriel conscient de ses responsabilités, compare, en ce moment, ses capacités productives à celles du concurrent qu'il devra affronter demain dans la nouvelle et vaste entité économique en gestation, l'Etat a le devoir lui aussi de procéder à une étude comparative des procédés par lesquels les différents états de la Communauté économique européenne ont compris leur devoir d'investissement, et des résultats qu'ils ont atteints. Cet examen a une importance capitale.

Tenons-nous en aux données concrètes. En faisant abstraction des voies d'eau accessibles aux bateaux inférieurs à 300 tonnes, particulièrement nombreuses aux Pays-Bas, parce qu'elles sont nécessaires au drainage et à l'évacuation des eaux (3.291 km contre 91 km en Belgique), l'on constate que sur un total de 2.996 km aux Pays-Bas, 1.616 km, soit 53,9 p. c. sont accessibles aux

2.996 km waterwegen 1.616 km d.i. 53,9 % bevaarbaar zijn voor schepen van 1.350 ton, 1.019 km d.i. 34 % voor schepen van 600 ton, en 361 km d.i. 12,1 % voor schepen van 300 ton. In België daarentegen zijn er op een totaal van 1.351 km slechts 376 km d.i. 24,5 % bevaarbaar voor schepen van 1.350 ton, 458 km d.i. 30 % voor schepen van 600 ton en 697 km d.i. 45,5 % voor schepen van 300 ton.

Maakt men die vergelijking ook voor de wegen, dan constateert men, dat er in Nederland 630 km autosnelwegen in gebruik zijn tegen slechts 200 km in België (en 2.305 km in Duitsland). Nederland, met een oppervlakte en een bevolking van dezelfde orde van grootte als België, en dat ongeveer dezelfde geografische ligging heeft, beschikt dus over een wegen- en kanalenet dat heel wat beter is dan het onze.

Gaat men anderdeels na hoever wij thans staan wat het internationaal wegennet betreft (1), dan komt men tot de bevinding dat het Belgisch gedeelte van dat net nog aanzienlijk moet worden verbeterd, wil men het op het peil van dat van onze buurlanden brengen.

Zeker, België doet sedert enkele jaren een grote inspanning om de opgelopen achterstand althans gedeeltelijk in te halen. Maar in die wedloop wordt ons land in zekere zin benadeeld door zijn bevoorrechte geografische ligging. In België is het verkeer immers zo druk, dat bijna al de wegen van het internationaal net de kenmerken van een autosnelweg moeten krijgen.

In concreto betekent zulks dat het aandeel van België, bij de aanleg van een kilometer internationale weg, een veelvoud kan zijn van datgene dat sommige van onze burens moeten leveren om een bestaande weg eenvoudig in overeenstemming te brengen met de internationale normen die voor de gewone wegen gelden. Frankrijk bijvoorbeeld, dat een uitgebreid internationaal net heeft ontworpen, kan zich in beginsel beperken tot een eenvoudige aanpassing van de meeste van die wegen, omdat deze in het Europese net als gewone wegen en niet als autosnelwegen zijn opgenomen.

Die bijzondere omstandigheden verklaren waarom België, ondanks de aanzienlijke investeringen die het sedert enkele jaren heeft gedaan, op zijn naburen nog ver ten achteren blijft. Op het einde van 1958 was het net der internationale wegen geschiktgemaakt ten belope van :

64 % voor het Duitse gedeelte van dat net,
76 % voor het Franse,
88 % voor het Nederlandse
tegen slechts 23 % voor het Belgische.

In 1951 was de toestand als volgt :

40 % voor het Duitse,
32 % voor het Franse,
70 % voor het Nederlandse,
8 % voor het Belgische.

Tussen 1951 en 1958 hebben onze naburen dus de volgende percentages van hun internationaal net geschiktgemaakt :

Duitsland : 24 %,
Frankrijk : 44 %,
Nederland : 18 %,
België : 15 %.

bateaux de 1.350 tonnes; 1.019 km, soit 34 p. c., sont accessibles aux bateaux de 600 tonnes et 361 km, soit 12,1 p. c., aux bateaux de 300 tonnes. Par contre, en Belgique, sur un total de 1.351 km, 376 km seulement, soit 24,5 p. c. sont au gabarit de 1.350 tonnes, 458 km, soit 30 p. c., au gabarit de 600 tonnes, et 697 km, soit 45,5 p. c., au gabarit de 300 tonnes.

Si l'on fait porter la comparaison sur les routes, l'on relève aux Pays-Bas 630 km d'autoroutes en service contre 200 km environ en Belgique (et 2.305 km en Allemagne). Les Pays-Bas, pays à superficie et à population du même ordre de grandeur et de situation géographique assez semblable, disposent donc d'un réseau de canaux et de routes de beaucoup supérieur au nôtre.

D'autre part, si l'on examine notre position actuelle en ce qui concerne le réseau routier international (1), on constate que le réseau belge doit encore faire l'objet d'une notable amélioration pour être porté au même degré d'aménagement que le réseau de ses voisins.

Sans doute, la Belgique a-t-elle depuis quelques années, fait un effort sérieux pour rattraper une partie du retard qu'elle accuse. Mais, dans cette course, elle est en quelque sorte déforcée par la situation privilégiée qu'elle occupe géographiquement. En effet, la densité de trafic est telle en Belgique, que presque toutes les routes du réseau international doivent avoir les caractéristiques des autoroutes.

Cela signifie concrètement que la part apportée par la Belgique pour l'aménagement d'un kilomètre de route internationale peut être un multiple de celui que doivent consentir certains de ses voisins pour adapter simplement une voirie existante aux normes internationales relatives aux routes ordinaires. Par exemple, la France qui prévoit un réseau international important ne doit, en principe, qu'effectuer une simple adaptation de la plupart de ses routes pour la raison qu'elles sont prévues dans le réseau européen non pas en autoroutes mais en routes ordinaires.

Cette situation particulière de la Belgique explique que malgré les investissements importants réalisés depuis quelques années, elle reste encore très en retard sur ses voisins. En fin 1958, la partie du réseau routier international aménagé était de :

64 % pour l'Allemagne,
76 % pour la France,
88 % pour les Pays-Bas et
23 % seulement pour la Belgique.

En 1951, ces taux étaient les suivants :

40 % pour l'Allemagne,
32 % pour la France,
70 % pour les Pays-Bas,
8 % pour la Belgique.

Il en résulte que de 1951 à 1958 nos voisins ont aménagé les pourcentages ci-après de leur réseau international :

Allemagne : 24 %
France : 44 %
Pays-Bas : 18 %
Belgique : 15 %.

(1) Dat net is vastgesteld in de Verklaring nopens de aanleg van grote internationale verkeerswegen van 16 september 1950; zie de bijgaande kaart.

(1) Ce réseau a été défini par la Déclaration des grandes routes de trafic international du 16 septembre 1950; voir carte annexée.

Zoals men ziet blijven onze jongste prestaties, al zijn ze niet onaanzienlijk, niettemin beneden het strikt noodzakelijke om het peil van onze partners te kunnen bereiken. Er kan dus geen sprake van zijn, onze inspanning te laten verslappen; ze moet integendeel worden opgevoerd zo wij willen voorkomen dat onze achterstand nog groter wordt.

Op het gebied van de waterwegen moet België ook rekening houden met hetgeen in Duitsland en in Frankrijk reeds tot stand gebracht of ontworpen is.

West-Duitsland beschikt over een stelsel van moderne waterwegen vermits dit stelsel voor 79 % bevaarbaar is voor schepen van 1.350 ton. Niettemin zet de Bondsregering haar politiek tot verbetering van die waterwegen voort met een jaarlijkse investering van 2.200 miljoen mark tot 1962. Haar wegenbouwprogramma vergt 5 miljard mark per jaar.

In Frankrijk is het waterwegennet weliswaar slechts over 617 km of 7,8 % van zijn totale lengte bevaarbaar voor schepen van 1.350 ton. Toch mag niet uit het oog worden verloren, dat het reliëf zich in dat land weinig of niet leende tot het graven van grote waterwegen met de technische middelen waarover men vroeger beschikte. Onder meer om die reden heeft Frankrijk zijn inspanningen vooral op de uitbouw van zijn spoorwegennet gericht.

Alhoewel het, in zijn huidige staat, over bijna gans zijn lengte d.i. 5.885 km, enkel bevaarbaar is voor schepen van 300 ton, bedroeg het verkeer op het waterwegennet dat zich uitstrekt van de Seine en het Nauw van Calais tot de Rijn, en via de Saône aansluit aan de Rhône, in 1957 meer dan 9 miljard tonkilometer, d.i. 1,54 miljoen tkm per km waterweg. In België bedraagt het scheepvaartverkeer gemiddeld 2,9 miljoen tkm per km waterweg.

Op het huidige grootscheepse programma van het III^e moderniseringsplan komt de geschiktmaking voor van tal van waterwegen, onder meer de bevaarbaarmaking van de verbinding Duinkerken - Valenciennes voor schepen van 1.350 ton, de voltooiing van het Canal du Nord, de verbetering van zekere vakken van de Beneden- en de Boven-Seine en de verdieping tot 2,20 m van zekere vakken van het kanaal Marne - Rijn en van het kanaal Rhône - Rijn.

Anderdeels is ook de herstelling, de modernisering en de uitbreiding van de meeste Franse zeehavens, die tijdens de jongste wereldoorlog zwaar beschadigd, ja soms volkomen vernield werden, een merkwaardige prestatie.

In België moet vooral aandacht geschonken worden aan de internationale verbindingen, omdat ze voor het land van essentieel belang zijn. In dit verband zij opgemerkt, dat onder de twaalf internationale verbindingen te water, die op de Europese Conferentie der Ministers van Vervoer tot waterwegen van Europees belang zijn verklaard, er vier voorkomen die in rechtstreekse gemeenschap staan met ons waterwegennet, nl. de verbinding Duinkerken - Schelde, de verbinding Schelde - Rijn, de verbinding Maas - Rijn en de Maas zelf. Voorts zijn er nog twee andere verbindingen die, al sluiten zij niet direct aan onze waterwegen aan, niettemin van groot belang zijn, inzonderheid voor de haven van Antwerpen. Het betreft de kanalisatie van de Moezel en de verbinding Rhône - Rijn.

België mag niet ten achteren blijven. Het moet een inspanning doen die in verhouding staat tot die van de andere landen van de Gemeenschappelijke Markt.

Comme on le voit, nos récentes réalisations bien que notables, restent toutefois en-dessous du strict nécessaire pour nous aligner sur nos partenaires. Il n'est donc pas question de relâcher notre effort mais, au contraire, de l'augmenter si l'on veut éviter que grandisse notre retard d'adaptation.

En ce qui concerne ses voies navigables, la Belgique doit aussi tenir compte de ce qui est déjà réalisé et de ce qui est projeté en Allemagne et en France.

L'Allemagne occidentale possède un système de voies navigables modernes, puisqu'il comprend 79 % de voies au gabarit de 1.350 tonnes. Le gouvernement fédéral poursuit néanmoins une politique d'amélioration qui comporte des investissements annuels de 2.200 millions de marks jusqu'en 1962 tandis que le programme de constructions routières exige 5 milliards de marks chaque année.

Quant à la France, si son réseau fluvial ne comporte que 617 km au gabarit de 1.350 tonnes, soit 7,8 % de sa longueur totale, il ne faut pas perdre de vue que la conformation du relief ne se prêtait guère à la réalisation de grandes voies navigables avec les moyens techniques du passé. Pour cette raison notamment, l'effort français s'est porté davantage vers le chemin de fer.

Tel qu'il existe actuellement, le système de voies qui s'étend de la Seine et du Pas-de-Calais jusqu'au Rhin et rejoint le Rhône par la Saône, bien qu'au gabarit de 300 tonnes seulement dans sa presque totalité, a pour une longueur totale de 5.885 km été parcouru en 1957 par un trafic de plus de 9 milliards de tonnes kilométriques soit 1,54 million de tkm par km de voie. En Belgique le trafic moyen est de 2,9 millions de tkm par km de voie.

A l'heure présente, le vaste programme que constitue le III^e plan de modernisation prévoit l'aménagement de nombreuses voies, notamment la mise au gabarit de 1.350 tonnes de la liaison Dunkerque - Valenciennes, l'achèvement du canal du Nord, l'amélioration de sections de la Basse-Seine et de la Haute-Seine, l'approfondissement à 2,20 m de sections des canaux de la Marne au Rhin et du Rhône au Rhin.

Par ailleurs, la remise en état, la modernisation et l'extension de la plupart des ports maritimes français, fortement endommagés et même dévastés par la dernière guerre, constituent un effort très remarquable.

L'accent doit être mis sur les liaisons internationales qui sont pour la Belgique d'un intérêt fondamental. Il faut remarquer à cet égard que parmi les douze liaisons fluviales internationales reconnues d'intérêt européen par la Conférence européenne des Ministres des Transports, quatre sont en relation directe avec notre réseau; c'est le cas des liaisons Dunkerque - Escaut, de l'Escaut au Rhin, de la Meuse au Rhin et de la Meuse elle-même. Deux des autres liaisons, bien que n'étant pas reliées immédiatement à nos voies d'eau sont cependant d'un grand intérêt, pour le port d'Anvers particulièrement; il s'agit de la canalisation de la Moselle et de la liaison du Rhône au Rhin.

La Belgique ne peut pas rester en arrière. Il faut que son effort propre soit proportionné à celui des autres pays du Marché Commun.

HOOFDSTUK III.

DE ACTIEMOGELIJKHEDEN DIE DOOR HET ONTWERP VAN WET BETREFFENDE DE INVESTERINGEN IN OPENBARE WERKEN WORDEN GEOPEND.

Dit ontwerp strekt er toe, een economische politiek van openbare werken in een wettelijke vorm te gieten. In dat perspectief omschrijft het de doeleinden van de Staatsactie inzake investeringen, bepaalt het de programma's waarvan de uitvoering noodzakelijk wordt geacht met het oog op de behoeften waarin moet worden voorzien; samen met het ontwerp van wet tot instelling van een Autonoom Fonds voor openbare werken doet het de geschikte actiemiddelen aan de hand om met succes te kunnen optreden. En vermits die politiek twee facetten vertoont — de ene van structurele en de andere van conjuncturele aard — zijn de doeleinden, programma's en actiemiddelen tweërlei.

De politiek van openbare werken streeft twee onderscheiden oogmerken na, die echter elkaar aanvullen. Het eerste heeft een permanent karakter; het houdt verband met de taak van de Staat, die er in bestaat de behoeften van de gemeenschap te bevredigen door de opbouw, beschouwd als een werk van structureel beleid, van de economische en sociale infrastructuuruitrusting van het land. Het tweede is een omstandigheidsoogmerk; het gehoorzaamt aan de eisen van de financiële discipline en streeft er naar het beleid inzake openbare werken, beschouwd als een werk van conjuncturele politiek, derwijze te organiseren dat de economische cyclussen worden geregulariseerd door een gestadige expansie te bewerkstelligen (1).

De voorgestelde programma's voldoen aan dat dubbel oogmerk. Het eerste programma bepaalt een geheel van openbare werken die de kern zelf van de infrastructuuruitrusting vormen; het moet als een minimaal basisprogramma worden beschouwd. Het tweede omvat diverse werken die zullen worden uitgevoerd wanneer de conjuncturele omstandigheden het toelaten of voorschrijven; daar het omstandigheidsprogramma afhankelijk is van gegevens die noodzakelijkerwijs onbekend zijn op het ogenblik dat het wordt ontworpen, is de onbepaaldheid er van groter, zowel ten aanzien van de lijst der werken als van het tijdschip waarop deze zullen worden uitgevoerd.

De gekozen actiemiddelen ten slotte zijn insgelijks tweërlei. De voor de toepassing van het structureel beleid voorgestelde middelen blijven in de lijn van de bepalingen der reeds geciteerde wetten, die het mogelijk hebben gemaakt het volume en het tempo van de openbare werken in de loop van de jongste jaren merkkelijk op te drijven. Daarentegen worden geheel nieuwe middelen voorgesteld om een vastberaden conjuncturele actie te voeren telkens als zulks met het oog op de omstandigheden nodig zal blijken.

In zijn geheel strekt het investeringsplan inzake openbare werken zich uit over een tijdruimte van vijftien jaar en bedragen de voor die werken bestemde kredieten in totaal 200 miljard : 150 miljard voor het basisprogramma en 50 miljard voor het conjunctuurprogramma. De bedragen en de spreiding werden aldus vastgesteld met het oog op de behoeften waarin moet worden voorzien en de termijn waarbinnen zulks moet geschieden. De definitieve inwerkingtreding van de Gemeenschappelijke Markt eist immers dat 's lands infrastructuur over ten hoogste vijftien

CHAPITRE III.

LES PERSPECTIVES D'ACTION OUVERTES PAR LE PROJET DE LOI RELATIF AUX INVESTISSEMENTS DE TRAVAUX PUBLICS.

Le présent projet tend à matérialiser dans sa forme légale une politique économique de travaux publics. Dans cette perspective, il définit les buts de l'action de l'Etat en matière d'investissements, il détermine les programmes tenus pour indispensables au regard des besoins à satisfaire; et associé au projet de loi créant un Fonds autonome des travaux publics, il fournit les moyens d'action adéquats pour agir efficacement. Et puisque cette politique présente deux aspects — l'un de nature structurelle, l'autre d'ordre conjoncturel — buts, programmes et moyens d'action seront doubles.

Les buts de la politique des travaux publics sont distincts, mais complémentaires. Le premier est permanent; il se rattache à la mission de l'Etat de satisfaire aux besoins de la collectivité par l'édification, considérée comme œuvre de politique structurelle, de l'équipement d'infrastructure économique et social du pays. Le second est circonstanciel; il obéit aux exigences de la discipline financière et tend à organiser la politique des travaux publics, considérée comme œuvre de politique conjoncturelle, en vue de régulariser les cycles économiques en assurant une expansion continue (1).

Les programmes présentés répondent à ce double objectif. Le premier définit un ensemble de travaux publics constituant l'ossature même de l'équipement d'infrastructure; il forme le programme de base minimum. Le second comprend divers travaux à exécuter lorsque les circonstances conjoncturelles l'admettent ou l'imposent; tributaire d'éléments forcément inconnus au moment de sa conception, le programme circonstanciel contient une part d'indétermination plus grande en ce qui concerne aussi bien la liste des travaux que l'époque où ces derniers seront exécutés.

Cette dualité se retrouve, enfin, dans les moyens d'action choisis. Pour appliquer la politique structurelle, les moyens proposés restent dans la ligne des dispositions des lois déjà citées, qui ont permis d'accroître notablement le volume et le rythme des travaux publics au cours de ces dernières années. Par contre des moyens inédits sont proposés, en vue de mener résolument une action conjoncturelle chaque fois que les circonstances l'exigeront.

Dans son ensemble, le plan d'investissement de travaux publics porte sur une période de quinze ans et le montant de crédits affectés à ces travaux s'élève à 200 milliards de francs : 150 milliards pour le programme de base et 50 milliards pour le programme conjoncturel. Ces montants et cet étalement ont été choisis en considérant les besoins à satisfaire et l'échéance dans laquelle satisfaction doit leur être donnée. La mise en application définitive du Marché Commun exige, en effet, que l'infrastructure du pays soit adaptée à sa fonction dans une quinzaine d'années au

(1) Cf. M. MASOIN, *Théorie économique des finances publiques*, Brussel, 1946, p. 169.

(1) Voir M. MASOIN, *Théorie économique des finances publiques*, Bruxelles, 1946, p. 169.

jaar aan haar rol aangepast zij. Een snellere aanpassing ware welkom, maar het volstaat niet dat men beseft heeft van een behoefte, om daarin te kunnen voorzien. Ook moeten de geldmiddelen kunnen opgebracht worden zonder gevaar voor storing van het economisch leven in het algemeen of voor overbezwaar van de openbare financiën.

Rekening houdend met die overwegingen, komt het totaal bedrag van de aan bedoelde werken te besteden vastleggingskredieten ongeveer overeen met 2,4 ten honderd van het netto nationaal product: van 1,7 tot 1,8 ten honderd voor het basisprogramma en van 0,58 tot 0,60 ten honderd voor het conjunctuurprogramma. De kredieten vermeederen regelmatig van jaar tot jaar, in verband met de te verwachten stijging van het nationaal inkomen, die een toenemende inspanning mogelijk zal maken.

Er zij opgemerkt dat de programma's, zoals ze door het ontwerp van wet zijn vastgesteld, zelfs wanneer ze in de begrotingswet tot uitdrukking zullen komen in de vorm van de kredieten uitgetrokken voor de uitvoering ervan, niet tot gevolg zullen hebben dat de Staat in rechte wordt gebonden, naast de politieke verantwoordelijkheid die ze doen ontstaan. Het betreft hier immers een wet houdende begrotingsprogramma's. Dergelijke programma's nu behoren niet tot de wetgevende, normatieve macht. Het zijn geen materiële wetten. Er wordt geen enkele voorwaarde vastgesteld waardoor rechten of plichten ontstaan. Hoewel ze de door het Parlement geuite bedoeling weergeven, hebben die programma's toch geen echt dwingend karakter. Het zijn formele wetten die in juridisch opzicht noch verplichtingen noch sancties medebrengen (1). De bedoeling van de Regering is dan ook, dat de niet-uitvoering van de programma's overeenkomstig de in het ontwerp van wet bepaalde orde en kalender slechts een politieke verantwoordelijkheid ten gevolge kan hebben.

§ 1. — De structurele actie.

Doordat het Ministerie van Openbare Werken belast is met de zorg voor de infrastructuuruitrusting, om het even of het deze uitrusting onder zijn beheer heeft dan wel slechts toezicht daarover uitoefent, heeft dat departement tot plicht er voor te waken dat het land beschikt over de kunstwerken — bruggen, moderne wegen- en waterwegennetten, gebouwen — die de ontwikkeling van het sociaal en economisch leven mogelijk maken en bepalen. Het behoort dus de actiemethoden te vinden waardoor de achterstand op het gebied van de openbare werken kan worden ingehaald en het volume en het tempo van die werken tot een zodanig peil kan worden opgevoerd, dat de Belgische expansie zich met goed gevolg kan inschakelen in het perspectief van een Europese integratie.

De actie van de Staat op structureel plan moet systematisch worden georganiseerd, wil ze zich op coherente wijze openbaren en haar oogmerken bereiken. Ze moet gegrondvest zijn op een zeer nauwkeurige *inventaris* van de permanente behoeften inzake openbare werken; ze moet gevoerd worden in het raam van een *basisprogramma* dat een maximale *productiviteit* waarborgt; ze moet gebruik maken van de *middelen* die geschikt zijn om het beoogde doel te bereiken.

maximum. Une rapidité plus grande eût été bien venue; mais il ne suffit pas de constater un besoin pour le satisfaire. Et les moyens financiers doivent pouvoir être trouvés sans risque d'altérer l'économie en général ou de mettre en difficulté les finances publiques.

Compte tenu de ces données, le montant total des crédits d'engagement à affecter aux travaux publics considérés, se situe environ à 2,4 pour cent du revenu national net: de 1,7 à 1,8 pour cent pour le programme de base et de 0,58 à 0,60 pour cent pour le programme conjoncturel. D'année en année les crédits augmentent selon un rythme régulier vu l'augmentation escomptée du revenu national qui rendra possible l'accomplissement d'un effort accru.

Il y a lieu de souligner que les programmes tels qu'ils sont établis par le projet de loi, alors même qu'ils seront traduits dans la loi budgétaire par voie des crédits inscrits pour leur exécution, n'auront pas pour effet de lier l'Etat en droit, en dehors de la responsabilité politique qu'ils engagent. Il s'agit, en effet, d'une loi de programmes budgétaires. De tels programmes ne ressortissent pas à la fonction législative, normative. Il ne s'agit pas de lois matérielles. Aucune condition n'est fixée moyennant laquelle des droits ou des obligations se créent. Les programmes — malgré la manifestation d'intention du Parlement qu'ils représentent — ne possèdent pas un véritable caractère obligatoire. Il s'agit de lois formelles n'entraînant, sur le plan juridique, ni obligation, ni sanction (1). L'intention du Gouvernement est donc que l'inobservation de l'exécution des programmes, selon l'ordre et le calendrier prévus par le projet de loi, ne pourra emporter qu'une responsabilité politique.

§ 1^{er}. — L'action structurelle.

La compétence du Ministère des Travaux publics en matière d'équipement d'infrastructure, qu'il en assure la gestion, ou en détienne simplement le contrôle, l'oblige de veiller à ce que le pays ait à sa disposition les ouvrages: ports, réseaux de routes et de voies navigables modernes, bâtiments, qui permettent et conditionnent le développement de l'activité sociale et économique. Il lui appartient donc de trouver les formules d'action, grâce auxquelles les travaux publics verront leur retard comblé et atteindront les volumes et le rythme suffisants pour que l'expansion belge puisse s'insérer favorablement dans les perspectives d'une intégration européenne.

Pour qu'elle puisse se manifester de façon cohérente et atteindre ses objectifs, l'action de l'Etat sur le plan structurel doit être élaborée systématiquement. Elle doit se fonder sur un *inventaire* minutieux des besoins permanents en travaux publics; elle doit s'inscrire dans un *programme de base* générateur d'une *productivité* maxima; elle doit user des *moyens* appropriés à la poursuite de l'objectif poursuivi.

(1) De invloed van de langlopende programma's op de begroting en de begrotingstechniek. Inleidend rapport voor de Belgisch-Nederlandse administratieve dagen van 1960, ingediend door J.M. QUINTIN, pp. 35 tot 39.

(1) L'influence des programmes à long terme sur le budget et sur la technique budgétaire. Rapport préliminaire pour les journées administratives belgo-néerlandaises 1960, présenté par J.M. QUINTIN, p. 35 à 39.

I. DE INVENTARIS VAN DE PERMANENTE BEHOEFTE.

Boven alles dient de Staat bekend te zijn met de verschijnselen die zijn activiteit zullen bepalen, door de gegevens van de vraagstukken te verzamelen, ze te ontleden en er de passende besluiten uit te trekken.

Die gegevens, namelijk de te bevredigen permanente behoeften eensdeels, en de huidige stand van de openbare werken anderdeels, werden door de verschillende besturen van het departement van Openbare Werken in de loop van de jongste jaren ontleed. Vele studies zijn verschenen of hebben het voorwerp van administratieve verslagen uitgemaakt, zowel op het gebied van de waterwegen, havens en wegen, als op dat van de gebouwen en gemeentewerken. Daarbij werd de nadruk niet alleen op de huidige toestand maar ook op de toekomst gelegd, want de gerezen vraagstukken evolueren voortdurend.

De voorafbepaling van de behoeften is in dat opzicht een noodzaak. Al spoedig bleek dat de verwachtingen die enkel op de evolutie van de verschillende verkeerssoorten gesteund waren, niet noodzakelijk bewaarheid werden, voor de scheepvaart zomin als voor het wegverkeer. De werkelijke evolutie bewees hoe onzeker dergelijke prognoses zijn. Bij het opmaken van het onderhavig programma heeft het bestuur zijn onderzoeksveld uitgebreid en zijn ramingen op algemene economische gegevens gegrond. Er werden zekere correlaties ontdekt, die na verificatie toelaten de behoeften met de vereiste benaderingsgraad te bepalen. Zo is de correlatie die bestaat tussen de motoriseringsgraad en het nationaal inkomen per inwoner, bevestigd door de feiten die door middel van internationale vergelijking werden bestudeerd. Inzake de waterwegen wordt een parallelisme tussen de binnenvaart en de nijverheidsproductie bewaarheid sinds voor een en ander statistieken worden opgemaakt. De permanente behoeften van het verkeer kunnen dus globaal worden bepaald met een voldoende nauwkeurigheid om ramingen op lange termijn te kunnen maken.

Dergelijke studies kunnen echter niet worden gemaakt voor het bepalen van de behoeften van de Staat aan administratieve gebouwen, of van de behoeften der lagere besturen aan werken van alle aard. Aan de andere kant moeten de te ondernemen werken worden gelocaliseerd. De algemene studies werden in die zin aangevuld door de studie van de behoeften volgens hun geografische verdeling, het enige middel om ware programma's op lange termijn, om programma's van werken te kunnen vaststellen.

De studie van het verkeer zoals het over de verschillende waterwegen is verdeeld, is mogelijk door telling; voortdurend bijgehouden statistieken leveren het aantal en de tonnage van de schepen voor iedere waterweg. Wat het wegverkeer betreft is het werk niet even gemakkelijk; het bestuur beijvert zich evenwel reeds verscheidene jaren om de verkeersvolumes en verkeersstromen voor de verschillende wegen van het net te kennen door methodes van statistische ontleding, zoals tellingen, enquêtes en steekproeven, toe te passen. Ten slotte heeft de administratie diverse onderzoekingen ingesteld bij de besturen die de administratieve en wetenschappelijke gebouwen gebruiken, de enige die de omvang van de te bevredigen behoeften kunnen aangeven.

De uitslagen van de gemaakte studies vindt men in de ontleding van de programma's voor elk van de takken van openbare werken. Ze vormen het uitgangspunt van de vaststelling van het basisprogramma.

I. L'INVENTAIRE DES BESOINS PERMANENTS.

Il importe que l'Etat connaisse avant tout les phénomènes qui commanderont son activité, en rassemblant les données des problèmes, pour les analyser ensuite et tirer les conclusions utiles.

Ces données qui sont, d'une part, les besoins permanents à satisfaire et, d'autre part, l'état actuel des ouvrages publics ont été analysées au cours des dernières années, par les diverses administrations du Département des Travaux publics. De nombreuses études ont été publiées ou ont fait l'objet de rapports administratifs aussi bien en matière de voies navigables, de ports et de routes, qu'en matière de bâtiments et de travaux communaux. Et l'accent fut mis non seulement sur la situation actuelle, mais aussi sur le futur, parce que les problèmes soulevés connaissent une évolution constante.

La prédétermination des besoins est, à cet égard, indispensable. Rapidement il fut avéré que les prévisions fondées sur la seule évolution des trafics ne se vérifiaient pas nécessairement ni pour la navigation, ni pour la circulation routière, l'évolution réelle montrant la précarité de telles supputations. Dans l'élaboration du présent programme, l'administration a élargi ses investigations et s'est appuyée sur des données économiques générales pour fonder ses estimations. Certaines corrélations ont été trouvées, qui après vérification permettent de situer les prévisions de besoins au niveau d'approximation requis. Ainsi la corrélation qui existe entre le degré de motorisation et le revenu national par habitant a été confirmée dans les faits étudiés par voie de comparaison internationale. Pour les voies navigables, un parallélisme entre le trafic intérieur et la production industrielle se vérifie depuis que les statistiques de l'un et l'autre sont établies. Les besoins permanents du trafic peuvent donc être décelés globalement avec une exactitude suffisante pour élaborer des prévisions à longue échéance.

De telles études, cependant, ne peuvent être entreprises pour situer les besoins de l'Etat en bâtiments administratifs, ou ceux des administrations subordonnées en travaux de tous genres. D'autre part, les travaux à entreprendre doivent être localisés. Les études globales ont été complétées en ce sens par l'étude des besoins suivant leur répartition géographique, qui seule permet d'établir de véritables programmes à long terme, des programmes de travaux.

L'étude du trafic réparti entre les diverses voies navigables est chose possible par le dénombrement; des statistiques mises continuellement à jour donnent le nombre des bateaux et leur tonnage pour chaque voie navigable. Pour la circulation routière, l'opération est moins aisée; depuis plusieurs années l'administration s'est attachée cependant à connaître les volumes de circulation et leurs courants pour les diverses routes du réseau, au moyen des méthodes de l'analyse statistique, tels que les dénombrements, les enquêtes et les sondages. Enfin, l'administration a procédé à diverses enquêtes auprès des administrations et organismes qui utilisent les bâtiments administratifs et scientifiques et qui seuls peuvent donner la mesure des besoins à satisfaire.

Les résultats des études entreprises seront donnés dans l'analyse des programmes, consacrée à chacun des secteurs des travaux publics. Ils sont à l'origine de la détermination du programme de base.

II. VASTSTELLING VAN HET BASISPROGRAMMA.

Het basisprogramma, zoals het in dit ontwerp voorkomt, omvat twee soorten van investeringen.

De eerste zijn economische investeringen met een directe productiviteit; ze werpen onmiddellijk vruchten af. Dit facet zal grondig worden onderzocht, in algemene zin in littera C, en voor elk van de sectoren in het bijzonder, in de delen die daaraan zijn gewijd.

De investeringen van de tweede soort hebben een indirecte productiviteit; het blijft echter uiterst moeilijk, ja zelfs onmogelijk, de juiste maat van die productiviteit te bepalen. Hier zijn de economische overwegingen immers onontwarbaar verstrengeld met de sociale overwegingen, terwijl die productiviteit pas na langere tijd aan de dag treedt; zulks is het geval voor de bouw van scholen, van culturele gebouwen, van laboratoria, van reclasseringscentra, enz... Op het eerste gezicht schijnen ze economisch van minder belang; in een moderne Staat moet daarin nochtans worden voorzien omdat dergelijke inrichtingen het ontstaan geven aan en de ontwikkeling bevorderen van productiekrachten die de voorwaarden voor een directe productiviteit zullen scheppen.

Dat basisprogramma vertoont verschillende facetten: spreiding van het programma, omvang van de te ondernemen werken, verdeling van die werken over de verschillende takken van openbare werken, bepaling van de kunstwerken.

A. Spreiding van het programma.

Het basisprogramma ligt binnen het perspectief van een ontwikkeling van de economie op lange termijn. De spreiding er van — de duur bedraagt vijftien jaar — is het gevolg van de vergelijking tussen het volume der werken die in de behoeften moeten voorzien, en de mogelijkheden inzake financiering van de investeringen.

Wegens de op het gebied van openbare werken bestaande achterstand kan de krachtingspanning niet worden beperkt tot een bijzonder object in een korte tijdspanne. Bovendien leent de omvang zelf van sommige der te vervullen taken — modernisering van de haven van Antwerpen, geschiktmaking van de voornaamste waterwegen voor de moderne scheepvaart, in het leven roepen van een net van autosnelwegen — zich geenszins tot versnippering doch gebiedt het vaststellen van termijnen die met de financiële mogelijkheden en de oplossing van de technische problemen verenigbaar zijn.

De gekozen termijn van vijftien jaar houdt met die dwingende factoren rekening. Een kortere termijn zou de Regering genoodzaakt hebben sommige allernoodzakelijkste werken van de lijst te schrappen; de naamlijst van de in aanmerking genomen autosnelwegen bevat reeds slechts die welke door iedereen worden beschouwd als moeiende bij voorrang worden aangelegd. Een spreiding over een langere termijn zou daarentegen hebben medegebracht dat sommige werken dienden uitgesteld tot na de periode van de totstandkoming der integratie van het Kleine Europa.

Er worden echter voorzieningen getroffen tot het verhelpen van de eventuele bezwaren van een te grote strakheid met het oog op de gekozen spreiding, vermits sommige kredieten bestemd worden voor werken die niet nader worden gespecificeerd; zodoende zal het programma kunnen worden aangepast naar gelang van de nieuwe behoeften. Anderdeels zal met de toestemming van de wetgever altijd tot programmawijzigingen kunnen worden besloten.

II. DEFINITION DU PROGRAMME DE BASE.

Le programme de base tel qu'il est conçu dans le présent projet comporte des investissements de deux sortes.

Les premiers sont des investissements économiques à productivité directe; leurs effets sont immédiats. Cet aspect sera étudié de façon approfondie, sur le plan général, au littera C et de façon particulière pour chacun des secteurs dans les parties qui leur sont consacrées.

Les seconds investissements ont une productivité indirecte; la mesure exacte de celle-ci se révèle extrêmement difficile, voire impossible. En effet, les considérations économiques y sont inextricablement mêlées à des considérations sociales, tandis que l'apparition de cette productivité ne se manifeste qu'après des délais plus longs: c'est le cas pour la construction d'écoles, de bâtiments culturels, de laboratoires, de centres de réadaptation, etc... A première vue, ils apparaissent économiquement comme secondaires; ils doivent cependant être assurés dans un Etat moderne, parce qu'ils suscitent l'apparition et favorisent le développement des forces de production qui ménageront les conditions d'une productivité directe.

Ce programme de base se présente sous divers aspects: son étalement, le volume des travaux à entreprendre, la répartition de ceux-ci entre les divers secteurs des travaux publics, la détermination des ouvrages.

A. L'étalement du programme.

Le programme de base s'inscrit dans les perspectives d'un développement à long terme de l'économie. Son étalement — la durée est de quinze ans — résulte de la comparaison du volume des travaux destinés à satisfaire les besoins permanents et des possibilités de financement des investissements.

Le retard accusé en matière de travaux publics ne permet pas de limiter les efforts à un objet particulier en un court laps de temps. En outre, l'envergure même de certaines tâches à accomplir — modernisation du port d'Anvers, mise aux gabarits modernes des voies navigables principales, création de toutes pièces d'un réseau d'autoroutes — ne se prête guère au fractionnement et impose des délais compatibles avec les possibilités financières et la solution des problèmes techniques.

Le délai de quinze ans qui a été retenu tient compte de ces impératifs. Plus court, il eût obligé le Gouvernement à supprimer, de la liste des travaux, certains ouvrages essentiels; déjà la nomenclature des autoroutes retenues ne comprend que les seules voies que chacun s'accorde à considérer comme prioritaires. Un étalement plus long eût, par contre, provoqué un recul de certains travaux au-delà de la période de formation de l'intégration de la petite Europe.

Des modalités sont prévues cependant pour obvier aux inconvénients qui pourraient résulter d'une rigidité trop grande compte tenu de l'étalement choisi; en effet, certains crédits sont affectés à des travaux qui ne sont pas individualisés; le programme pourra ainsi être adapté à la mesure des besoins nouveaux. D'autre part, les modifications au programme pourront toujours être décidées avec approbation du législateur.

B. Het totaal begrotingsprogramma.

De Regering wenst van meet aan af te zien van de gemakkelijke methode die er in bestaat het grootste deel van de kredieten naar het einde van de periode te verschuiven; een dergelijke methode zou neerkomen op het voeren van een beleid dat in zijn praemissen de kiemen van een mislukking zou dragen. Aan de andere kant zou een te snelle verhoging van de uitgaven te zwaar op de openbare uitgaven dreigen te drukken; het basisprogramma zou al spoedig aanpassingen moeten ondergaan, die de doeltreffendheid van het systeem in het gedrang zouden kunnen brengen. Men vergete immers niet dat de opgegeven begrotingskredieten minima zijn. Ze zijn onontbeerlijk om onze infrastructuuruitrusting aan te passen ten einde zowel onze economie eenvoudig in stand te kunnen houden, als ze tot het peil van de Gemeenschappelijke Markt te kunnen verheffen, en zulks bij om het even welke momentele stand van de conjunctuur, dus ook bij stijgende conjunctuur. In dat opzicht zal het productief en rendabel karakter van de werken een verbreking van het evenwicht in de economie voorkomen.

Rekening houdend met die afweging tussen de uitvoering van het basisprogramma en het behoud van het evenwicht in onze economie, liggen de bedragen van de begrotingskredieten op het gemiddeld niveau van de kredieten die tijdens de jongste tien jaren voor dezelfde doeleinden werden vastgelegd. Dat niveau vertegenwoordigt 1,6 ten honderd van het netto nationaal inkomen. Het wordt op 1,8 gebracht als vertrekpunt in 1960, maar redelijkerwijze blijkt het daarna op 1,9 ten honderd te moeten worden vastgesteld wegens de achterstand van onze investeringen in openbare werken en ook wegens het gering deel van het nationaal inkomen dat daaraan tot nog toe is besteed. Het wordt op 1,9 gehandhaafd van 1961 af tot het einde van de periode, d.i. 1974. Dat is dus wel degelijk een minimum, en niemand zal durven beweren dat de besteding van twee ten honderd van het netto nationaal inkomen aan de van het Ministerie van Openbare Werken afhangelende infrastructuur een overdreven inspanning betekent.

Aan de andere kant dient tussen het volume van de investeringen en het nationaal inkomen een zeker parallelisme te worden bewaard, wil men de openbare werken gelijke tred doen houden met de behoeften. Een stijging van dat inkomen moet gepaard gaan met een verhoging van de kredieten. De schrijvers zijn het oneens omtrent de vaststelling van het jaarlijks stijgingspercentage, of het nu het bruto nationaal inkomen dan wel het netto nationaal inkomen betreft. Men heeft een stijgingspercentage van 3 aangenomen. Voor de jaren 1949 tot 1958 bedroeg het gemiddeld percentage 5,59, ja zelfs 6,16 wanneer men geen rekening houdt met het jaar 1958, dat een jaar van recessie was. Deze percentages zijn berekend op grondslag van bedragen vastgesteld volgens de lopende prijzen, d.w.z. rekening houdend met de prijsstijgingen. Bij gelijkblijvende prijzen bedraagt het gemiddeld percentage 3,5. Het aangenomen percentage 3 is dus zeer gematigd. Dit ontwerp bepaalt een verhoging van het jaarlijks bedrag der begrotingskredieten van dezelfde grootte, ten einde de vereiste overeenstemming tussen de investeringen in openbare werken en de economische expansie te verzekeren.

De navolgende tabel bevat de jaarlijkse en totale begrotingskredieten die aan de voorgenomen openbare werken zullen worden besteed en bepaalt het deel dat ze in het bij gelijkblijvende prijzen geraamde netto nationaal inkomen vertegenwoordigen, voor de beschouwde tijdruimte van vijftien jaar.

B. Le programme budgétaire global.

Le Gouvernement entend écarter, dès l'abord, la méthode facile qui consisterait à rejeter en fin de période la grosse masse des crédits; ce serait pratiquer une politique qui contiendrait dans ses prémisses les germes de son échec. Par contre une augmentation trop subite des dépenses d'investissement risquerait de peser trop lourdement sur les finances publiques; à bref délai le programme de base devrait subir des aménagements qui risqueraient de compromettre l'efficacité du système. Car, il faut insister, les crédits budgétaires indiqués représentent des minima. Ils sont indispensables pour ajuster notre équipement d'infrastructure tant dans un but de simple sauvegarde de notre économie qu'en vue de son adaptation à l'échelle du Marché Commun, et ce, quelle que puisse être la situation — même ascendante — de la conjoncture du moment. A cet égard, le caractère productif des travaux empêchera de provoquer un déséquilibre de l'économie.

Compte tenu de cette pondération entre la réalisation du programme de base et le maintien de l'équilibre de notre économie, les montants des crédits budgétaires se situent à peu près au niveau moyen des crédits engagés pour les mêmes objets au cours des cinq dernières années. Ce niveau représente 1,6 pour cent du revenu national net. Porté au niveau de 1,7 comme point de départ en 1960, il paraît raisonnable de le fixer dans la suite à 1,8 pour cent, étant donné le retard qu'accusent nos investissements de travaux publics et la faible part du revenu national qui leur fut traditionnellement réservée. Il est maintenu à ce niveau dès 1961 jusqu'à la fin de la période, soit 1974. Il s'agit donc bien là d'un minimum; et personne n'oserait prétendre que l'affectation de moins de deux pour cent de notre revenu national net à notre infrastructure dans le cadre du Département des Travaux publics constitue un effort excessif.

D'autre part, il faut veiller à garder un certain parallélisme entre le volume des investissements et le revenu national, si l'on veut maintenir les travaux publics au niveau des besoins. A l'accroissement de ce revenu doit correspondre une augmentation des crédits. Les auteurs diffèrent sur la détermination du taux de croissance annuel qu'il s'agisse du produit national brut ou du revenu national net. Un taux d'accroissement du revenu national net de 3 pour cent a été retenu. Le taux moyen des années 1949 à 1958, en effet, de 5,59 pour cent et, si l'on excepte 1958, année de récession, il fut de 6,16 pour cent. Ces taux sont calculés sur base de montants établis en prix courants, c'est-à-dire compte tenu de la hausse des prix. Ramené à prix constants, le pourcentage moyen est de 3,5 pour cent. Le choix de 3 pour cent est donc modéré. Le projet prévoit une augmentation du taux annuel des crédits budgétaires du même ordre, pour assurer la concordance voulue entre les investissements de travaux publics et l'expansion économique.

Le tableau qui suit montre les crédits budgétaires annuels et totaux à consacrer aux travaux publics envisagés et détermine la part qu'ils représentent dans le revenu national net, évalué à prix constants, pour la période des quinze ans considérés :

Jaar — Année	Netto nationaal inkomen (in miljoenen frank) — <i>Revenu national net</i> (en millions de francs)	Percentage bestemd voor investeringen in openbare werken — <i>Part réservée aux investissements</i> <i>de travaux publics</i>	Kredieten te besteden aan openbare werken (in miljoenen frank) — <i>Crédits à affecter aux travaux</i> <i>publics</i> (en millions de francs)
1960	448.000	1,7	7.600
1961	462.000	1,8	8.300
1962	476.000	1,8	8.600
1963	491.000	1,8	8.800
1964	506.000	1,8	9.100
1965	522.000	1,8	9.400
1966	538.000	1,8	9.700
1967	555.000	1,8	9.900
1968	572.000	1,8	10.200
1969	590.000	1,8	10.600
1970	608.000	1,8	10.800
1971	627.000	1,8	11.200
1972	646.000	1,8	11.600
1973	666.000	1,8	11.900
1974	686.000	1,8	12.300
			150.000

Sommigen zouden kunnen denken dat die tabel van een optimistische kijk op de toekomst getuigt, ofschoon het zeker is dat de gebeurtenissen in Afrika een grote invloed op ons nationaal inkomen zullen uitoefenen. Op dit ogenblik kan nog niet worden voorspeld welke economische betrekkingen opnieuw zullen worden aangeknoopt tussen België en Kongo. Hoe dan ook, het door de Regering voorgesteld algemeen programma tot economische expansie, gepaard aan de in verschillende domeinen ondernomen sanering, moet ons de toekomst met vertrouwen doen tegemoetziën. In dat verband lijkt een stijging van ons nationaal inkomen met 3 percent een optimistische en tevens een realistische verwachting.

C. Het gesplitst begrotingsprogramma.

Rekening houdend met de verschillende takken van openbare werken, moesten de kredieten worden verdeeld, wat een des te lastiger taak was omdat de verhoging van de kredieten voor een der takken van werken een overeenkomstige vermindering van die voor de overige takken ten gevolge heeft.

Het vaststellen van een systematische progressie in elk van de takken zou hebben gelijkgestaan met een verloochenen van de eisen der werkelijkheid, met een negeren van de juiste maat der behoeften en met een ontkennen van de gebiedende voorschriften van de techniek.

Alleen de kredieten voor de wegenbouwwerken — en ook de toelagen — nemen toe met een zekere regelmatigheid; ofschoon even noodzakelijk als de andere, lenen ze

Certains pourraient penser qu'il s'agit d'une vue optimiste, alors que les événements d'Afrique ne manqueront pas d'influencer de façon sensible notre revenu national. Il n'est pas possible, actuellement, de préjuger des relations économiques qui se renoueront entre la Belgique et le Congo. Quoi qu'il en soit, le programme général d'expansion économique présenté par le Gouvernement associé à l'assainissement entrepris dans divers domaines, doit nous faire regarder l'avenir avec confiance. C'est dans cette perspective que la prévision d'un taux d'accroissement de 3 pour cent de notre revenu national paraît à la fois optimiste et réaliste.

C. Le programme budgétaire réparti.

Compte tenu des divers secteurs de travaux publics, une répartition a dû être faite, d'autant plus délicate que l'accroissement des crédits affectés aux travaux de l'un des secteurs se répercute par une diminution correspondante pour les autres. Etablir une même progression systématique dans chacun des secteurs eût été méconnaître les exigences de la réalité, ignorer la mesure exacte des besoins et nier les impératifs de la technique.

Seuls les travaux routiers — et aussi les subventions — croissent dans une mesure correspondante au rythme présumé de l'accroissement du revenu national; bien

zich tot een grotere soepelheid bij de spreiding er van. In de progressie van de kredieten voor de waterwegen en de administratieve gebouwen is er daarentegen onregelmatigheid waar te nemen. Deze is gedeeltelijk het gevolg van de bepalingen der investeringswetten betreffende de modernisering van de haven van Antwerpen en de bevaarbaarmaking van sommige waterwegen voor schepen van 1.350 ton en meer, en ook van het uiterst dringend karakter van sommige werken die hetzij zo spoedig mogelijk moeten worden aangevat, hetzij moeten worden voltooid omdat ze reeds zijn begonnen.

In de navolgende tabel zijn de begrotingskredieten (in miljoenen frank) onder de verschillende takken van openbare werken omgeslagen.

qu'aussi impérieux que les autres, ils se prêtent à une grande souplesse dans leur étalement. Par contre, une irrégularité se marque dans la progression des crédits affectés aux voies hydrauliques et aux bâtiments administratifs. Elle est due pour une part aux dispositions des lois d'investissements relatifs à la modernisation du port d'Anvers et à la mise au gabarit de 1.350 tonnes et plus de certaines voies navigables; également au caractère d'extrême urgence de certains travaux qu'il sied soit d'entamer dans le plus bref délai, soit de terminer parce que déjà commencés.

Le tableau ci-après donne la répartition des crédits budgétaires (en millions de francs) entre les différents secteurs de travaux publics :

Jaar Année	Wegen Routes	Waterwegen Voies hydrauliques	Gebouwen Bâtiments	Stedebouw Urbanisme	Totalen Totaux
1960	2.500	2.710	1.080	1.310	7.600
1961	2.800	2.825	1.315	1.360	8.300
1962	3.030	2.940	1.270	1.360	8.600
1963	2.920	3.445	1.025	1.410	8.800
1964	3.550	3.355	755	1.440	9.100
1965	3.820	3.340	790	1.450	9.400
1966	4.240	3.170	790	1.500	9.700
1967	5.160	2.280	910	1.550	9.900
1968	5.210	2.450	1.090	1.450	10.200
1969	5.540	2.430	1.180	1.450	10.600
1970	6.000	2.070	1.250	1.480	10.800
1971	6.020	2.115	1.535	1.530	11.200
1972	6.330	2.135	1.605	1.530	11.600
1973	6.460	2.250	1.640	1.550	11.900
1974	6.420	2.485	1.765	1.630	12.300
	70.000	40.000	18.000	22.000	150.000

D. Bepaling van het programma.

Het ontwerp van wet bepaalt de lijst van de werken die in het basisprogramma begrepen zijn. Een naamlijst blijkt noodzakelijk, wil men de continuïteit in de verwezenlijking van het programma verzekeren. Zonder een dergelijke lijst dreigen de kredieten te worden versnipperd in een menigte van werken die, ofschoon het nut er van niet zou kunnen worden betwist, ingegeven zouden zijn door overwegingen die niet in de lijn van een vaste gedachte liggen.

De lijst, opgemaakt volgens streng objectieve maatstaven, voldoet aan twee beweegredenen: het land voorlichten over de werken die de Staat als de meest productieve op nationaal plan beschouwt, en dienen als herinnering wanneer ieder jaar de goedkeuring van de begroting de gedragslijn van heden zal concretiseren. Ze zal

D. La détermination du programme.

Le projet de loi dresse la liste des travaux compris dans le programme de base. Une nomenclature paraît indispensable si l'on veut assurer une continuité dans la réalisation du programme. Sans elle, les crédits risqueraient d'être dispersés en de multiples travaux qui, bien que présentant un intérêt légitime, procéderaient de considérations situées en dehors de la ligne d'une pensée continue.

La liste, dressée en fonction de critères rigoureusement objectifs, obéit à deux mobiles: éclairer le pays sur les travaux que l'Etat considère comme les plus productifs à l'échelle nationale — servir de rappel au moment où, chaque année, le vote du budget matérialisera l'attitude d'aujourd'hui. Elle suscitera, en effet, une comparaison

immers aanleiding geven tot een vruchtbare vergelijking tussen de bestendigheid van het vastgestelde programma en het tempo van uitvoering der werken ; ze zal Regering, Parlement en publieke opinie voor hun respectieve verantwoordelijkheid plaatsen.

Het is echter niet mogelijk, noch wenselijk, dat de lijst de nomenclatuur van al de in het basisprogramma begrepen werken bevat. Een dergelijke nomenclatuur zou oorzaak zijn van een verlamdende strakheid. Immers, zo de prioriteit van sommige werken zeer duidelijk uitkomt, dan zijn er andere die elkaar een respectief belang betwisten. Alleen de tijd, de omstandigheden en ook nieuwe toestanden zullen de nodige gegevens verschaffen om een volledige en definitieve rangschikking op te maken. In de keuze is dus een zekere speelruimte gelaten, die verschilt van de ene tak van openbare werken tot de andere ; daardoor zal het mogelijk zijn de lijst te gelegener tijd aan te vullen. Bovendien is het programma zelf voor amendering krachtens de wet vatbaar.

In de uiteenzetting betreffende elk van de takken van investering zullen de maatstaven worden aangegeven die bij de keuze van de in de lijst vermelde werken werden gevolgd.

III. PRODUCTIVITEIT EN RENTABILITEIT VAN DE WERKEN.

Zoals reeds werd onderstreept, bestaat het nut van de in het raam van het structureel programma voorgenomen werken hierin, dat ze geschikt zijn om in zekere noodzakelijke economische en sociale behoeften te voorzien. De grootte van dat nut vertoont zich boven alles uit het gezichtspunt van de productiviteit van die werken.

Terwijl in het particuliere bedrijfsleven het economisch nut van de productie in rentabiliteits termen wordt beoordeeld, moet de actie van de openbare besturen op het gebied van de investeringen worden gemeten door de aangroei van 's lands rijkdom die ze doet ontstaan, d.w.z. door de *productiviteit* er van. Deze is positief wanneer de openbare investeringsuitgaven tot de ontwikkeling van de economische structuren bijdragen door het vestigen van de infrastructuur die de productieve activiteit van het particuliere bedrijfsleven bepaalt.

Het is nochtans niet zonder belang, de *rentabiliteit* van de openbare investeringsuitgaven te meten, omdat dank zij die rentabiliteit de krachtinspanning zal kunnen worden voortgezet en opgevoerd. De maat van de rentabiliteit wordt gevonden door de uitgaven te vergelijken met de inkomsten die ze voor de Staat doen ontstaan. En die inkomsten zijn des te groter naarmate de productiviteit van de investeringen groter is. De productiviteit doet immers het nationaal inkomen stijgen.

Dank zij de belasting- en leningstechniek zullen de openbare besturen een des te groter deel kunnen besteden aan de vooruitgang van de economie in het algemeen, als het nationaal inkomen — dat de grondslag van de openbare ontvangsten bepaalt — hoog is. Alhoewel de productiviteit het voornaamste criterium van een beleid van structurele investeringen is, vertoont de studie van de rentabiliteit dan ook des te meer belang, omdat ze de maat aangeeft van de inspanning die waard is dat ze wordt geleverd en opgevoerd. Het is trouwens in dat verband dat de geleidelijke uitvoering van het structuurprogramma gekoppeld is aan het nationaal inkomen, want de voorgenomen investeringen zullen in ruime mate bijdragen tot de vermeerdering er van.

féconde entre la consistance du programme arrêté et le rythme d'exécution des travaux ; elle placera face à leurs responsabilités respectives, Gouvernement, Parlement et opinion publique.

Il n'est cependant ni possible, ni souhaitable que cette liste contienne la nomenclature de tous les travaux qui font l'objet du programme de base. Une telle nomenclature provoquerait une rigidité sclérosante. En effet, si la priorité de certains travaux se profile de façon très précise, il en est d'autres qui se disputent entre eux une importance respective. Seuls, le temps, les circonstances et aussi des situations neuves apporteront les éléments nécessaires pour opérer un classement exhaustif et définitif. Une certaine marge de choix qui varie de secteur à secteur, a donc été apportée ; elle permettra de compléter la liste en temps opportun. En outre, le programme lui-même est susceptible d'être amendé en vertu de la loi.

Les développements consacrés à chacun des secteurs d'investissement indiqueront les critères qui ont présidé au choix des travaux repris dans la liste.

III. PRODUCTIVITE ET RENTABILITE DES TRAVAUX.

L'intérêt des travaux envisagés dans le programme structurel consiste — nous l'avons souligné — dans leur aptitude à satisfaire certains besoins économiques et sociaux essentiels. La mesure de cet intérêt se présente donc avant tout sous l'angle de la productivité de ces travaux.

Alors que dans le secteur privé l'intérêt économique de la production s'apprécie en termes de rentabilité, l'action des pouvoirs publics en matière d'investissements doit se mesurer par l'augmentation de la richesse nationale qu'elle provoque, c'est-à-dire par sa *productivité*.

Celle-ci est positive lorsque les dépenses publiques d'investissement contribuent au développement des structures économiques par l'aménagement de l'infrastructure qui conditionne l'activité productive du secteur privé.

La mesure de la *rentabilité* des dépenses publiques d'investissement n'est cependant pas dépourvue d'intérêt, parce que c'est grâce à la rentabilité que l'effort pourra être poursuivi et développé. Cette mesure s'obtient en comparant les dépenses aux revenus qu'elles suscitent pour l'Etat. Et ces revenus sont d'autant plus importants qu'est grande la productivité des investissements. La productivité provoque, en effet, une augmentation du revenu national.

Grâce à la technique de l'impôt et de l'emprunt, les pouvoirs publics pourront consacrer une part d'autant plus grande aux progrès de l'économie en général que le montant du revenu national — conditionnant l'assiette des recettes publiques — sera élevé. Aussi, bien que la productivité soit le critère essentiel d'une politique d'investissements structurels, l'étude de la rentabilité présente d'autant plus d'intérêt qu'elle indique la mesure de l'effort qui mérite d'être accompli et développé. C'est dans cette perspective d'ailleurs que l'exécution progressive du programme de structure est liée au revenu national à l'accroissement duquel les investissements prévus contribuent dans une large mesure.

A. De productiviteit van de investeringen voor de Natie.

De productiviteit van de voorgenomen structurele investeringen is hier des te belangwekkender, omdat het ontwerp deel uitmaakt van een algemene actie tot economische wederopleving.

De voorgestelde inspanning heeft tot doel het concurrentievermogen van de Belgische industrie op peil te houden, of het nu de aanleg van havens en stuwdammen dan wel de modernisering van het wegen- en waterwegen-net betreft.

Meer nog, sommige van die werken zijn een volstrekte noodzaak, wil men voorkomen dat het land economisch in verval geraakt. Iedereen zal inzien dat de werken aan de haven van Antwerpen, de bevaarbaarmaking van de waterwegen voor schepen van 1.350 ton en de bouw van een net van autosnelwegen een levenskwesitie betekenen. Ze vormen niet enkel de zuurdesem van de ontwikkeling van onze industrieën, maar vooral de voorwaarde zelf van hun bestaan.

Uit dat gezichtspunt beschouwd, gaat de in het ontwerp van wet overwogen politiek samen met de zorg die aan de wetten betreffende de hulpverlening aan de nijverheid ten grondslag ligt. En vermits snel moet worden gehandeld, zal de doeltreffendheid van die politiek boven alles afhangen van de « doeltreffendheid der uitgave », daar iedere uitgave-eenheid het nagestreefde doel ten volle moet bereiken.

Voor de Staat is het dus van belang, een vergelijking te maken tussen de verhoging van het nationaal inkomen ten gevolge van de investeringen die hij overweegt, en de nationale hulpbronnen die hij voor die investeringen mobiliseert; de verhouding tussen de jaarlijkse stijging van het nationaal inkomen ten gevolge van de investeringen, en de totale kosten van laatstgenoemde, is het productiviteitscijfer van die investeringen.

De openbare werken brengen op tweeërlei wijze een verhoging van het nationaal inkomen teweeg.

In de eerste plaats is die verhoging het gevolg van de vrijmaking, door de particulieren zowel als door de Staat, van middelen die voor andere economische doeleinden zullen kunnen worden gebruikt. De bestanddelen van die vrijmaking worden gevormd door de diverse besparingen op de brandstof, op de jaarlijkse afschrijving van de voertuigen, op de ongevallen, op de reisduur, op het onderhoud, op het toezicht over de verkeerswegen, enz...

In het begin van deze uiteenzetting werd de nadruk gelegd op de toenemende neiging tot stabilisatie van de prijzen, in een tijd dat de productiekosten een nivellering ondergaan terwijl de concurrentie steeds scherper wordt. Iedere vermindering van de transportkosten zal de prijzen dus gunstig beïnvloeden, want het transport vormt een voorname factor in de prijsvorming.

Het moge volstaan er op te wijzen dat, volgens het Bureau van de Bedrijfsraad voor het Metaal, « de transportkosten 12 tot 17 ten honderd van de staalprijzen vertegenwoordigen, naar gelang van de ligging der fabrieken en de omstandigheden inzake aanvoer » (1). Voorts wordt in het jaarverslag 1956 van Groepering van de Belgische Hoogovens en Staalfabrieken aangenomen dat « de transportkosten in totaal gemiddeld ongeveer 15 ten honderd van de prijs van het staal aan de verbruiker bedragen ».

(1) Advies van 6 januari 1954 betreffende het verslag VAN CAUWELAERT-STEENBERGHE.

A. La productivité des investissements pour la nation.

La productivité des investissements structurels envisagés intéresse d'autant plus ici que le projet s'inscrit dans une action générale de relance économique.

Qu'il s'agisse de l'aménagement des ports et des barages ou de la modernisation du réseau routier et des voies navigables, l'effort proposé a pour objet de maintenir à l'industrie belge sa capacité compétitive. Bien plus, certains de ces travaux sont d'une absolue nécessité si l'on veut éviter le dépérissement économique du pays. Qui ne voit que les travaux aux ports maritimes, la mise des voies navigables au gabarit de 1.350 tonnes et la construction du réseau d'autoroutes représentent une question de vie ou de mort. Ils sont non seulement le ferment du développement de nos industries, mais surtout la condition même de leur existence.

Vue sous cet angle, la politique envisagée dans le projet de loi rejoint les préoccupations des lois d'aide à l'industrie. Et puisqu'il faut agir rapidement, l'efficacité de cette politique dépendra, avant tout, de « l'efficacité de la dépense », chaque unité de dépense devant atteindre le maximum de l'objectif auquel elle tend.

Il importe donc pour l'Etat de comparer l'augmentation du revenu national qu'apporteront les investissements qu'il envisage et les ressources nationales qu'il mobilise pour les réaliser; le rapport entre l'accroissement annuel du revenu national dû aux investissements et le coût total de ceux-ci constituera le taux de productivité de ces investissements.

Les travaux publics provoquent une augmentation du produit national de deux manières :

En premier lieu cette augmentation est provoquée par la libération, par les particuliers comme par l'Etat, de ressources qui pourront servir à d'autres usages économiques.

Les éléments de cette libération sont constitués par les économies diverses sur les carburants, sur l'amortissement annuel des véhicules, sur le nombre d'accidents, sur les temps de trajet, sur l'entretien, sur la surveillance des voies de communication, etc...

Au début de cet exposé, l'accent a été mis sur la tendance à la rigidité croissante des prix à une époque où les coûts de production s'égalisent tandis que la concurrence va s'accroissant. Toute diminution du prix des transports agira donc favorablement sur les prix puisqu'il est vrai que le transport intervient pour une part importante dans leur établissement.

Qu'il suffise de souligner que, d'après le Bureau du Conseil professionnel du métal « l'intervention du coût des transports dans les prix des aciers se situe entre 12 et 17 pour cent suivant la localisation des usines et les conditions de l'approvisionnement » (1). Par ailleurs, le rapport annuel du Groupement des hauts fourneaux et aciéries belges pour l'année 1956 admet que « le coût total des transports s'élève à environ 15 pour cent en moyenne du prix de l'acier au consommateur ».

(1) Avis du 6 janvier 1954 relatif au rapport VAN CAUWELAERT-STEENBERGHE.

Die vaststelling wordt ten volle bewaarheid voor de waterwegen, die bijzonder geschikt zijn voor het vervoer van grote hoeveelheden met geringe eenheidswaarde en van zware goederen zoals staal, steenkolen, cement, enz. Ze wordt misschien nog meer bewaarheid voor de weg, die het vervoer op zich neemt van de producten die talrijke bewerkingen hebben ondergaan. Het zou trouwens niet gemakkelijk zijn een aan de verbruiker verkocht product aan te wijzen, waarvan de prijs niet rechtstreeks of onrechtstreeks mede door het wegtransport wordt bepaald.

In de tweede plaats wordt de stijging van het nationaal product veroorzaakt door de nevengevolgen van de investeringen.

De door de gebruiker getrokken voordelen zijn immers niet de enige die van de productiviteit der investeringen in openbare werken doen blijken. Ze bereiken in opeenvolgende golven al de stadia van de productie, de distributie en het verbruik. Het is natuurlijk niet mogelijk de juiste en opeenvolgende aandelen te bepalen van de voordelen die de investeringen in de algemene economie verschaffen. Het blijkt nochtans nuttig een enkel voorbeeld te geven, dat op concrete wijze de maat laat zien van de voordelen die aan de particuliere sector worden geboden, niet in het eerste stadium van hun openbaring, d.i. de gebruiker, maar in een volgend stadium. Als voorbeeld werd het toeristisch bedrijf gekozen.

Niemand zal de grote invloed van de openstelling van de autosnelweg Brussel - Oostende op de ontwikkeling van het toerisme aan de kust in twijfel durven trekken. Het diagram n° 6, bekendgemaakt door het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, en waarin de verdeling van de overnachtingen volgens de vier toeristische streken van het land wordt gegeven, is dienaangaande veelbetekenend.

Cette constatation se vérifie pleinement pour les voies navigables qui conviennent spécialement au transport des grands volumes de faible valeur unitaire et des matières pondéreuses telles que l'acier, le charbon, le ciment, etc. . Elle se vérifie peut-être plus encore pour la route qui assume le transport des produits ayant subi de multiples transformations. Il serait d'ailleurs malaisé de trouver un produit vendu au consommateur, dans le prix duquel le transport routier n'entre pas directement ou indirectement.

En second lieu, l'augmentation du produit national résulte des effets dérivés produits par les investissements.

En effet les avantages perçus par l'usager ne témoignent pas seuls de la productivité des investissements de travaux publics. Ils atteignent, par vagues successives, tous les stades de la production, de la distribution et de la consommation. Il n'est évidemment pas possible de déterminer les parts exactes et successives des avantages que procurent les investissements dans l'économie générale. Il paraît cependant intéressant de noter un seul exemple qui laisse apercevoir concrètement la mesure des avantages offerts au secteur privé, non pas dans la première phase de leur manifestation — l'usager — mais dans un stade suivant. L'exemple de l'industrie touristique a été retenu.

Personne ne met en doute l'influence considérable de la mise en service de l'autoroute Bruxelles - Ostende sur le développement du tourisme au littoral. Le diagramme n° 6, publié par le Commissariat Général au Tourisme, et donnant la répartition des nuitées pour les quatre régions touristiques du pays, est particulièrement significatif.

VERDELING VAN DE OVERNACHTINGEN PER TOERISTISCH JAAR VOLGENS DE VIER STREKEN VAN HET LAND

REPARTITION DES NUITÉES PAR ANNÉE TOURISTIQUE POUR POUR LES QUATRE RÉGIONS DU PAYS

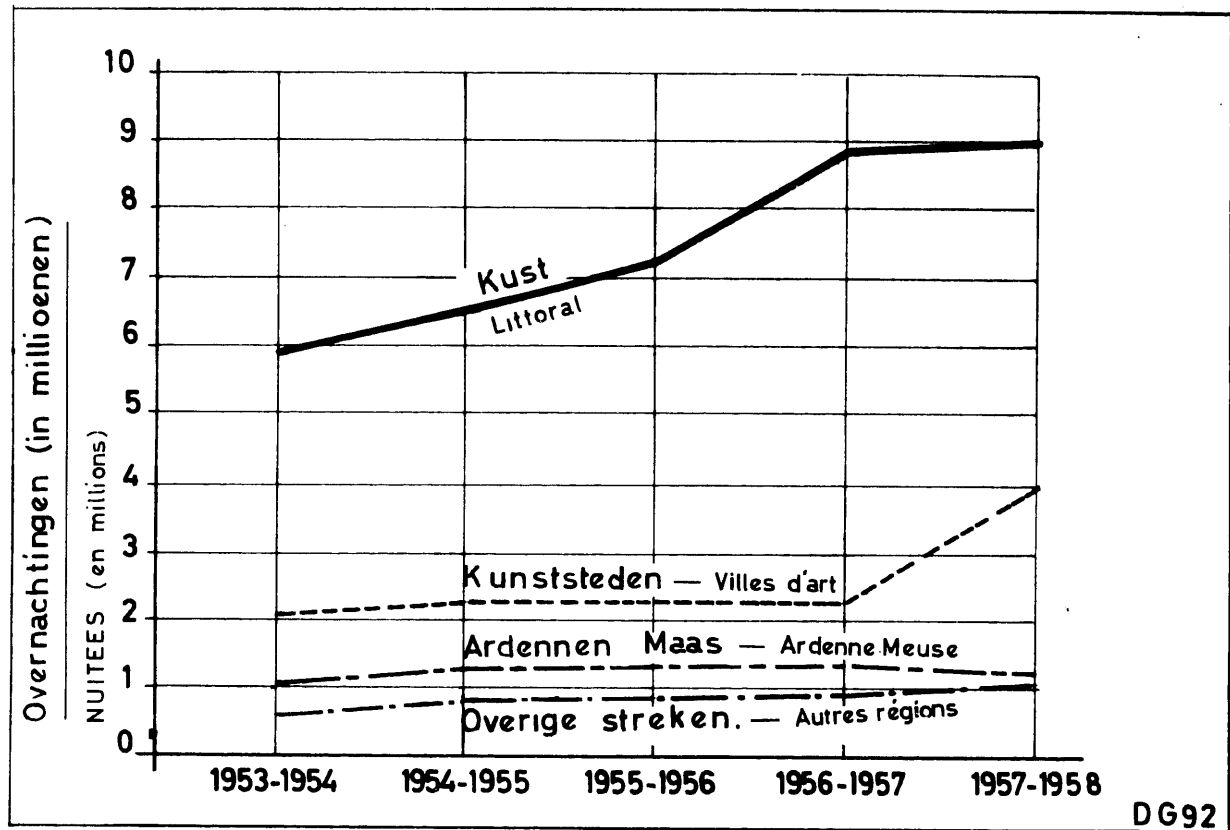


Diagram n° 6. — Diagramme n° 6.

In die grafiek ziet men dat de geleidelijk stijgende curve voor de aan de kust geboekte overnachtingen in de loop van het seizoen 1956-1957 plotseling een sprong naar omhoog maakt; het aantal overnachtingen stijgt van 7,5 miljoen tot nagenog 9 miljoen, terwijl voor de andere streken een zekere stilstand wordt geconstateerd; dat seizoen komt overeen met de openstelling van de autosnelweg (april 1956). (Wat het seizoen 1957-1958 betreft, heeft de Wereldtentoonstelling te Brussel een niet geringe weerslag op de geboekte cijfers gehad: duidelijke stijging voor de kunststeden, stagnatie of daling voor de andere streken).

Dat voorbeeld toont aan hoezeer iedere reële waarde die in de verzorgde streek in potentie aanwezig is, door de aanleg van een verkeersweg tot ontluiking kan worden gebracht. Het is betekenisvol ten aanzien van de middelmatige doch reële productiviteit van de voorgenomen openbare werken.

Alleen de eerste soort verhogingen van het nationaal product — de directe gevolgen — kunnen quantitatief worden geraamd. Die raming zal in de mate van het mogelijke gemaakt worden voor elk van de beschouwde sectoren. Wat de nevengevolgen betreft, die kunnen niet in getallen worden uitgedrukt, maar ze zijn daarom niet

Ce graphique montre que l'allure ascendante et régulière de la courbe pour les nuitées enregistrées au littoral se relève brusquement au cours de la saison 1956-1957; leur nombre passe, en effet, de 7,5 millions à près de 9 millions, alors qu'une certaine stagnation est enregistrée pour les autres régions; cette saison correspond à la mise en service de l'autoroute (avril 1956). (Pour la saison 1957-1958, l'Exposition universelle de Bruxelles a eu une incidence assez grande sur les chiffres enregistrés: nette augmentation pour les villes d'art, maintien ou régression pour les autres régions.)

Cet exemple montre combien l'aménagement d'une voie de communication peut actualiser toute valeur réelle existant à l'état sous-jacent dans la région desservie. Il est significatif quant à la productivité médiate mais réelle des travaux publics envisagés.

Seuls les accroissements du produit national du premier type — les effets directs — peuvent être évalués quantitativement. Il le sera fait dans la mesure du possible pour chacun des secteurs envisagés. Quant aux effets dérivés, si l'on ne peut en donner une représentation numérique, ils n'en sont pas moins très importants; ils

minder belangrijk; op deze gevolgen zal insgelijks gewezen worden voor de verschillende sectoren, zonder dat ze in de berekeningen kunnen worden betrokken.

Het begrip productiviteit, zoals het hier is ontwikkeld, geldt zowel in tijden van hoogconjunctuur als in tijden van teruggang. In tijden van depressie doet een bijkomende investering in openbare werken het nationaal inkomen bovendien stijgen door de werking van de multiplier, waarover verder wordt gehandeld.

B. De rentabiliteit van de investeringen voor de Staat.

Hier kan er geen sprake zijn van een rentabiliteit zoals die in het particuliere bedrijfsleven wordt berekend. Een particuliere onderneming is rendabel wanneer haar inkomsten hoger zijn dan haar uitgaven; zelfs in de gunstigste omstandigheden kan zulks echter niet het geval zijn voor de openbare werken van de Staat, die de door hem voortgebrachte diensten niet aan de burgers verkoopt. De Staat handelt niet met het doel zich inkomsten te verschaffen doch heeft het algemeen welzijn op het oog; de productiviteit is dan ook zijn eerste betrachting. Maar vernijnt ze het nationaal inkomen doen toenemen, zijn de productieve investeringsuitgaven tevens gunstig voor de Schatkist. Ze doen voor de Staat immers voordelen van verschillende soort ontstaan. Ten eerste kunnen dank zij de uitgevoerde werken aanzienlijke besparingen op het beheer en onderhoud worden gedaan. Dank zij de grote productiviteit van de beoogde werken treedt gelijklopend met de veroorzaakte expansie van het nationaal inkomen tevens een verhoging van de fiscale ontvangsten op. Ten slotte krijgt de Staat een deel van de gespendeerde sommen terug door het heffen van de belastingen en taxes ten gevolge van de werken.

1. BESPARINGEN OP HET BEHEER.

Een tweede bron van baten wordt verschaft door de besparingen op het beheer. Door de modernisering van de infrastructuur kan het openbaar domein immers op een rationeler wijze worden geëxploiteerd, is er in vele gevallen minder onderhoud nodig en kunnen sommige herstellings- en vernieuwingswerken, die buiten iedere modernisering toch hadden moeten worden uitgevoerd, achterwege blijven.

De besparingen verschillen van de ene tak van werken tot de andere. Een volledige opgave er van is niet mogelijk. Men zal zich er bij bepalen, onder de sprekendste voorbeelden er enkele te citeren in de uiteenzetting die aan de verschillende investeringsprogramma's wordt gewijd.

2. NIEUWE INKOMSTEN.

De positieve productiviteit van de infrastructuuruitgaven draagt bij tot de stijging van het nationaal inkomen. Doordat de modernisering van de infrastructuuruitrusting een voorwaarde is voor de ontwikkeling van de activiteit in de particuliere sector, brengt ze een verruiming van de grondslagen der belastingheffing teweeg.

In de eerste plaats zal de belastingheffing verhogen ten gevolge van de toenemende activiteit van de gebruiker van het openbaar domein. Door de toeneming van het verkeer zal de opbrengst van de vervoer- en verkeersbelastingen stijgen.

Doordat de uitgevoerde werken wegens hun productiviteit de economische vooruitgang zullen aanwakkeren, oefenen ze bovendien een invloed uit op de ontwikkeling van de algemene activiteit. Die ontwikkeling, door de

seront également signalés, pour les divers secteurs, sans qu'on puisse en tenir compte dans les calculs.

La notion de productivité telle qu'elle est ici développée est valable en période de haute conjoncture comme en période dépressive. Au cours de celle-ci, un investissement supplémentaire en travaux publics augmente, en outre, le produit national par le mécanisme du multiplicateur, dont il sera parlé plus loin.

B. La rentabilité des investissements pour l'Etat.

Il ne peut être question ici d'une rentabilité telle qu'elle se calcule dans le secteur privé. Une entreprise privée est dite rentable si le flux de ses recettes excède celui de ses dépenses, mais, même dans le cas le plus favorable, ceci ne sera pas le cas pour les travaux publics de l'Etat, qui ne vend pas aux citoyens les services qu'il produit. L'Etat agit non point pour s'octroyer des revenus mais en vue du bien commun; c'est la productivité qui est sa préoccupation première. Mais puisqu'elles ont pour effet d'augmenter le produit national, les dépenses productives d'investissement ont également une incidence bénéfique sur la trésorerie de l'Etat. Elles provoquent, en effet, pour celle-ci des avantages de divers ordres. Tout d'abord, d'importantes économies de gestion et d'entretien peuvent être faites grâce aux travaux exécutés. Ensuite, grâce à la haute productivité des travaux envisagés, se produit une augmentation des recettes fiscales parallèles à l'expansion du produit national provoqué. Enfin, l'Etat récupère une partie des sommes dépensées par un prélèvement d'impôts et de taxes que les travaux suscitent.

1. ECONOMIES DE GESTION.

Une première source de profits se présente sous forme d'économies de gestion. La modernisation de l'infrastructure permet, en effet, une exploitation plus rationnelle du domaine public, un entretien souvent moindre et la suppression de certains travaux de remise en état et de renouvellement qui devraient être exécutés en dehors même de toute modernisation.

Les économies sont différentes pour chacun des secteurs considérés. Il n'est pas possible d'en faire un relevé complet. On se bornera à citer quelques exemples parmi les plus suggestifs dans l'exposé consacré aux différents programmes d'investissement.

2. RECETTES NOUVELLES.

La productivité positive des dépenses d'infrastructure s'inscrit dans l'augmentation du revenu national. Conditionnant le développement de l'activité du secteur privé, la modernisation de l'équipement d'infrastructure provoque un élargissement de la base des impositions fiscales.

En premier lieu le prélèvement fiscal augmentera du fait du développement des activités de l'usager du domaine public. Taxes de transport et de circulation verront croître leur produit grâce à l'augmentation du trafic.

En outre, stimulant le progrès économique parce que productifs, les ouvrages réalisés ont une incidence sur le développement de l'activité générale. Rendu possible par eux, ce développement provoquera à son tour une majo-

bedoelde werken mogelijk gemaakt, zal op haar beurt de belastingheffingen doen stijgen. Dat is een onrechtstreekse rentabiliteit, waarvan de juiste maat moeilijk kan worden gemeten omdat de nieuwe inkomsten verwekt worden door diverse factoren, waarvan de verbetering van de infrastructuuruitrusting slechts een enkele onder vele andere is.

Er moet nochtans terecht worden op gewezen dat de infrastructuurverbetering de noodzakelijke voorwaarde is voor het ontstaan van die nieuwe activiteiten, voor de stijging van het nationaal inkomen en ten slotte voor de aanzienlijke meeropbrengst van de belastingen. Zulks blijkt vooral zonneklaar wanneer het bewijs geleverd wordt — en zal geleverd worden — dat een bepaalde waterweg, een bepaalde havenoutillage, een bepaalde hoofdverkeersweg tot het uiterste van zijn capaciteit wordt gebruikt en het in de toekomst te verwachten verkeer niet zal kunnen verwerken. Voor sommige van de beschouwde takken zullen voorbeelden worden gegeven, die zullen toelaten de maat van de invloed der voorgenomen openbare werken op de nieuwe inkomsten aan te duiden.

3. TERUGVERKRIJGING IN DE VORM VAN DIVERSE BELASTINGEN.

Het verschil tussen de bruto- en de netto-uitgaven die de Staat doet, geldt algemeen voor de verschillende voorgenomen openbare werken. Ieder verkeer van goederen en diensten die worden gebruikt bij de uitvoering van werken — openbare of andere — is voor de Staat immers een bron van inkomsten.

Over het algemeen wordt aangenomen dat, wanneer een inkomen in de economische kringloop wordt verdeeld, ongeveer 25 ten honderd er van aan de Staat toevalt. De openbare werken geven onder meer aanleiding tot het heffen van de overdrachtsbelasting op de aangekochte grondstoffen, van verschillende andere indirecte belastingen (douanerechten, vervoerrechten, enz...), van bedrijfsbelasting op de lonen en wedden, van de baatbelasting... Van in het eerste stadium bereikt het deel dat naar de Staatskas terugvloeit, dat percentage van 25 ten honderd.

Men mag echter niet uit het oog verliezen dat een investeringsuitgave een « kettingactiviteit » teweegbrengt vermits daaruit bijkomende activiteiten ontstaan, te wijten aan een toeneming van het verbruik van goederen wegens de stijging van de inkomens ten gevolge van de bruto-investering, enzovoort. De kettingwerking wordt door de schrijvers min of meer ruim geschat; de raming schommelt tussen 1,66 en 2,5 en zelfs meer van de oorspronkelijke uitgave. Wanneer men zich aan het minimum houdt, is het aan de Staat terugvallend deel van de bruto-uitgave in werkelijkheid gelijk aan 25 ten honderd $\times$ 1,66 van het bedrag, of 41,5 ten honderd.

Wanneer de Staat dus ogenschijnlijk honderd miljoen voor openbare werken uitgeeft, krijgt hij daarvan in een betrekkelijk korte tijd, een of twee jaar, ongeveer veertig miljoen terug in de vorm van belastingen en inningen. De uitvoering van het basisprogramma, waarvan de nominale kosten op 160 miljard frank worden geraamd, zal dus uiteindelijk voor de Staat neerkomen op een uitgave van ongeveer 95 miljard.

Het dient evenwel onderstreept dat de belastingen en inningen niet noodzakelijk een gelijkwaardige bijkomende ontvangst betekenen. In tijden van hoogconjunctuur doet zich eenvoudig een verschuiving van de fiscale ontvangsten voor, want bij ontstentenis van openbare werken zou de particuliere sector zijn eigen activiteit hebben kunnen uitbreiden. Daarentegen zullen de heffingen bijkomende

ration des prélèvements fiscaux. Il s'agit là d'une rentabilité médiate dont il est difficile de prendre la mesure exacte, parce que les recettes nouvelles sont suscitées par divers facteurs dont l'aménagement de l'équipement d'infrastructure n'en représente qu'un parmi tant d'autres.

Il est juste cependant de signaler que cet aménagement d'infrastructure constitue la condition sine qua non de ces activités nouvelles, de ce revenu national augmenté et finalement des suppléments importants de recettes. La preuve en est flagrante surtout lorsqu'il est démontré — et il le sera fait — que telle voie navigable, tel équipement portuaire, tel axe routier est aujourd'hui utilisé à la limite de sa capacité et ne pourra absorber le trafic escompté. Des exemples seront donnés pour certains secteurs considérés, qui permettront de situer l'incidence des travaux publics envisagés sur les recettes nouvelles.

3. RECUPERATION SOUS FORME D'IMPOTS DIVERS.

La différence entre les dépenses brutes et les débours nets que l'Etat effectue est applicable de façon générale aux différents travaux publics envisagés. En effet, tout mouvement de circulation de biens et de services mis en œuvre à l'occasion de travaux — qu'ils soient publics ou non — procure des ressources pour l'Etat.

On admet généralement que lorsqu'un revenu est distribué dans le circuit économique, 25 pour cent environ sont prélevés par l'Etat. Les travaux publics donnent lieu notamment à la taxe de transmission sur les matières premières achetées, à divers autres impôts indirects (droits de douane, droits de transport, etc...), aux taxes professionnelles sur les salaires et appointements, à la taxe sur les profits... Dès la première vague, le total du retour au Trésor atteint ce pourcentage de 25 pour cent.

Mais il ne faut pas perdre de vue qu'une dépense d'investissement provoque une activité « en chaîne », puisqu'elle entraîne des activités complémentaires dues à l'accroissement de la consommation de biens qui résulte de l'accroissement des revenus consécutifs à l'investissement brut et ainsi de suite. Cet effet en chaîne est apprécié plus ou moins largement par les auteurs : son évaluation varie entre 1,66 et 2,5 et même davantage de la dépense initiale. En l'évaluant à son minimum, le prélèvement de l'Etat sur la dépense brute est, en réalité, égal à 25 p. c. $\times$ 1,66 du montant, soit 41,5 pour cent.

En conséquence, lorsque l'Etat dépense apparemment cent millions en travaux publics, il en récupère dans un temps relativement court, — une ou deux années, — environ quarante millions sous forme d'impôts et de rentrées. L'exécution du programme de base, dont le coût nominal est estimé à 160 milliards de francs, se traduira donc par une dépense finale pour l'Etat d'environ 95 milliards.

Il importe cependant de souligner que le prélèvement effectué ne constitue pas nécessairement une recette supplémentaire équivalente. En période de haute conjoncture, il y a simple déplacement de rentrées fiscales, car en l'absence de travaux publics, le secteur privé pourrait étendre ses propres activités. Par contre, prélèvement signifiera supplément, en cas de dépression, parce qu'alors

ontvangsten betekenen in tijden van laagconjunctuur, omdat de openbare werken dan in de plaats komen van de relatieve inactiviteit van de particuliere sector. Dit aspect zal nader worden belicht in het deel betreffende het conjunctureel programma.

IV. DE ACTIEMIDDELEN.

De achterstand en de wisselvalligheden van de investeringen in openbare werken zijn op zich zelf een voldoende reden om een structureel beleid uit te stippelen. Stelligere argumenten, zoals de productiviteit, zetten die reden nog meer kracht bij. Nu ons land en Europa een nieuwe start nemen, hebben de openbare besturen, gesteund door een waakzame opinie, tot plicht de inspanningen te concentreren en een plan op lange termijn te ontwerpen, waarin geen plaats is voor particularistische overwegingen of ingevingen van het ogenblik.

Alleen een nauwkeurig programma kan een vernieuwing in de werkwijzen brengen; alleen zulk een programma zal aan de openbare werken een maximale productiecapaciteit geven. Door de duidelijke omschrijving van dat programma zullen nijverheid en handel voorgelicht zijn omtrent de mogelijkheden die voor hen worden geopend; diensgevolge zal de vestiging van de bedrijven plaats hebben in harmonie met de verkeerswegen, met hun aanwezigheid en hun karakteristieken. Zijnerzijds zal het bestuur zich rustig en methodisch kunnen voorbereiden op de vervulling van de taken die hem wachten.

Ten slotte zullen de openbare besturen en de publieke opinie door de afbakening van het programma voor hun verantwoordelijkheid worden geplaatst, zowel op het ogenblik dat over de wet zal worden gestemd, als bij de stemming over de opeenvolgende begrotingen die zij tijdens de beschouwde periode zullen uitvoeren.

De keuze van de middelen nu is een beslissende factor voor het welslagen van een dergelijke politiek. Het ontwerpen van een in alle objectiviteit vastgesteld basisprogramma dient immers gepaard te gaan met standvastigheid in de uitvoering er van.

Dank zij de ervaring die werd verkregen bij de uitvoering van de verschillende hierboven in herinnering gebrachte investeringswetten is het mogelijk de meest efficiënte middelen op te sporen die met 's lands tradities op het gebied van de openbare financiën verenigbaar zijn.

Wat de financiering van de programma's betreft laat men zich leiden door reeds gedane keuzen. Ze wordt afzonderlijk bepaald in het ontwerp van wet tot instelling van een Autonom Fonds voor openbare werken. De financiering van het structuurprogramma geschiedt in de eerste plaats door middel van door het Fonds uitgegeven speciale leningen, maar ook door allerhande verrichtingen op de geldmarkt, te bepalen bij koninklijk besluit (art. 9 van het ontwerp van wet tot instelling van het Autonom Fonds). De bij het Wegenfonds 1955-1969 ingevoerde formule oefent hier een overwegende invloed uit. Het succes van de uitgeschreven leningen, de prachtige uitslagen die werden verkregen dank zij de goede werking van dat Fonds, het volume van de aanbestede werken zijn zovelereden die pleiten voor de uitbreiding van die formule. Er worden echter enkele verbeteringen in gebracht door een grotere vrijheid bij de mogelijke keus van de financiële middelen (art. 9), alsmede dank zij de grotere autonomie genoten door het Autonom Fonds, dat de vorm heeft van een openbare instelling, opdat die vrijheid bij de keuze van de financiële middelen haar doel ten volle zou bereiken.

Dank zij de speciale financiering en de autonomie streeft de Regering nog twee andere doeleinden na.

les travaux publics constituent une suppléance à l'inactivité relative du secteur privé. Cet aspect sera développé dans la partie relative au programme conjoncturel.

IV. LES MOYENS D'ACTION.

A eux seuls, les retards et les vicissitudes attachés aux investissements de travaux publics suffisent à justifier la définition d'une politique structurelle. Des arguments plus positifs, telle la productivité, viennent renforcer cette justification. Au moment même où notre pays et l'Europe prennent un nouveau départ, les pouvoirs publics soutenus par une opinion vigilante se doivent d'organiser la concentration des efforts et de concevoir un plan à long terme dégagé des contingences particularistes et de l'inspiration du moment.

Seul un programme précis peut introduire un renouveau dans les méthodes; seul aussi il donne aux travaux publics leur capacité productive maxima. Grâce à sa définition, l'industrie, le commerce sont informés des possibilités qui leur sont offertes; il s'ensuivra une localisation des entreprises en harmonie avec les voies de communication, leur présence et leurs caractéristiques. Grâce à elle aussi, l'administration peut se préparer aux tâches qui lui sont dévolues dans le calme et la méthode.

Enfin la détermination du programme place les pouvoirs publics et l'opinion publique devant leurs responsabilités, aussi bien au moment du vote de la loi qu'à celui de l'approbation des budgets successifs qu'ils exécuteront pendant la période considérée.

Pour favoriser l'aboutissement d'une telle politique, le choix des moyens est déterminant. Car à la conception du programme de base défini dans l'objectivité doit correspondre la constance dans sa réalisation.

L'expérience, fournie par l'application des diverses lois d'investissements déjà rappelées, permet de déceler les moyens les plus efficaces compatibles avec les traditions nationales en matière de finances publiques.

Le financement des programmes s'inspire d'options déjà prises. Il est défini spécialement dans le projet de loi créant un Fonds autonome des travaux publics. Le financement du programme structurel est assuré, en premier lieu, par des emprunts spécialisés émis par le Fonds, mais aussi par des interventions de toute nature sur le marché de l'argent à déterminer par arrêté royal (article 9 du projet de la loi créant le Fonds autonome). L'influence de la formule instituée par le Fonds des Routes 1955-1969 est ici prépondérante. La réussite des appels de fonds lancés, les succès obtenus grâce à son bon fonctionnement, le volume des travaux adjugés justifient l'extension de cette formule. Certaines améliorations lui sont cependant apportées par une liberté plus grande dans le choix possible des moyens financiers (article 9) comme aussi grâce à une autonomie plus grande donnée au Fonds autonome, érigé sous forme d'établissement public, en vue de donner une efficacité complète à cette liberté laissée dans le choix des moyens financiers.

Grâce à ce financement spécial et à cette autonomie, le Gouvernement poursuit également deux autres objectifs.

Door de invoering van de specialisatie van sommige budgetaire ontvangsten — onder meer de speciale leningen en andere ontvangsten van het Autonoom Fonds — zal de financiering van de openbare werken aan de te overwegende invloed van algemene thesaurie in de vereiste mate, bepaald in het ontwerp tot instelling van het Fonds, kunnen worden onttrokken. Daardoor zal tevens meer klaarheid in de openbare financiën worden geschapen, vermits een beter toezicht zal kunnen worden uitgeoefend op het gebruik van de opbrengst der leningen, die uitsluitend bestemd zijn voor de financiering van met name genoemde productieve werken, bij uitsluiting van alle andere uitgaven, onder meer van de verbruiks- en reparatieuitgaven.

Anderzijds wordt in dit ontwerp van wet de regel van de eenjarigheid der begroting op de voorgrond geplaatst. De bezwaren verbonden aan de restrictieve toepassing van die regel worden evenwel opgeheven. Het ontwerp opent immers de mogelijkheid het op het einde van het dienstjaar niet gebruikte gedeelte van de kredieten op de begroting van het volgende dienstjaar over te boeken. Die mogelijkheid — die trouwens reeds sinds 1956 in de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven is ingevoerd zal de continuïteit bij de verwezenlijking van de programma's van werken ten volle verzekeren. Bepalingen van gelijke aard zijn opgenomen om dezelfde bestendigheid te verzekeren inzake het verlenen van de toelagen overeenkomstig de regeling betreffende de Rijks-tegemoetkoming in de kosten van de uitvoering van werken door de provincies, gemeenten, verenigingen van gemeenten, commissies van openbare onderstand, kerkfabrieken en verenigingen van polders en wateringen, voor zover die toelagen door het Ministerie van Openbare Werken worden verleend.

Dit ontwerp van wet, samen met het ontwerp tot instelling van een Autonoom Fonds voor openbare werken, valt dus in het perspectief van de vroegere fragmentarische investeringswetten. Maar het coördineert de programma's, verbetert ze door beroep te doen op geheel nieuwe middelen, en breidt de diverse methodes uit die hun deugdelijkheid hebben bewezen en in de laatste jaren reeds een werkelijke expansie hebben teweeggebracht van de investeringen die onder toezicht van het Ministerie van Openbare Werken staan.

Naast die algemene maatregelen stelt het ontwerp sommige speciale maatregelen voor. In de eerste plaats wordt een origineel concessiestelsel ingevoerd, dat een merkelijke versnelling van het tempo van het wegebouwprogramma zal kunnen teweegbrengen; de modaliteiten ervan worden verder uiteengezet. In de tweede plaats worden wijzigingen aangebracht in de rechtspleging in uiterst dringende omstandigheden, bepaald bij de besluitwet van 3 februari 1947 inzake onteigening ten algemene nutte, eensdeels om de onteigende onroerende goederen sneller in bezit te kunnen nemen, en anderdeels om bij de vervulling van de rechtspleging grotere waarborgen te scheppen, onder meer dank zij de verlenging van sommige termijnen; die wijzigingen worden nader verklaard in de Toelichting bij de artikelen (artikel 21).

V. HET WEGENBOUWPROGRAMMA.

In theorie is een wegebouwprogramma gemakkelijk op te maken. Er bestaat om zo te zeggen een mathematisch verband tussen de te treffen voorzieningen en de behoeften waaraan moet worden voldaan. Om b.v. een gegeven verkeersvolume te verwerken volstaat het een bepaald aantal verkeersstroken ter beschikking van de weggebruikers te stellen. Ook kan men de kruispunten inrichten in directe verhouding tot het aldaar passerend verkeer.

D'une part, l'introduction de la règle de la spécialisation de certaines recettes budgétaires — notamment les emprunts spécialisés et autres recettes du Fonds autonome — permettra de décrocher, dans la mesure nécessaire prévue par le projet créant le Fonds, le financement des travaux publics à l'influence trop prépondérante de la trésorerie générale. Il s'ensuivra d'ailleurs une clarté plus grande dans les finances publiques, puisque le contrôle pourra mieux s'exercer sur l'emploi du produit des emprunts uniquement réservés à des travaux productifs précisés, à l'exclusion de toutes autres dépenses et notamment des dépenses de consommation ou de répartition.

D'autre part, le présent projet de loi met en évidence la règle de l'annualité budgétaire, tout en supprimant les inconvénients signalés de l'application restrictive de cette règle. La possibilité est prévue du report au budget de l'année suivante de la partie des crédits qui n'ont pas été utilisés à la fin de l'exercice en cours. Cette modalité — introduite d'ailleurs dans le budget des recettes et des dépenses extraordinaires, depuis 1956 — assurera de façon complète la continuité dans la réalisation des programmes de travaux. Des dispositions analogues sont prévues pour assurer une même constance dans l'octroi des subventions prévues par la réglementation relative à l'intervention de l'Etat en matière de subsides pour l'exécution de travaux par les provinces, communes, associations de communes, commissions d'assistance publique, fabriques d'églises et associations de polders et de waterings, lorsque ces subsides sont alloués par le Ministère des Travaux publics.

Le présent projet de loi associé au projet créant un Fonds autonome des travaux publics se place donc dans la perspective des lois d'investissements fragmentaires antérieures. Mais il coordonne les programmes, les améliore en faisant appel à des moyens inédits et étend les divers procédés qui ont fait leur preuve et qui, déjà durant ces dernières années, ont assuré une réelle expansion des investissements contrôlés par le Ministère des Travaux publics.

A côté de ces mesures d'ensemble, le projet propose, en outre, certaines mesures plus spéciales. En premier lieu, un système original de concession est introduit, susceptible de provoquer une accélération notable du rythme du programme routier; les modalités en sont exposées plus loin. En second lieu, certaines modifications sont apportées à la procédure d'extrême urgence introduite par l'arrêté-loi du 3 février 1947 en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique en vue d'introduire, d'une part, une plus grande rapidité dans la prise de possession des immeubles acquis et, d'autre part, des garanties plus substantielles dans la poursuite de la procédure grâce notamment à l'allongement de certains délais; les explications de ce changement sont données dans le commentaire des articles (article 21).

V. LE PROGRAMME ROUTIER.

L'établissement d'un programme routier est, en théorie, facile. Les dispositions à réaliser dépendent, en quelque sorte mathématiquement des besoins à satisfaire. Ainsi, pour écouler un certain trafic, il suffit de mettre à la disposition des usagers un nombre déterminé de voies de circulation. On peut également fixer les dispositions des carrefours en raison directe de la circulation qui y passe.

A. De evolutie van het automobielpark.

Het treffen van de nodige verkeerstechnische voorzieningen, als de verkeersbehoeften eenmaal gekend zijn, is thans dank zij de « verkeerskunde » geen probleem meer; de grote moeilijkheid is echter het vooraf bepalen van die verkeersbehoeften.

Over het algemeen heeft de evolutie van het wegverkeer de ramingen die de ingenieurs in het verleden hebben gemaakt, telkens overtroffen. In België heeft het Bestuur der Wegen b.v., door extrapolatie op basis van de gegevens van vóór 1949, een programma opgemaakt voor de periode 1950-1964. Nu was de tegen het einde van die periode verwachte ontwikkeling reeds na acht jaar bereikt.

Dat bewijst hoe moeilijk men het tien jaar geleden nog had om deugdelijke ramingen te maken.

Dank zij de vergelijking van de waarnemingen die sedert verscheidene jaren in de West-Europese landen worden verricht, is het mogelijk de evolutie van het motoriseringspeil te koppelen aan het nationaal inkomen per inwoner. Die methode doet ons voor het maken van verkeersramingen een logische basis aan de hand, waarvan de deugdelijkheid door de feiten voldoende is bewezen.

Brengt men voor een zeker aantal landen de motoriseringsgraad en het nationaal inkomen in diagram, dan constateert men tussen beide een veelbetekenende correlatie (zie diagram n° 7).

A. L'évolution du parc automobile.

Cette transformation des besoins de la circulation en dispositions techniques routières est actuellement au point grâce au « Traffic engineering »; mais les difficultés essentielles consistent dans la prédétermination des besoins de la circulation.

L'évolution de la circulation routière a dépassé généralement toutes les prévisions que les ingénieurs ont faites dans le passé. Les extrapolations effectuées en Belgique à partir des données d'avant 1949 ont, par exemple, conduit l'Administration des Routes à établir un programme pour les quinze années 1950-1964. Or, l'évolution prévue pour cette période, s'est produite après huit années seulement.

Ce fait montre l'extrême difficulté où l'on se trouvait, il y a dix ans, pour établir des prévisions valables. Toutefois, les observations faites et comparées depuis plusieurs années dans les pays de l'Europe Occidentale ont permis de rattacher l'évolution du degré de motorisation au revenu national par habitant. Cette méthode présente une base logique et suffisamment confirmée par les faits, pour permettre des prévisions valables.

En faisant figurer sur un diagramme n° 7 le degré de motorisation et le revenu national pour un certain nombre de pays, on constate, en effet, une corrélation très significative.

CORRELATIE TUSSEN HET AANTAL VOERTUIGEN PER 1000 INWONERS EN HET NATIONAAL INKOMEN IN 1951, 1955, 1957, 1958

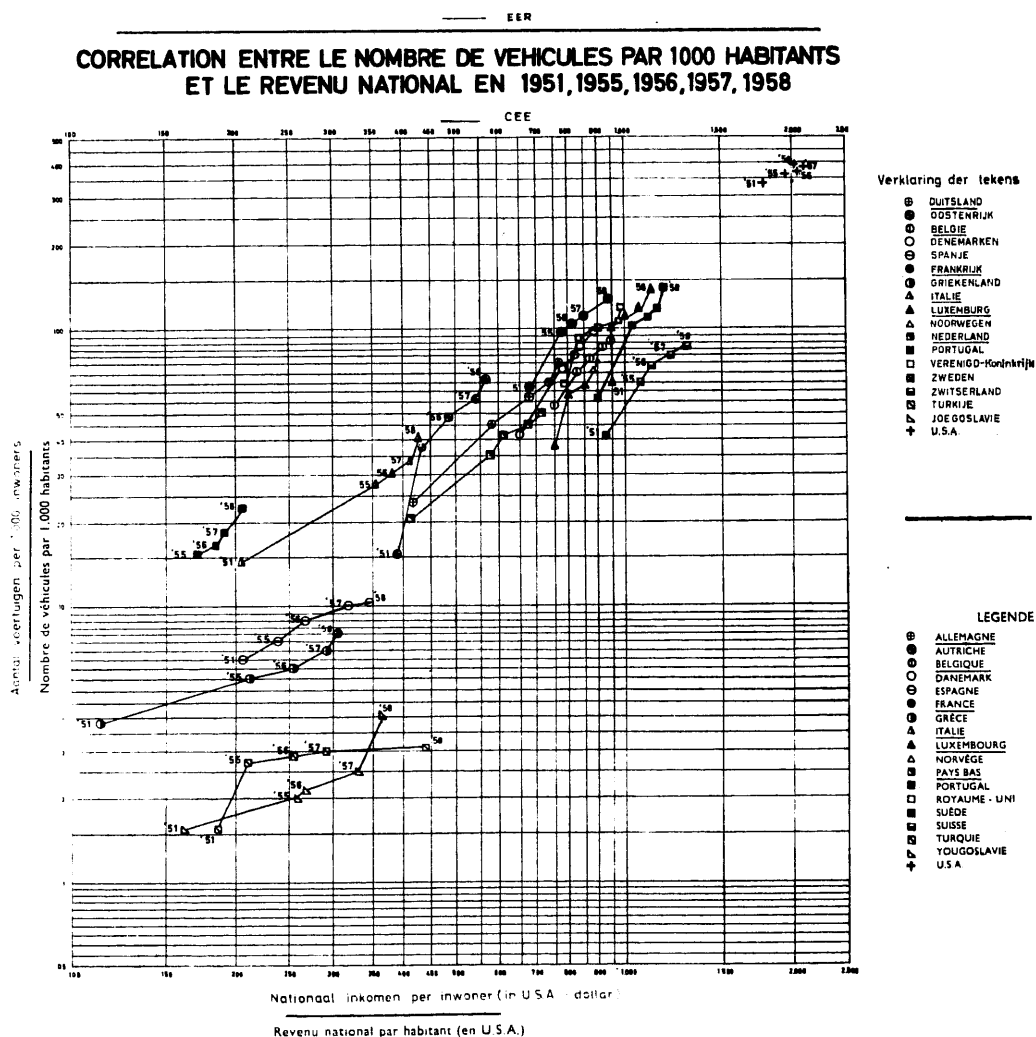


Diagram n° 7. — Diagramme n° 7.

In tijden van normale economische evolutie schommelt de motoriseringsgraad werkelijk volgens een zekere macht van het nationaal inkomen per inwoner, welke macht iets lager ligt dan de eenheid voor de landen met ondermotorisering (Joegoslavië, Griekenland, Turkije, Spanje) en met overmotorisering (Verenigde Staten), en iets lager ligt dan het vierkant voor de landen van West-Europa met middelbare motorisering.

De schommeling van de hoogte der macht in verband met de motoriseringsgraad valt gemakkelijk te verklaren door de gang van ieder verschijnsel in zijn groeiperiode alsmede bij het naderen van een verzadigingsgrens.

De regelmatigheid en het cijfer van de progressie in de tijd worden beïnvloed door de eigen aard van de evolutie in ieder land, maar indien men de gegevens voor een zeker aantal landen, bij voorbeeld voor de gezamenlijke landen van de Europese Conferentie der Ministers van Verkeer, groepeer, bekomt men een evolutie in de tijd die opmerkelijk overeenstemt met de vermelde wet. (Diagram n° 8.)

En période d'évolution économique normale, le degré de motorisation varie effectivement suivant une certaine puissance du revenu national par habitant, puissance quelque peu inférieure à l'unité pour les pays à sous-motorisation (Yougoslavie, Grèce, Turquie, Espagne) et à supermotorisation (Etats-Unis), et puissance quelque peu inférieure au carré pour les pays à motorisation moyenne de l'Europe occidentale.

La variation du taux de la puissance en fonction du degré de motorisation s'explique aisément par l'allure caractéristique de tout phénomène dans sa période de croissance et à l'approche d'une limite de saturation.

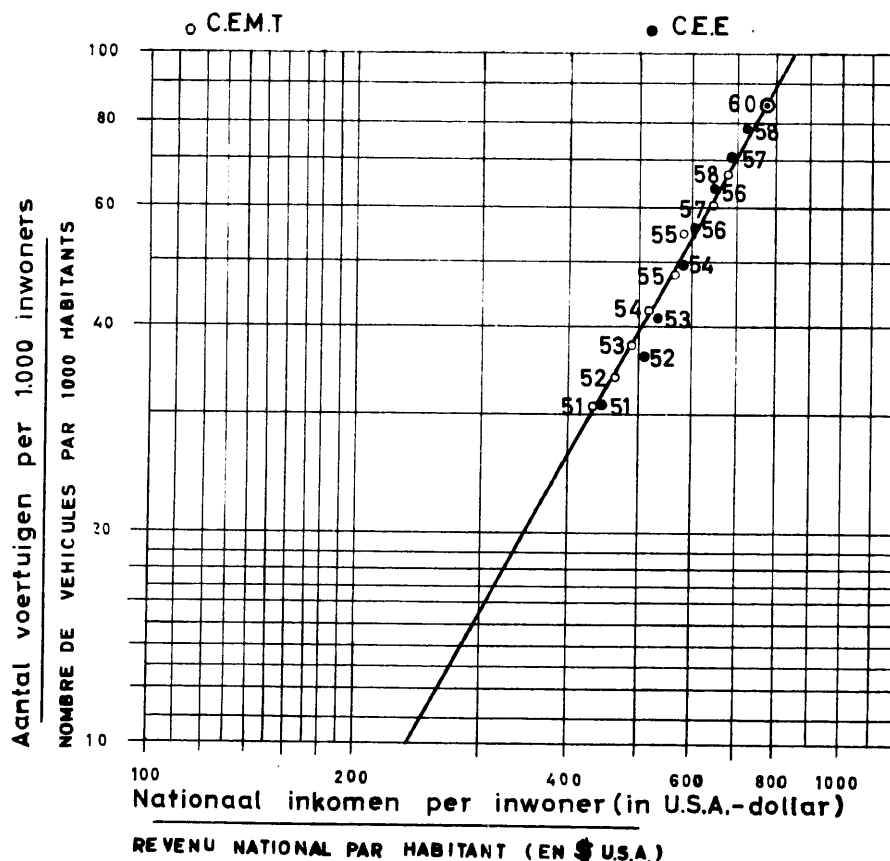
La régularité et le taux de progression dans le temps sont affectés par les caractères propres à l'évolution dans chaque pays mais, si on groupe les données pour un certain nombre de pays, par exemple pour l'ensemble des pays de la Conférence européenne des Ministres des Transports, on obtient une évolution dans le temps concordant remarquablement avec la loi indiquée (Diagramme n° 8).

CORRELATIE TUSSEN HET GEMIDDELD AANTAL VOERTUIGEN PER 1.000 INWONERS EN HET GEMIDDELD NATIONAAL INKOMEN PER INWONER

◦ E.C.M.V.

• E.E.R.

CORRELATION ENTRE LE NOMBRE MOYEN DE VEHICULES PAR 1000 HABITANTS ET LE REVENU NATIONAL MOYEN PAR HABITANT



Het belang van een zodanige correlatie ligt hierin, dat ze een geldige raming van de globale uitbreiding van het gemotoriseerde voertuigenpark en van het verkeer mogelijk maakt, onder het essentieel voorbehoud, dat trouwens impliciet verbonden is aan eender welke voorafbepaling, van een normale economische evolutie zonder diepgaande storing. De nodige gegevens bij deze raming zijn de evolutie, in de tijd, van het nationaal inkomen en van de bevolking.

De evolutie van het nationaal inkomen vertoont in alle Europese landen een regelmatige opwaartse beweging aan die onvermijdelijk, ondanks een zeker, min of meer groot tijdsverschil, een neiging vertoont om het peil der Verenigde Staten te benaderen.

Het tempo van deze opwaartse beweging kan verschillen van land tot land, maar men kan geen enkele gegronde reden aanvoeren om te denken dat de levensstandaard der Europese landen op de duur deze van de Verenigde Staten niet kan bereiken, welk land West-Europa in deze evolutie zowat 25 jaar vóór is.

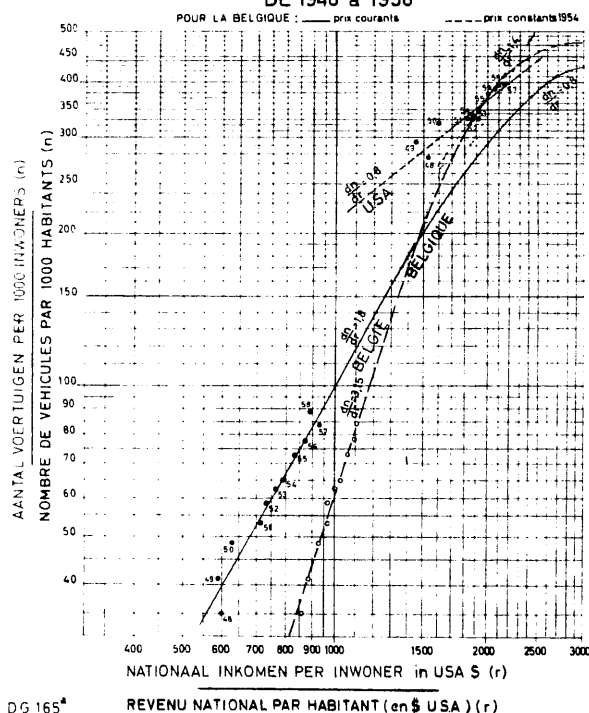
Integendeel, de aan de gang zijnde Europese integratie zal deze opwaartse beweging bespoedigen en normaliseren en tevens het tijdsverschil in de evolutie verkleinen; het lijkt dienvolgens waarschijnlijk, dat de motoriseringsgraden der Europese landen in de toekomst niet enkel de huidige graad der Verenigde Staten zullen bereiken, maar eveneens het grensgetal van zowat 500 voertuigen/1.000 inwoners.

De verkeersprognose, gesteund op de evolutie van het nationaal inkomen, toont aan dat men in België tegen 1980 een motorvoertuigenpark mag verwachten dat 4,6 maal groter zal zijn dan het in 1957 was, (Diagram 9.)

CORRELATIE TUSSEN HET NATIONAAL INKOMEN EN HET AANTAL VOERTUIGEN PER 1000 INWONERS VAN 1948 TOT 1958.

VOOR BELGIE — lopende prijzen; --- gelijkblijvende prijzen 1954

CORRELATION ENTRE LE REVENU NATIONAL ET LE NOMBRE DE VEHICULES PAR 1000 HABITANTS DE 1948 à 1958



DS 165*

L'intérêt d'une telle corrélation est de permettre une prévision valable du développement global des parcs motorisés et de la circulation, sous la réserve essentielle, et implicite d'ailleurs dans toute prédétermination, d'une évolution économique normale, sans perturbation profonde. Les éléments nécessaires à cette prévision sont l'évolution dans le temps du revenu national et de la population.

L'évolution du revenu national révèle dans tous les pays de l'Europe une progression régulière qui tend inévitablement, malgré un déphasage plus ou moins grand dans le temps, vers le niveau des États-Unis.

Le rythme de cette progression peut varier d'un pays à l'autre mais on ne peut invoquer aucune raison fondée pour penser que le standing de vie des nations européennes ne puisse atteindre, dans le temps, celui des États-Unis, lesquels dans cette évolution précèdent actuellement de quelque 25 ans les pays de l'Europe occidentale.

Au contraire, l'intégration européenne en cours va accélérer et normaliser cette progression et réduire le déphasage d'évolution; il est vraisemblable, en conséquence, que les degrés de motorisation des nations européennes atteindront, dans l'avenir, non seulement le degré actuel des États-Unis, mais également le taux limite de quelque 500 véh./1.000 hab.

La prévision du développement de la circulation, basée sur l'évolution du revenu national, montre qu'il faut s'attendre, en Belgique, à un parc motorisé en 1980, 4,6 fois plus important qu'en 1957 (Diagramme n° 9).

BELGIE Evolutie van het nationaal inkomen per inwoner

— tegen lopende prijzen (tendens berekend op basis van de punten) —
--- bij gelijkblijvende prijzen (waarde 1954)

BELGIQUE: Evolution du revenu national par habitant.

— à prix courants (tendance calculée sur la base des points @) —
--- à prix constants (valeur 1954)

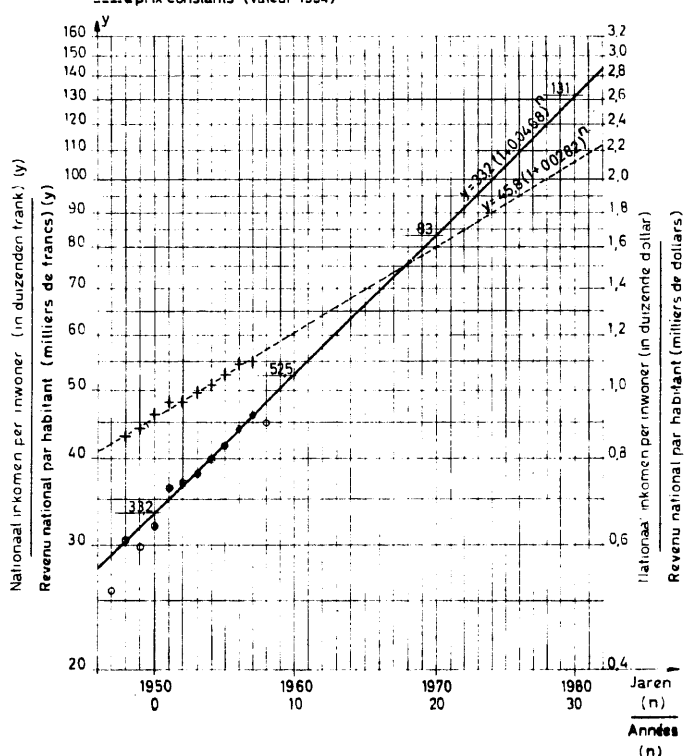


Diagram n° 9. — Diagramme n° 9.

Op het eerste gezicht lijkt dan onthutsend : de verkeerscongestie is een verschijnsel dat zich in sommige onzer steden nu reeds zeer scherp doet gevoelen. Is het dan denkbaar, dat er op onze wegen nog vier à vijf maal meer voertuigen zouden kunnen rijden dan thans? Het helpt echter niet, zich te onttrekken aan het probleem dat rijst in verband met het te verwachten verkeer van 4 à 5 miljoen motorvoertuigen, een cijfer waarin niet eens rekening is gehouden met de tweewielige voertuigen, die toch ook op de weg rijden. Men moet blijk geven van werkelijkheidszin en niet uit het oog verliezen, dat de meest optimistische verwachtingen telkens werden overtroffen. Tegenover die extrapolaties zou men kunnen stellen, dat het in de Verenigde Staten bereikte motoriseringspeil hieraan te wijten is, dat 65 % van al de motorvoertuigen in dat land geproduceerd worden. In werkelijkheid zijn die verwachtingen gebaseerd op de stijging van het nationaal inkomen, dat zelf functie is van al de economische activiteiten, en waarbij de automobielpeductie buiten beschouwing is gelaten. Voorts moet rekening gehouden worden met het verschijnsel, dat er op de Europese markt steeds meer kleine wagens verschijnen, waardoor de motorisering bespoedigd wordt; waarschijnlijk zal het aantal wagens per duizend inwoners in Europa dus sneller tot het aantal wagens in Amerika naderen dan onze levensstandaard, gemeten aan het nationaal inkomen per inwoner, tot die van het Amerikaanse volk.

B. De toeneming van de verkeersdichtheid en de capaciteit van de netten.

De uitbreiding van het park der motorvoertuigen heeft onmiddellijk een verhoging van de verkeersdichtheid op het wegnnet ten gevolge. De toestand in 1958 blijkt uit de kaart van het verkeersvolume op de autowegen en de hoofdwegen (Bijgevoegde bijlage n° 1). Die kaart is opgemaakt, uitgaande van de gegevens der verkeerstelling van 1955, waarop verhogingscoëfficiënten werden toegepast, aangegeven door een reeks automatische telapparaten waarmee het verkeer op sommige karakteristieke punten van dat net voortdurend wordt geteld.

Het verkeersvolume neemt niet overal gelijkmatig toe. De toeneming wijkt volgens de plaatsen aanzienlijk af van de gemiddelde waarde, wat te wijten is aan de plaatselijke omstandigheden der economische evolutie van de betrokken streken en aan de faciliteiten die door het geschiktmaken van de wegen aan het verkeer worden geboden. Er moet inderdaad rekening worden gehouden met het feit, dat op de gemoderniseerde wegen en op de nieuwe wegen werkelijk nieuw verkeer ontstaat. De geboorte van nieuw verkeer door nieuw aangelegde wegen is een algemeen verschijnsel; na de modernisering van de Kleine Ringlaan te Brussel heeft zich hetzelfde verschijnsel voorgedaan als op het traject Brussel-Oostende na de openstelling van de autosnelweg werd waargenomen. In 1955 bedroeg het gemiddeld verkeer op voornoemde ringweg 26.000 voertuigen per dag. In 1959 was het gestegen tot 45.000 voertuigen per dag, d.i. met 70 %, tegen slechts met 40 % voor de gehele Brusselse agglomeratie.

Hieruit volgt dat de toekomstige raming van het verkeer, dat het aanvullend vraagstuk is van de raming van zijn totale ontwikkeling, een niet minder ingewikkeld probleem is dan het eerste. Er zijn allerlei nauwkeurige onderzoeken voor nodig omtrent de aard, de frequentie en de redenen van de reizen, in verband met de verschillende categorieën van menselijke activiteiten en hun ruimtelijke spreiding.

De studie van de totale ontwikkeling en van de spreiding van het verkeer over het Belgisch rijkswegnnet heeft het mogelijk gemaakt een raming te maken van de be-

Cette prévision est, à première vue, effarante : déjà le phénomène des congestions de trafic est sérieusement ressenti dans certaines de nos villes. Comment imaginer, alors, que des véhicules quatre à cinq fois plus nombreux puissent encore circuler. Rien pourtant ne sert d'éluder le problème posé par la circulation future de 4 à 5 millions de véhicules motorisés, indépendamment des véhicules moteurs à deux roues qui devront également circuler sur la chaussée. Il faut être réaliste et ne pas perdre de vue que, jusqu'ici, régulièrement, les prévisions les plus optimistes ont été dépassées. On pourrait opposer aux extrapolations en cause que les Etats-Unis ont atteint ce degré de motorisation parce qu'ils produisent 65 % de la totalité des véhicules motorisés. En réalité, la prévision est basée sur le développement du revenu national, fonction de toutes les activités économiques et indépendant de la production automobile. D'autre part, un autre phénomène est à prendre en considération, c'est le développement considérable sur le marché européen des petits véhicules qui accélèrent la motorisation; il est donc probable que le nombre de véhicules par habitant, en Europe, se rapprochera plus rapidement encore du nombre américain que se rapprocheront les standings de vie mesurés par les revenus nationaux par habitant.

B. L'augmentation des volumes de circulation et la capacité des réseaux.

Le développement du parc motorisé a, comme corollaire immédiat l'augmentation des volumes de la circulation sur les routes du réseau. La carte des volumes de la circulation sur les autoroutes et les routes principales montre la situation de 1958 (carte n° 1 ci-annexée). Cette carte a été établie à partir du recensement de 1955 dont les relevés ont été affectés des coefficients de majoration révélés par une série de compteurs automatiques qui mesurent en permanence la circulation en certains points caractéristiques du réseau.

L'augmentation des volumes n'est pas uniforme. Elle présente une dispersion importante autour de sa valeur moyenne, dispersion résultant des conditions locales de l'évolution économique des régions intéressées et des facilités offertes à la circulation par les aménagements routiers. Il faut, en effet, tenir compte d'un véritable phénomène de génération de la circulation sur les routes modernisées et sur les routes nouvelles. Cette génération de la circulation, due aux routes nouvelles, est de caractère général; la modernisation des boulevards de petite ceinture, à Bruxelles, a provoqué un phénomène analogue à celui constaté sur la liaison Bruxelles - Ostende après mise en service de l'autoroute. La circulation sur cette artère de ceinture était, en moyenne, en 1955, de 26.000 véhicules par jour. Elle a passé à 45.000 véhicules par jour en 1959, soit une augmentation de 70 % tandis que, pour l'ensemble de l'agglomération bruxelloise, cette augmentation n'a été que de 40 %.

Il en résulte que la prévision future de la circulation qui est le problème complémentaire de la prévision de son développement global, est un problème non moins complexe que le premier. Il exige des enquêtes diverses et fouillées sur la nature, la fréquence et les motifs de déplacement, en relation avec les différentes catégories d'activité humaine et leur répartition spatiale.

L'étude du développement global et de la répartition de la circulation sur le réseau national de notre pays a permis de prévoir les besoins de circulation à satisfaire

hoeften van het verkeer waarin in de toekomst voorzien dient te worden voor alle verbindingen door middel van de weg.

Bij wijze van voorbeeld worden op onderstaande tabel, wat enkele belangrijke verbindingen betreft, de in 1980 te verwachten behoeften vermeld. De behoeften, overeenkomend met het grensgetal van 1 voertuig per 2 inwoners, zouden in het geval van evenredigheid met het totale motorvoertuigenpark met ten minste 25 % verhoogd dienen te worden.

In 1980 te verwachten daggemiddelden der verkeersvolumes.

Traject	Dag-gemiddelde
Brussel - Antwerpen	117.000
Brussel - Halle (Bergen - Charleroi)	95.500
Brussel - Gent	72.200
Brussel - Leuven (Hasselt - Luik)	66.000
Brussel - Namen	47.500
Brussel - Ninove (Kortrijk - Doornik)	38.900

De normale capaciteit der verschillende typen van wegen staat anderdeels op onderstaande tabel vermeld. De vergelijking van deze gegevens met de bestaande toestand van het net laat toe aard en omvang van de te verwezenlijken aanpassingen vast te stellen.

dans l'avenir pour toutes les liaisons assurées par le réseau.

A titre exemplatif, le tableau ci-après indique, pour quelques liaisons importantes, les besoins probables en 1980. Les besoins, correspondant aux taux limite de 1 véhicule pour 2 habitants, seraient, dans l'hypothèse de la proportionnalité au parc global, à augmenter d'au moins 25 %.

Volumes journaliers moyens à prévoir en 1980.

Itinéraires	Volumes journaliers moyens
Bruxelles - Anvers	117.000
Bruxelles - Hal (Mons - Charleroi)	95.500
Bruxelles - Gand	72.200
Bruxelles - Louvain (Hasselt - Liège)	66.000
Bruxelles - Namur	47.500
Bruxelles - Ninove (Courtrai - Tournai)	33.900

Les capacités normales des différents types de chaussées sont, d'autre part, indiquées au tableau ci-dessous. Le rapprochement de ces données avec la situation existante du réseau permet de fixer la nature et l'importance des aménagements à réaliser.

Practische capaciteiten.

Capacités pratiques.

Klassen — Catégories	Aantal rijstroken — Nombre de voies	Volumes — Volumes		Absolute capaciteits- cijfers — Indices absolus de capacité	Capaciteits- cijfers per rijstrook — Indices de capacité par voie
		per uur — horaire	per dag — journalier		
Autosnelweg — Autoroute	2 × 4	7.000	60.000	10	2,5
» »	2 × 3	5.500	45.000	7,5	2,5
» »	2 × 2	3.500	30.000	5	2,5
Gewone weg — Route ordinaire	4	2.500	20.000	3,3	1,66
» » » »	3	1.200	10.000	1,7	1,11
» » » »	2	750	6.000	1	1

Dit brengt de bevestiging van een gelijkaardige in 1949 ondernomen studie, volgens welke het onmogelijk is de huidige wegen zodanig aan te passen, dat ze in de toekomstige verkeersbehoeften kunnen voorzien. De aanleg van nieuwe gewone wegen zou evenmin toelaten het vraagstuk op te lossen. Men zou immers voor talrijke verbindingen verschillende evenwijdige rijbanen dienen aan te leggen, wat van uit het standpunt van een ruimtelijke

Il en résulte la confirmation d'une étude semblable faite en 1949 et suivant laquelle il est impossible d'aménager les routes actuelles dans une mesure suffisante pour répondre aux besoins de circulation de l'avenir. La création de routes ordinaires nouvelles ne permettrait pas davantage de résoudre le problème. Il faudrait, en effet, établir pour de nombreuses liaisons plusieurs voies parallèles ce qui doit être rejeté du point de vue de l'aména-

ordering en de rationele uitrusting van het grondgebied verworpen dient te worden, vooral in een dicht bebouwd en dicht bevolkt land zoals België.

Men dient dus een net van nieuwe verkeersaders te ontwerpen waaraan de vereiste karakteristieken inzake capaciteit en veiligheid kunnen gegeven worden door de kosten van onteigening en van aanleg voor een bepaald verkeersvolume zoveel mogelijk te verminderen: zo ontstond het autosnelwegennet.

C. De verkeersveiligheid.

Naast het probleem van de afwikkeling van het verkeer moet ook gedacht worden aan de verkeersveiligheid. Gelet op de hierboven aangegeven ramingen inzake uitbreiding van het autoverkeer is dat probleem zeker niet het minst onrustbarende van alle.

Tot nog toe stijgt het aantal ongevallen in verhouding sneller dan het aantal motorvoertuigen. Men constateert dat in 1958, voor een automobielpark dat 3,37 maal zo groot is als in 1947, er zich 5,17 maal meer verkeersongevallen voordeden.

Dat geldt overigens niet alleen voor België. In alle landen met een hoog motoriseringspeil doet zich dezelfde toestand voor, alhoewel er soms een groot verschil is in de zeden en gewoonten, in de wetgeving en reglementering, en ook in de staat van het wegennet. Waartoe zal de ware sociale plaag der verkeersongevallen, zo men er niet paal en perk aan stelt, leiden als er, zoals te verwachten is, één motorvoertuig per zowat twee inwoners zal zijn? Men durft het zich haast niet voorstellen. Met het oog op een dergelijk vooruitzicht is het geboden het probleem der verkeersveiligheid uit alle gezichtshoeken te bestuderen. Bij het streven naar deugdelijke oplossingen voor dat probleem mogen de voordelen van een snel, soepel en zelfstandig wegverkeer, echter niet in het gedrang komen.

In de Verenigde Staten werden bij de bestrijding van de verkeersongevallen tastbare resultaten behaald, dank zij een grondige studie en een reeks maatregelen die tegelijk betrekking hadden op de verkeerstechniek, de wetgeving, de opvoeding van de weggebruikers en de opleiding van verkeersingenieurs. Thans worden in de Verenigde Staten, per 100 miljoen voertuigen $\times$ het aantal afgelegde kilometer, gemiddeld 4,5 personen op slag gedood bij verkeersongelukken. Voor de Europese landen bedraagt dat cijfer meer dan 10. Men hoeft die cijfers maar te vergelijken om te beseffen hoeveel er in die landen op dat gebied nog te doen valt.

In België bewijst de actieve medewerking van het Bestuur der Wegen aan de door Via Secura in 1959 op touw gezette acties ter bevordering van de verkeersveiligheid hoeveel belang het Departement van Openbare Werken en van Wederopbouw aan het opvoedend aspect van dat vraagstuk hecht.

Het is evenwel doelmatiger de strijd tegen de ongevallen aan te binden door de gevolgen van menselijke vergissingen en tekortkomingen te voorkomen, dan door de menselijke gedragingen te vervolmaken, aangezien, zoals eenieder weet, deze laatste zo niet moeilijk, dan toch slechts langzaam aan verbeterd kunnen worden.

gement et de l'équipement rationnel du territoire, surtout dans un pays à très forte densité de population et de bâtisse comme la Belgique.

Il faut donc concevoir un réseau d'artères nouvelles auxquelles les caractéristiques nécessaires de capacité et de sécurité peuvent être données en réduisant au minimum les coûts des expropriations et des constructions pour un débit donné: c'est ainsi qu'a pris naissance le réseau d'autoroutes.

C. La sécurité routière.

Mais, en plus des possibilités d'écoulement de la circulation, il faut tenir compte du problème de la sécurité routière. Il n'est pas le moins angoissant dans la perspective du développement de la circulation motorisée telle qu'elle vient d'être évoquée.

Jusqu'à présent, les accidents augmentent dans une mesure supérieure à celle de l'accroissement du nombre des véhicules à moteur. Par rapport à l'année 1947, on constate en 1958 que le parc des véhicules à moteur est de 3,37 fois plus important, tandis que les accidents de la circulation sont 5,17 fois plus nombreux.

Cette situation n'est d'ailleurs pas particulière à la Belgique. Tous les pays de l'Europe, à degré de motorisation élevé, connaissent une situation analogue, malgré des différences assez profondes dans les mœurs et les coutumes, la législation et la réglementation, l'état du réseau. On n'ose pas imaginer ce que deviendra, s'il n'est jugulé, ce fléau social des accidents de la route lorsque la motorisation atteindra le degré prévu d'un véhicule pour quelque deux habitants. Une telle perspective commande d'entreprendre le problème de la sécurité sous tous ses aspects. Encore faut-il que la recherche de solutions efficaces n'aboutisse pas à compromettre les avantages de rapidité, de souplesse et d'autonomie du transport routier.

Aux Etats-Unis, des résultats tangibles ont été obtenus dans la lutte contre les accidents, grâce à un ensemble de mesures portant à la fois sur la technique routière, la formation d'ingénieurs de la circulation et l'éducation des usagers. Le taux moyen est actuellement, aux Etats-Unis, d'environ 4,5 tués sur place par 100 millions de véhicules $\times$ km parcourus, alors que le taux observé dans les pays européens dépasse 10 tués sur place. La comparaison de ces chiffres montre qu'il reste beaucoup à faire dans ces pays.

En Belgique, la participation effective de l'Administration des Routes dans les campagnes de sécurité organisées par Via Secura depuis 1956 est le signe de l'importance que le Département des Travaux publics et de la Reconstruction attache à l'aspect éducatif du problème.

Mais il est toutefois plus immédiatement efficace de lutter contre les accidents en empêchant les conséquences des erreurs et des défaillances humaines qu'en perfectionnant le comportement humain, celui-ci, comme chacun sait, étant difficilement, sinon lentement perfectible.

De waarde van dat in België sedert een zeker aantal jaren toegepast actiebeginsel wordt op het gebied van de wegenbouw in het licht gesteld door de zeer betekenisvolle gunstige invloed van sommige maatregelen die inzake wegenbouw getroffen werden, zoals de scheiding van de verkeersstromen, de opheffing van de gelijkvloerse kruisingen, de vermindering van het aantal aansluitingspunten.

De autosnelweg, de landelijke zowel als de stedelijke, munt in dat opzicht boven de gewone wegen uit. Het ongevallencijfer ligt op de autosnelweg 3 tot 4 maal lager. Hieruit vloeit voort dat een autosnelwegennet dat een belangrijk gedeelte van het verkeer verwerkt, zal toelaten het ongevallencijfer sterk naar beneden te drukken, vergeleken met datgene dat op een gewoon wegen- of stratenet zou geconstateerd worden.

Zonder een even doeltreffende invloed op het aantal ongevallen uit te oefenen, draagt de modernisering der gewone wegen, door de normalisering en de oordeelkundige keuze van hun karakteristieken, eveneens aanzienlijk tot verhoging van de verkeersveiligheid bij. De breedte der rijbanen, de plaatselijke vernauwingen, de bochten, de verkantingen, de aanwezigheid van verharde bermen en van uitstekende kantstenen zijn immers uit oogpunt van de ongevallen belangrijke karakteristieken.

De scheiding van de verkeerssoorten, inzonderheid door de bouw van rijwielpaden, de opheffing der overwegen en vervanging van de smalle en bochtige traversen in bebouwde kommen door rondwegen, zijn maatregelen waarvan de doelmatigheid inzake veiligheid niet meer hoeft te worden bewezen.

De rationele inrichting der kruispunten, die tot voor kort verwaarloosd was wegens de onwetendheid omtrent de leringen van de verkeerstechniek, wordt sedert zowat vijf jaar in België doorgevoerd op grote schaal.

De statistieken der ongevallen die op de kruispunten voorgevallen zijn, hebben toegelaten deze in te delen in categorieën, die overeenstemmen met bepaalde urgentiegraden; de gevaarlijkste kruispunten waar in een tijdsperiode van drie jaar meer dan vijftien ongevallen hebben plaats gehad, worden bij voorrang verbeterd. Deze verbetering geschiedt op rationele wijze, aan de hand van typeplannen, waarop de aanleg van verkeersgeleiders ter hoogte van de aansluitingen der secundaire wegen voorzien is.

De evolutie der ongevallencijfers op de trajecten waarvan de modernisering doorgevoerd werd, heeft evenwel aan het licht gebracht dat gedeeltelijke verbeteringen, die een grotere heterogeniteit tussen de verschillende wegvakken teweegbrachten, de toestand uit oogpunt van ongevallen konden verergeren. Deze verergering kwam tot uiting op de grens der wegvakken of op de nog niet verbeterde wegvakken. Het is derhalve nodig dat de verbeteringsprogramma's bij de vaststelling van de voorrangsorte der werken met dergelijke gevolgen rekening houden. In ieder geval wordt de volle doelmatigheid der technische wegverbeteringen slechts bekomen door een volledige normalisering op wegvakken die voldoende lang zijn en tussen karakteristieke punten, zodanig dat de weggebruikers op die punten de veranderingen van tracé en profiel normaal kunnen voorzien (ingang van een agglomeratie — verandering van reliëf).

D. De wegverlichting.

Onder de bijzondere voorzieningen die getroffen moeten worden om een gemakkelijk en veilig verkeer te ver-

La valeur de ce principe d'action, appliqué en Belgique depuis un certain nombre d'années est, sur le plan de la construction routière, mis en évidence par l'influence favorable très significative de certaines dispositions routières, telles la séparation des courants de circulation, la suppression des carrefours à niveau, la réduction du nombre des accès.

L'autoroute, qu'elle soit rurale ou urbaine, est, à ce point de vue, considérablement supérieure à la voirie ordinaire. Le taux d'accidents y est de 3 à 4 fois plus faible. Il en résulte qu'un réseau d'autoroutes emprunté par une forte proportion de circulation, permettra de réduire très sensiblement le taux d'accidents par rapport à celui qu'on enregistrerait sur un réseau de routes ou de rues ordinaires.

Sans exercer une influence aussi efficace sur le nombre d'accidents, la modernisation des routes ordinaires, par la normalisation et le choix judicieux de leurs caractéristiques, contribue également à augmenter significativement la sécurité routière. La largeur des chaussées, les étranglements locaux, les courbes, les dévers, la présence d'accotements durs et de bordures saillantes, la visibilité dans les courbes et aux sommets des côtes sont, en effet, des caractéristiques importantes au point de vue des accidents.

La séparation des circulations, notamment par la construction de pistes cyclables, la suppression des passages à niveau et le contournement des traverses agglomérées trop étroites et trop sinueuses, sont des opérations dont l'efficacité n'est plus à démontrer dans le domaine de la sécurité.

L'aménagement rationnel des carrefours, qui avait été négligé jusqu'à une époque assez récente en raison de l'ignorance des enseignements de la technique de la circulation, est poursuivi depuis quelque cinq ans en Belgique, sur une grande échelle.

Les statistiques des accidents survenus aux carrefours ont permis de classer ceux-ci dans les catégories correspondant à des degrés d'urgence; les carrefours les plus dangereux où plus de quinze accidents se sont produits pendant une période de trois ans sont aménagés en priorité. Ces aménagements s'effectuent d'une manière rationnelle sur la base de plans-types prévoyant l'établissement d'îlots directionnels au droit des débouchés secondaires.

L'évolution des taux d'accidents sur les itinéraires dont la modernisation a été réalisée a révélé toutefois que des réalisations partielles, entraînant une hétérogénéité plus grande entre différentes sections, pouvaient aggraver la situation au point de vue des accidents. Cette aggravation s'est manifestée à la limite des sections ou dans les sections non améliorées. Il importe donc que les programmes d'aménagement tiennent compte de telles conséquences dans l'ordre de priorité des travaux. Dans tous les cas, l'efficacité totale des améliorations techniques routières n'est acquise que par une normalisation complète sur des sections d'itinéraires de longueur suffisante et entre des points caractéristiques tels que l'usager puisse normalement y prévoir les modifications de tracé et de profil (entrée d'une agglomération — changement de relief).

D. L'éclairage des routes.

Parmi les dispositions spéciales qui doivent être prises pour assurer la commodité et la sécurité de la circulation,

zekeren, is de openbare verlichting een zeer belangrijke factor. Een aanzienlijk gedeelte van het verkeer, namelijk 25 %, vindt immers 's nachts plaats. Welnu, op de niet of slecht verlichte wegen zijn ongevallen gemiddeld 1,45 maal talrijker des nachts dan gedurende de dag. De kans op ongevallen is derhalve veel groter 's nachts dan tijdens de dag, indien de weg niet of gebrekkig verlicht is. Bovendien zijn de nachtelijke ongevallen vaak veel zwaarder dan die welke zich overdag voordoen.

Het aanbrengen van een behoorlijke verlichting laat toe het aantal nachtelijke ongevallen sterk te verminderen. Wat dit betreft, heeft men waarnemingen gedaan op een groot aantal verlichte wegvakken; onpartijdige organisaties, zoals de Road Research Laboratories te Londen of verenigingen voor het voorkomen van ongevallen hebben eensluidend bewezen dat een geschikte verlichting toelaat het aantal nachtelijke ongevallen met 30 % te verminderen. Men mag dan ook beweren dat de wegverlichting de verkeersveiligheid aanzienlijk bevordert.

Een ander voordeel van de wegverlichting is de verhoging van het comfort der weggebruikers. Alle automobilisten die zelf hun wagen besturen, kunnen getuigen hoe vermoeiend, zenuwslopend en gevaarlijk het is des nachts te rijden, wanneer men voortdurend verblind is door de lichten van de tegenliggers. Deze toestand doet zich voor zodra het aantal tegenliggers 200 per uur bedraagt, wat het geval is op het merendeel der hoofdverkeerswegen van ons land. En ondanks de vervolmaking van de constructie der autolichten is men er totnogtoe niet toe gekomen de verblindingen op te heffen; het valt te vrezen dat dit bezwaar zelfs met de modernste autolichten zal blijven bestaan.

De wegverlichting voorkomt deze hinderlijke toestand en deze vermoeidheid, vermits het hoofdcriterium voor een goede wegverlichting is dat zij het verkeer zonder gebruik van de kruislichten moet mogelijk maken.

Anderdeels laat de verlichting toe de rijsnelheid in voldoende veilige voorwaarden te verhogen. Bovendien zou een zeker aantal voertuigen, inzonderheid de zware lastvoertuigen, gemakkelijker kunnen rijden gedurende de nacht, indien er beter voorzien was in de wegverlichting. Daardoor zouden de reeds overbelaste wegen overdag in zekere mate worden ontlast, wat het dagverkeer zou vergemakkelijken en in sommige gevallen zou toelaten de moderniserings- of verbredingswerken, die aan deze wegen uitgevoerd worden, beter in de tijd te spreiden.

Men mag evenmin de gunstige invloed vergeten die de wegverlichting op het toerisme uitoefent. Vele toeristische centra in de Ardennen of aan de Kust zouden nog meer toeristen aantrekken indien deze ervan verzekerd waren dat zij 's avonds kunnen terugkeren zonder voortdurend verblind te worden.

Tenslotte levert een goede wegverlichting onbetwistbaar besparingen op. Al degenen die dit vraagstuk bestudeerd hebben, zijn het eens om aan te nemen dat een behoorlijke wegverlichting minder kost dan de ongevallen die men aldus kan voorkomen.

Het is dus nodig de wegen te verlichten om in een vlot verkeer te voorzien en de veiligheid te verhogen.

Het hand over hand toenemend verkeer rechtvaardigt het voeren van een onmiddellijke actie op dat gebied.

De autosnelwegen genieten een bijzonder statuut: de verlichting ervan rust rechtstreeks op het Rijk. Immers, bij de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het Statuut der autosnelwegen wordt bepaald dat alle kwesties betref-

l'éclairage public constitue un élément très important. En effet une partie notable de la circulation se fait la nuit, environ 25 %. Or, sur les routes mal éclairées ou non éclairées les accidents sont en moyenne 1,45 fois plus nombreux la nuit que le jour. La probabilité d'avoir un accident est donc plus grande la nuit que le jour si la route n'est pas éclairée ou si elle est mal éclairée. De plus, les accidents de nuit sont bien souvent plus graves que les accidents de jour.

L'établissement d'un éclairage convenable permet de réduire fortement le nombre d'accidents de nuit. Des observations ont été faites à ce sujet sur un grand nombre de tronçons éclairés; des organismes impartiaux tels que le Road Research Laboratories de Londres ou des associations pour la prévention des accidents ont prouvé de façon concordante qu'un éclairage approprié permet de réduire de 30 % le nombre total des accidents de nuit. On peut donc affirmer que l'éclairage routier augmente fortement la sécurité du trafic.

Un autre avantage de l'éclairage des routes est d'augmenter le confort des usagers. Tous les automobilistes qui conduisent eux-mêmes leur voiture, peuvent témoigner combien il est fatigant, énervant et dangereux de rouler la nuit lorsqu'on est à peu près constamment ébloui par les phares des voitures venant en sens inverse. Cette situation se produit dès que le trafic inverse atteint 200 véhicules/heure; elle se présente sur la plupart des routes axiales de notre pays. Et malgré les perfectionnements apportés à la construction des phares d'autos, on n'est pas parvenu jusqu'à présent à éviter les éblouissements; il est à craindre que cet inconvénient subsiste même avec les phares les plus modernes.

L'éclairage des routes évite cette gêne et cette fatigue puisque le principal critère d'un bon éclairage routier est de permettre la circulation sans l'aide de phares de croisement.

D'autre part, l'éclairage permet d'augmenter la vitesse de circulation dans des conditions de sécurité suffisantes. De plus, un certain nombre de véhicules et spécialement les transports routiers pondéreux pourraient plus facilement circuler durant la nuit si l'éclairage routier était mieux assuré. Il s'ensuivrait un décongestionnement diurne des routes déjà trop encombrées, ce qui faciliterait le trafic de jour et permettrait dans certains cas de mieux étaler dans le temps les travaux de modernisation ou d'élargissement de ces routes.

On ne peut ignorer non plus l'influence favorable de l'éclairage routier sur le tourisme. Beaucoup de centres touristiques des Ardennes ou du Littoral attireraient plus de visiteurs encore si ceux-ci étaient assurés de pouvoir rentrer aisément le soir sans être constamment éblouis.

Enfin, les économies que procure l'éclairage routier ne sont pas contestées. Tous ceux qui ont examiné ce problème sont d'accord pour admettre que l'éclairage convenable des routes coûte moins cher que les accidents qu'on peut ainsi éviter.

Il est donc indispensable d'éclairer les routes pour faciliter l'écoulement de la circulation et pour augmenter la sécurité.

Le développement continu de la circulation justifie une action immédiate en ce sens.

Les autoroutes jouissent d'un statut spécial: leur éclairage incombe directement à l'Etat. En effet, la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes dispose que toutes les questions relatives à la commodité et à la

fende een vlot en veilig verkeer ten laste vallen van het centraal bestuur; hieruit vloeit voort dat de gemeenten ontheven werden van hun taak deze openbare wegen te verlichten, aangezien enkel het centraal bestuur in deze zaak zal optreden.

Wat gerechtvaardigd is voor de autosnelwegen, die uitsluitend voor het gemotoriseerd verkeer zijn ontworpen, is dit ook in zekere mate voor de gewone hoofdwegen, waarvan de verkeersfunctie overheersend geworden is en zulks hoe langer hoe meer zal worden ten opzichte van hun traditionele functie van bediening der aanwonenden.

En nochtans behoort de verlichting der gewone wegen uitsluitend tot de bevoegdheid der gemeentebesturen, krachtens de dekreten van 16-24 augustus 1790, welke de verlichting beschouwen als een der politietaken die aan de gemeentebesturen zijn toevertrouwd.

Het merendeel van de Belgische steden en dorpen hebben zich van die taak behoorlijk gekweten wat de bebouwde kommen betreft. Maar dat is niet het geval in het open veld, waar de verlichting nochtans een noodzakelijkheid is welke groter en groter wordt naarmate het verkeer zich verder ontwikkelt.

Buiten de bebouwde kommen zijn er momenteel weinig wegen verlicht. En indien zij dit ook al zijn, vertonen de installaties niet altijd de vereiste eenvormigheid. Dit gebrek aan eenvormigheid laat zich op het merendeel der gebieden van de verlichtingstechniek gevoelen, zoals bij de keuze der lichtbronnen, de lichtkleur, de plaatsing der palen, de uren van ontsteking en doving, enz. Welnu, het is dikwijls om geldelijke redenen dat de meeste gemeenten in de onmogelijkheid verkeren hun wegen in het open veld te verlichten.

Onbetwistbaar heeft zich tijdens de jongste jaren in de feitelijke toestanden een radicale ommekeer voorgedaan. Het optreden van de beheerder der openbare wegen is logisch en noodzakelijk geworden. De verlichting van de hoofdwegen in open veld dient evengoed als een uitrusting van de weg beschouwd te worden als de verkeerstekens, de aanplantingen, de waterafvoer, de bermen, enz.

Deze uitbreiding van de plichten van de beheerder — welke reeds een feit is voor de autosnelwegen — vermindert geenszins de bevoegdheid der gemeentebesturen wat betreft de handhaving van de orde en van de openbare veiligheid. Deze beginselen laten de gemeentelijke autonomie in alles wat het beheer over de zaken van plaatselijk belang betreft, in de grond onaangetast. Zij laten het centraal bestuur slechts tussenbeide komen voor zoveel het algemeen belang ermee gemoeid is, en brengen de bevoegdheden van de openbare besturen slechts in overeenstemming met de belangen waarvoor zij instaan.

De regeling van de bevoegdheden ter zake dient derhalve te worden gewijzigd, in deze zin dat het Rijk moet kunnen tussenbeide komen wanneer zijn optreden wenselijk lijkt, wanneer de continuïteit en de homogeniteit van de openbare verlichting een noodzakelijkheid blijken.

Wat de hoofdverkeerswegen betreft, moet het Rijk dus in staat worden gesteld installaties van wegverlichting in open veld te ontwerpen en uit te voeren. Het zelfde geldt voor het onderhoud en de exploitatie van deze installaties. Dit sluit niet uit dat de betrokken gemeenten hun technische medewerking verlenen, indien ze reeds ontwerpen in die zin mochten opgemaakt hebben, en dat de gemeente-verlichting op haar plaats blijft zolang het Rijk de voorgenomen verlichting niet tot stand zal gebracht hebben.

Wat de over de lengte van een bepaalde route binnen de bebouwde kommen tot stand te brengen verlichtings-

sécurité de la circulation routière sont à charge de l'administration centrale; il s'ensuit que les communes se trouvent déchargées de leur mission d'éclairer ces voies publiques, seul le pouvoir central intervenant en la matière.

Ce qui est justifié pour les autoroutes conçues exclusivement pour la circulation motorisée, l'est aussi, dans une certaine mesure, pour les routes ordinaires principales dont la fonction de circulation est devenue et deviendra de plus en plus dominante par rapport à leur fonction traditionnelle de desserte des riverains.

Et cependant l'éclairage des routes ordinaires incombe exclusivement aux administrations communales en vertu du décret des 16-24 août 1790, qui le considère comme une des missions de police confiées à la diligence des pouvoirs communaux.

La majorité des villes et des communes belges se sont acquittées convenablement de cette mission à l'intérieur des agglomérations. Mais il n'en est pas de même en rase campagne où l'éclairage constitue cependant une nécessité qui va en augmentant à mesure du développement de la circulation.

Peu de routes sont éclairées actuellement en dehors des agglomérations bâties. Et, si elles le sont, les installations ne présentent pas toujours le caractère d'uniformité nécessaire. Ce manque d'uniformité se fait sentir dans la plupart des domaines de l'installation d'éclairage: choix des sources lumineuses, couleur de la lumière, disposition des supports, heure d'allumage et d'extinction, etc... Or, c'est souvent pour des motifs d'ordre pécuniaire que la plupart des communes se voient dans l'impossibilité d'éclairer la route en rase campagne.

Il est certain que durant ces dernières années, les situations de fait se sont trouvées radicalement modifiées. L'intervention du gestionnaire de la voie publique est devenue logique et indispensable. L'éclairage en rase campagne des grands itinéraires doit être considéré comme un équipement de la route tout comme la signalisation, les plantations, l'écoulement des eaux, les accotements, etc...

Cette extension des obligations du gestionnaire — déjà réalisées pour les autoroutes — ne diminue en rien la compétence des autorités communales en ce qui concerne le maintien de l'ordre et de la sécurité publique. Ces principes respectent fondamentalement l'autonomie communale dans la gestion des affaires d'intérêt local. Ils ne font intervenir le pouvoir central que dans la mesure où l'intérêt général est en cause et ne font que mettre en concordance les pouvoirs des autorités publiques et les intérêts dont ils ont la responsabilité.

Il convient donc de remanier l'organisation des compétences en la matière en permettant à l'Etat d'intervenir là où son action paraît opportune, là où la continuité et l'homogénéité de l'éclairage public s'avèrent indispensables.

Il importe dès lors pour les voiries de grande circulation de permettre à l'Etat de concevoir et de réaliser des installations d'éclairage routier en rase campagne. Il en est de même pour l'entretien et l'exploitation de ces installations. Cette réalisation n'exclut pas la collaboration technique des communes intéressées dans le cas où elles auraient déjà établi des projets dans ce sens, ni le maintien de l'éclairage communal tant que l'Etat n'aura pas établi l'éclairage envisagé.

En ce qui concerne les installations d'éclairage à réaliser sur un itinéraire déterminé à l'intérieur des agglomérations,

installaties betreft, past het ook dat voor de gemeenten die minder dan 20.000 inwoners tellen, deze installatie- en exploitatiekosten eveneens ten laste van het Rijk worden gelegd.

Een doelmatig wegverlichtingsprogramma dient dus de autosnelwegen, de toegangswegen tot de autosnelwegen en de hoofdverkeerswegen die tot het primair net behoren, te omvatten.

De verwezenlijking van een zodanig programma gedurende de eerstvolgende 15 jaren vergt een uitgave voor eerste inrichting van rond 50 miljoen frank 's jaars en jaarlijks onderhouds- en exploitatiekosten van rond 60.000 frank per kilometer verlichte weg. Het verschijnen op de markt van ontladingslampen met groot rendement laat thans toe dat programma op zuinige wijze op te lossen.

Er bestaat thans in België een sterke gedachtenstroming ten gunste van het opmaken van een algemeen verlichtingsprogramma; deze stroming kwam nog onlangs tot uiting tijdens een nationaal symposium over de wegverlichting, dat plaats vond in het Paleis der Kongressen op 25 november 1959. Het centraal bestuur behoort een actie te voeren die allernoodzakelijkst is wegens de invloed van de verlichting op een veilig en vlot wegverkeer.

E. De verbeteringen in de steden.

Een ander, steeds belangrijker wordend vraagstuk is dat van het verkeer in de grote stadscentra. Voor het bestuderen van dat bijzonder probleem kan men niet meer volstaan met de algemene methodes van onderzoek die op het wegennet in zijn geheel worden toegepast. Er dienden dus andere methodes te worden uitgewerkt, wilde men de behoeften van het doorgaand verkeer in de grote steden juist kunnen ramen.

Voor het verzamelen van de gegevens die volstrekt noodzakelijk zijn voor het oplossen van de verkeersproblemen in de agglomeraties, neemt men tegenwoordig courant zijn toevlucht tot de teltechniek, die werkt met steeds perfectere apparaten, tot onderzoeksmethodes waarbij de modernste middelen worden aangewend die de wiskundige statistiek ons aan de hand doet, alsmede tot enquêtes, waaronder vooral de enquêtes « herkomst-bestemming » dienen te worden vermeld. Door een grondige ontleding van de verkeersstromen kan worden nagegaan in hoeverre de verschillende overwogen ontwerpen wijziging zullen brengen in de verdeling van het verkeer, en in hoeverre zij sommige wijken of knooppunten, waar de geconstateerde moeilijkheden hun oorsprong vinden, zullen ontlasten.

Wegens de verzaaiing van zekere belangrijke wegverbindingen, en de onmogelijkheid de kruinbreedte van de wegen binnen de steden op te voeren, rijst anderdeels dikwijls het probleem van de aanleg van geheel nieuwe verkeersaders. Ook hier stelt de bewerking van de gegevens, verkregen uit de verkeersenquêtes, ons in staat het volume van het verkeer dat die nieuwe wegen zullen te verwerken krijgen, bij voorbaat te schatten. In België werden reeds tal van zulke studies gemaakt, onder meer voor de rondweg om Lier, Tongeren, Avelgem, De Panne, enz...

Meer algemene enquêtes betreffende de Luikse agglomeratie en het probleem van de nieuwe oeververbinding te Antwerpen verschaften de gegevens voor de studie van de plannen tot algemene verbetering in die belangrijke centra.

mérations bâties, il convient pour les communes dont la population est de moins de 20.000 habitants de mettre également ces frais d'installation et d'exploitation à charge de l'Etat.

Un programme efficace d'éclairage routier doit comprendre les autoroutes, les voies d'accès aux autoroutes et les principales voies axiales du pays appartenant au réseau primaire.

La réalisation d'un pareil programme dans les 15 prochaines années, nécessite une dépense de première installation de l'ordre de 50 millions de francs par an et des frais annuels d'entretien et d'exploitation de l'ordre de 60.000 francs par km de route éclairée. L'apparition sur le marché de lampes à décharge de grande efficacité permet actuellement de résoudre économiquement ce programme.

Il existe actuellement en Belgique un courant d'opinion très favorable à l'établissement d'un programme général d'éclairage public; ce courant s'est encore manifesté récemment au cours du colloque national en faveur de l'éclairage des routes qui s'est tenu au Palais des Congrès, le 25 novembre 1959. Le pouvoir central se doit de mener une action indispensable en raison de l'influence de l'éclairage sur la sécurité et la commodité de la circulation routière.

E. Les aménagements urbains.

Il est un autre domaine particulier qui revêt une importance de plus en plus grande; c'est celui de la circulation dans les grands centres urbains. Pour l'étude de ces problèmes particuliers, les méthodes générales d'investigation appliquées pour le réseau en général, ne sont plus suffisantes. Il a fallu mettre au point d'autres méthodes pour évaluer de manière correcte les besoins de la circulation dans les traversées des villes.

Des techniques de comptage, faisant appel à des appareils de plus en plus perfectionnés; des méthodes de sondage qui recourent aux techniques les plus modernes de la statistique mathématique et des enquêtes, en particulier, celles dites « origine - destination » sont devenues de pratique courante pour fournir les éléments indispensables à la circulation dans les agglomérations. L'analyse complète des courants de circulation permet d'apprécier dans quelle mesure les différents projets envisagés modifieront la répartition du trafic et décongestionneront certains quartiers ou certains nœuds qui se trouvent à l'origine des difficultés constatées.

D'autre part, la saturation de certains itinéraires et l'impossibilité d'élargir la plateforme des routes dans l'intérieur des villes, posent fréquemment le problème de la création d'artères toutes nouvelles. Dans ce cas, également, l'analyse des données fournies par les enquêtes, permet d'apprécier à l'avance les volumes de circulation qui emprunteront les nouvelles constructions. De nombreuses études de ce genre ont déjà été réalisées en Belgique, notamment pour le contournement des agglomérations de Lierre, Tongres, Avelgem, La Panne, etc...

Des enquêtes plus générales concernant l'agglomération liégeoise et le problème du nouveau franchissement de l'Escaut à Anvers, ont fourni les données indispensables à l'étude des plans d'aménagement d'ensemble de ces centres importants.

In dat verband is het wel interessant er op te wijzen dat de studie die naar aanleiding van de Wereldtentoonstelling 1958 met betrekking tot het Brussels wegnett is gemaakt, tot grondslag heeft gediend voor de geschiktmakingswerken waarvan de doelmatigheid in alle opzichten aan de verwachtingen van de administratie beantwoordt. De 22 automatische telposten die op de voornaamste verkeersaders werden opgesteld, hebben een gemiddelde afwijking van 25 % ten opzichte van de verwachtingen aangewezen. In 10 % van de gevallen was er volstreekte overeenstemming tussen het verwachte en het werkelijk geconstateerde verkeersvolume; in 50 % van de gevallen was de afwijking kleiner van 15 %. Dergelijke resultaten kunnen niet dan de deugdelijkheid van de gebruikte middelen bevestigen.

Het Bestuur der Wegen is bezig zijn technieken verder te perfectioneren en bedient zich voor zijn verkeersstudies van de meest efficiënte apparaten, waaronder b.v. een elektronische ordinator, die het verschijnsel van de verkeersafwikkeling op de kruispunten in zijn werkelijke gecompliceerdheid kan weergeven, de optimale voorwaarden voor die afwikkeling kan bepalen. Men mag beweren dat de ingenieurs, op voorwaarde dat zij over het vereiste personeel en materieel beschikken, thans in staat zijn om de ingewikkeldste verkeersproblemen aan te pakken en in een minimum van tijd op te lossen, en om de geschiktmakingswerken te ontwerpen die de verlamming van het verkeer in de stadscentra zullen voorkomen.

Hierbij dient opgemerkt dat de verzadigingsgraad van het verkeer in het algemeen veel vlugger bereikt wordt of zal worden in de bebouwde kommen dan op de landelijke verkeersaders. Het merendeel der wegnetten in de Europese steden draagt immers de stempel van hun historische wisselvalligheden: de centrale kern bestaat uit enge en kronkelige straten, aangelegd zonder vooraf opgemaakt plan; de buitenwijken hebben zich vervolgens meestendeels op onordelijke wijze ontwikkeld bij ontstaan van een rationele zoning der stedelijke activiteiten. Hoe kan men hopen deze toestand overeen te brengen met de aanzienlijke uitbreiding van het verkeer waarvan sprake? Het zou verkeerd zijn te geloven dat dit vraagstuk zonder meer zou kunnen opgelost worden door de aanleg van wegen of autosnelwegen om de steden, door de relatief weinig bebouwde buitenste zones. De betrekkelijke omvang van het doorgaand verkeer neemt immers af in verhouding tot de omvang van de agglomeratie, en het komt er derhalve op aan de voorrang te verlenen aan het vraagstuk van het invalsverkeer, aangezien de omleiding van het doorgaand verkeer — hoe nodig het ook weze — slechts betrekking heeft op een gering percentage van het totale verkeer.

De verbreding van de bestaande verkeersaders, zonder hun gebruiksregime te wijzigen, zou slechts een lapmiddel zijn. Zodanige verkeersaders zullen immers verder gebruikt worden door de voetgangers, de fietsers, voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer op banden en op sporen, en de omvangrijke en langzaam zich voortbewegende handelsvoertuigen. Het verkeer zou verder aan allerlei hindernissen onderworpen blijven, die voortvloeien uit de inritten der aan de straat palende huizen, uit de kruispunten met hun conflictpunten, uit de verkeerslichten, uit de onvoldoende zichtbaarheidsafstanden, enz... De werkelijke verbetering van het verkeer kan slechts bekomen worden door een ononderbroken verkeer, dat niet belemmerd wordt door alle zoëven opgesomde hindernissen en waarbij een gemiddelde hoge rijsnelheid, gepaard aan een grotere veiligheid, mogelijk gemaakt wordt.

Een dergelijk resultaat eist de afschaffing der gelijkvloerse kruisingen en van de verkeerslichten, de normalisering van de wegvernouwingen, het verbod van toe-

Dans le même ordre d'idées, il n'est pas sans intérêt de signaler que l'étude relative au réseau bruxellois faite à l'occasion de l'Exposition universelle de 1958 a fourni la base de l'aménagement qui s'est révélé d'une efficacité en tous points conforme aux prévisions de l'administration. Les points de comptage automatique, au nombre de 22, installés sur les principales artères, ont révélé un écart moyen de 25 % par rapport aux prévisions. Dans 10 % des cas, la concordance des volumes était complète; dans 50 % des cas, l'écart était inférieur à 15 %. De tels résultats sont évidemment de nature à confirmer la valeur des moyens utilisés.

L'Administration des Routes perfectionne encore ses techniques et utilise, pour ses études, les appareils les plus efficaces, tel, par exemple, un ordinateur électronique qui permet de reproduire la complexité réelle du phénomène d'écoulement aux carrefours et d'en déterminer les conditions optima. On peut dire qu'actuellement et à condition qu'ils disposent des moyens nécessaires en personnel et en matériel, les ingénieurs peuvent aborder et résoudre, dans un minimum de temps, les problèmes les plus complexes et concevoir les aménagements de voirie qui éviteront la paralysie des centres urbains.

Il convient de remarquer que le degré de saturation de la circulation dans les agglomérations est ou sera généralement beaucoup plus rapidement atteint que sur les artères rurales. La plupart des réseaux urbains des villes européennes portent, en effet, l'empreinte de leurs vicissitudes historiques: le noyau central comporte des rues étroites et sinueuses, sans ordonnance préétablie; les zones extérieures de banlieue se sont ensuite développées le plus souvent de façon anarchique en l'absence d'un zoning rationnel des activités de la cité. Comment espérer concilier cette situation avec le développement considérable de la circulation dont il est question? Il serait vain de croire que ce problème pourrait être résolu par la seule création de routes ou d'autoroutes de contournement extérieur dans des zones relativement peu bâties. L'importance relative de la circulation de transit décroît, en effet, en fonction de l'importance de l'agglomération et il importe dès lors d'accorder la priorité au problème de la circulation de pénétration, la déviation de la circulation de transit — pour nécessaire qu'elle soit — n'intéressant qu'un faible pourcentage de la circulation globale.

L'élargissement des artères existantes, sans modification de leur régime d'utilisation, ne serait qu'un palliatif. De telles artères continueront, en effet, à être empruntées par des piétons, des cyclistes, des véhicules de transport en commun sur pneus et sur rails, des véhicules commerciaux encombrants et lents. La circulation continuerait à être soumise à toutes les entraves résultant des accès des constructions riveraines, des carrefours avec leurs points de conflits, des feux de signalisation, des distances de visibilité insuffisante, etc... L'amélioration réelle de la circulation ne peut être obtenue que par une circulation continue, libérée de toutes les entraves précitées, permettant une vitesse moyenne de parcours élevée avec une sécurité plus grande.

Un tel résultat exige la suppression des carrefours à niveaux, des feux de signalisation, la normalisation des étranglements, l'interdiction des accès de riveraineté, l'ex-

gang, vanuit de aan de weg gelegen gebouwen, de uitsluiting van sommige weggebruikers, namelijk de voetgangers en wielrijders. De veiligheid eist anderdeels de scheiding van beide verkeersrichtingen, de beperking en de controle van de aansluitingspunten en de keuze van zodanige tracés dat het in- en uitrijden zonder kruisingsconflicten kan geschieden. Deze voorwaarden bepalen theoretisch de stedelijke autosnelwegen.

Zo de moeilijkheden bij en de hoge kosten van de bouw der autosnelwegen hun verschijning in de grote Europese agglomeraties tot nogtoe verhinderd hebben, terwijl er een ruime toepassing van gemaakt wordt in de Verenigde Staten, toch is hun noodzakelijkheid inmiddels nog duidelijker en nog dringender geworden dan die van de landelijke autosnelwegen.

In agglomeraties zoals op een net is het verkeer geconcentreerd op een zeker aantal hoofdadars met een betrekkelijk geringe totale lengte, die het handelscentrum en de activiteitscentra van de randgebieden met elkaar verbinden. Hieruit vloeit voort dat de aanleg van een net van stedelijke autosnelwegen, doordat het slechts een weinig belangrijk percentage van de totale lengte der stadswegen uitmaakt, zal toelaten het vraagstuk van het verkeer met een totaal volume dat 4 tot 5 maal hoger ligt op te lossen. De keuze van een net met ruitstructuur, aangepast aan de vorm der stad, aan haar activiteitspolen en aan haar hoofdverkeersaders, zal overigens de verkeersconcentraties en de verkeersopstoppen weten te voorkomen, die bij netten van het uitstralend of vertakt type, met uitmonding in de gewone stadswegen, onvermijdelijk zijn.

De mogelijkheid om autosnelwegen aan te leggen, hetzij in open ingraving, in een tunnel, hetzij als hooggelegen weg naar het voorbeeld van de Kleine Ringlaan te Brussel, zal anderdeels massale selingen voorkomen. Het type van de hooggelegen weg, dat bijzonder goedkoop van constructie is en de capaciteit der bestaande wegen niet vermindert, behalve aan de opritten, lijkt geschikt voor de moeilijkste gevallen.

F. De technische normen van het wegennet.

De gezamenlijke studieën over verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid vinden hun uitkomst in het opmaken van wegenbouwnormen, waarvan de geregelde herziening de evolutie der vraagstukken en de technische vervolmakingen weerspiegelt.

Inzake de geometrische kenmerken van de weg gelden vijf reeksen van normen, die vastgesteld werden, uitgaande van veilige basissnelheden gaande van 40 tot 120 km. per uur.

clution de certains usagers notamment des piétons et des cyclistes. La sécurité exige, d'autre part, la séparation des sens de circulation, la limitation et le contrôle des accès et le choix des tracés tels que les manœuvres d'entrée et de sortie se fassent sans conflit d'intersection. Ces conditions définissent théoriquement les autoroutes urbaines.

Si les difficultés et le coût élevé de construction des autoroutes ont, jusqu'à présent, retardé leur apparition dans les grandes agglomérations européennes alors qu'elles sont largement utilisées aux Etats-Unis, leur nécessité est cependant encore plus évidente et plus urgente que celle des autoroutes rurales.

Dans le cas des agglomérations, comme dans celui d'un réseau, la circulation est concentrée sur un certain nombre d'axes de longueur totale relativement faible, reliant entre eux le centre commercial et les pôles d'activité des zones périphériques. Il en résulte que la création d'un réseau d'autoroutes urbaines, ne représentant qu'un pourcentage peu important de la longueur totale de la voirie urbaine, permettra de résoudre le problème de la circulation d'un volume global 4 à 5 fois plus élevé. Le choix d'un réseau à structure maillée, approprié à la configuration de la cité, à ses pôles d'activité et à ses axes de circulation évitera, par ailleurs, les concentrations de circulation et les embouteillages inévitables avec des réseaux du type rayonnant ou ramifié, comportant des exutoires dans les voiries urbaines ordinaires.

La possibilité d'établir des autoroutes, soit en tranchées ou en tunnels, soit en viaducs, à l'exemple de la petite ceinture à Bruxelles, évitera, d'autre part, des destructions massives. Le type viaduc, particulièrement économique de construction et ne réduisant pas les capacités des voiries existantes sauf aux accès, semble approprié aux cas les plus difficiles.

F. Les normes techniques du réseau routier.

L'ensemble des études sur l'écoulement de la circulation et sur la sécurité trouve son aboutissement dans l'établissement de normes routières, dont la révision périodique reflète l'évolution des problèmes et les perfectionnements techniques.

Les caractéristiques géométriques des routes font l'objet de cinq séries de normes établies en fonction des vitesses de sécurité de base s'échelonnant entre 40 et 120 km/heure.

Belgische normen.

Normes belges.

Normen	Veilige snelheid in km./uur	Plattegrond Minimum kromtestraal in m.	Lengteprofiel — Profil en long			Dwarsprofiel Maximum overhoging in %
			Rechte vakken — Max. helling Alignement droit. — Pente finale max.		Maximum helling in %	
			Min. straal convexe boog in m. Rayon convexe min. en m.	Min. uitzichtlengte in m. Visibilité min. en m.		
Normes	Vitesse de sécurité en km./h.	En plan Rayon minimum en palier en m.			Pente max. en %	Profil en travers. Dévers max. en %
A	120	770	19.500	300	4	3
B	100	470	9.200	200	5	4
C	80	260	3.700	130	6	5
D	60	130	1.200	70	8	6
E	40	50	300	35	10	8

Zoals blijkt uit de bovenstaande tabel, hebben die normen betrekking op de maximumhellingen, begrepen tussen 4 en 10 %, op de maximumverhogingen, begrepen tussen 3 en 8 %, op de minimum kromtestralen in plattegrond, die gaan van 50 tot 770 meter, op de kromtestralen van het lengteprofiel aan de toppen, in de aangegeven voorwaarden, gaande van 300 tot 19.500 meter, op de kromtestralen in de dalen, en op de overeenkomstige uitzichtlengten, in rechte vakken, gaande van 35 tot 300 meter.

Ook de internationale normen, gevoegd bij de Verklaring van september 1950 nopens de aanleg van grote internationale verkeerswegen, zijn zopas herzien en in overeenstemming gebracht met de omvang en de aard van het huidige wegverkeer.

Ces normes se rapportent, comme l'indique le tableau, aux pentes maxima variant de 4 à 10 %, aux dévers maxima variant de 3 à 8 %, aux rayons en plan minima, variant de 50 à 770 mètres, aux rayons des sommets des profils en long, variant, dans les conditions indiquées, de 300 à 19.500 mètres, aux distances de visibilité correspondantes en alignement droit variant de 35 à 300 mètres.

Les normes internationales, annexées à la Déclaration de septembre 1950 sur les grandes routes de trafic international, viennent d'être également révisées pour être en harmonie avec l'importance et la nature de la circulation actuelle.

Internationale normen.

Normes internationales.

Basissnelheid (in km./uur)	Straal in plattegrond (in m.)	Minimumstraal convexe boog van het lengteprofiel (in m.) — Rayon convexe minimum en profil en long (en m.)		Maximumhelling — Pente maximum
		Rijbaan voor éénrichtingsverkeer — Chaussée à sens unique	Rijbaan voor verkeer in beide richtingen — Chaussée à double sens de circulation	
Vitesse de base (en km./h.)	Rayon en plan (en m.)			
120	500	8.000	—	4
100	300	4.000	6.000	5
80	200	2.000	2.500	6
60	100	—	1.000	8

De Belgische en de internationale normen komen overeen wat de basissnelheden betreft; inzake de veiligheid aan de toppen van het lengteprofiel zijn de Belgische normen echter gunstiger.

Het is wel interessant er op te wijzen, dat in de nieuwe internationale normen wegen van het type « autosnelweg » en wegen van het gewone type worden voorzien, waarbij de laatstgenoemde worden ingedeeld in twee klassen: eensdeels de wegen met één enkele rijbaan bestaande uit twee rijstroken die ten minste 3,50 m breed zijn, en anderdeels de wegen met meer dan twee rijstroken van ten minste 3,50 m. breedte.

De factoren die bepalend zijn voor de keuze der normen voor een bepaalde weg, zijn het volume, de samenstelling en de evolutie van het verkeer, de topografie der streken waardoor die weg loopt. In bepaalde gevallen wordt de keuze der normen medebepaald door de noodzakelijkheid in de continuïteit en de homogeniteit van sommige trajecten te voorzien.

De wegen zijn in de volgende vier netten verdeeld:

- het net der autosnelwegen,
- het primair net I,
- het primair net II,
- het secundair net,

waarvan de volgorde de uitdrukking is van de hiërarchie hunner belangrijkheid, zowel ten opzichte van het verkeer als van de streken of plaatsen die erdoor worden verzorgd.

Volgende tabel duidt eveneens, per categorie, het aantal en de breedte der rijstroken aan.

Les normes belges et internationales concordent en ce qui concerne les vitesses de base; les normes belges présentent cependant des conditions de sécurité plus favorables aux sommets des profils en long.

Il est intéressant de signaler que les nouvelles normes internationales prévoient des routes du type « autoroutes » et des routes du type ordinaire, celles-ci étant divisées en deux catégories: routes ayant une chaussée unique à 2 voies de circulation de 3,50 m de largeur minimum et routes à plus de 2 voies de circulation de 3,50 m de largeur minimum.

Les facteurs qui conditionnent le choix des normes pour une route déterminée, sont le volume et la composition de la circulation et leur évolution, la topographie des régions traversées. Dans certains cas, la nécessité d'assurer la continuité et l'homogénéité de certains itinéraires intervient également dans le choix des normes.

Les routes sont réparties dans les 4 réseaux suivants:

- le réseau des autoroutes,
- le réseau primaire I,
- le réseau primaire II,
- le réseau secondaire,

qui expriment la hiérarchie de leur importance tant au point de vue de la circulation qu'à celui des régions ou des localités qu'ils desservent.

Le tableau suivant indique également, par catégorie, le nombre et la largeur des voies de circulation.

Netten Réseaux	Autosnelwegen Autoroute	Primair net I Primaire I	Primair net II Primaire II	Secundair net Secondaire
Aantal rijstroken — Nombre de voies	2 × 4 of - ou 2 × 3 of - ou 2 × 2	4 (of - ou 3)	2	2
Breedte der rijstroken (m.) — Largeur des voies (m.)	3,75	3,50	3,50 of - ou 3,00	3,00
Vlak terrein — Région de plaine	A	B	C	D
Heuvelachtig terrein — Région vallonnée	B	C	D	E
Bergachtig terrein — Région accidentée	C	D	E	E

G. Productiviteit en rentabiliteit.

Er blijft het bewijs te leveren van het belang der wegenbouwinvesteringen door te wijzen op hun productief karakter ten voordele van de algemene economie en van de vervoerssector, alsook op hun rentabiliteit ten opzichte van de openbare besturen.

G. Productivité et rentabilité.

Il reste à faire la preuve de l'intérêt des investissements routiers en situant leur caractère productif au profit de l'économie générale et du secteur des transports ainsi que leur rentabilité vis-à-vis des pouvoirs publics.

I. DE PRODUCTIVITEIT.

De productiviteit van de wegenbouwinvesteringen wordt niet meer in twijfel getrokken. Men kan ze gedeeltelijk becijferen wat betreft de voordelen die ze oplevert voor de weggebruikers. Maar er zijn andere aspecten waarvan de werkelijkheid klaarblijkelijk is, alhoewel ze niet nauwkeurig kan berekend worden.

De wegeaanleg bevordert de oprichting van nieuwe industrieën; als bewijs hiervan volstaat het recente voorbeeld van de ontwikkeling van sommige testgebieden van de Borinage en het Hageland. De eerste zorg van degenen die instaan voor de organisatie van die gebieden bestond er in ze uit te rusten met degelijke wegen, hetzij door de verbetering van bestaande wegen, hetzij door het aanleggen van nieuwe verkeersaders nodig voor het bedienen van het nieuw industrieel gewest.

De buitengewone gunst die het nutsvervoer, speciaal dat voor eigen rekening geniet, is er een schitterend voorbeeld van. Het volstaat te verwijzen naar de tabel van het aandeel van de weg in het vervoer in het algemeen (tabel n° 2 - Bijlage). De autosnelweg Antwerpen - Luik - Aken wordt trouwens allereerst aangelegd voor de behoeften van het goederenvervoer die niet voldoende bevredigd worden. De verbetering van de radiale weg n° 4 tussen Namen en Aarlen is eveneens speciaal nodig ingevolge de voortdurende stijging van het vervoer met vrachtwagens.

Het toerisme van zijn kant, haalt veel voordeel uit de verbeteringen van het wegennet; het reeds vroeger aangehaalde geval van de autosnelweg Brussel - Oostende toont dit voldoende aan.

Ook mag gewezen worden op de meerwaarde der onroerende goederen, die het gevolg is van de wegverbeteringen hetzij rechtstreeks voor de percelen die aan een nieuwe weg palen, hetzij onrechtstreeks door de belangrijke aangroei van het verkeer in zekere streken waarvan de toegang door de goede wegen vergemakkelijkt wordt. Er zijn streken waar de grondprijzen in enige jaren veelvuldig gestegen zijn louter daardoor dat die streken toegankelijker zijn geworden door de aanleg van een nieuwe weg. Trouwens begint niet iedere verkaveling met de aanleg van bedieningswegen, en ziet men niet dikwijls dat de publiciteit voor deze verkavelingen hoog oploopt met de gemakkelijke toegangsmogelijkheden die door de bestaande wegverbindingen verschaft worden?

Maar het wiskundig betoog is bijzonder overtuigend wanneer men de winsten beschouwt die deze verbeteringen voor de gezamenlijke weggebruikers opleveren. De winsten die men kan becijferen kunnen over 3 klassen verdeeld worden: de winst in het gebruik der voertuigen, de tijdwinst en de veiligheidswinst.

Deze winsten werden in vele landen geraamd, voornamelijk in de Verenigde Staten en Duitsland waar ze proefondervindelijk bepaald werden. In ons land hebben proeven op het verbruik en de sleet de uitslag der buitenlandse proeven ten volle bevestigd.

De schatting van de productiviteit der investeringen van het programma inzake aanleg van het Belgisch net vereist enkele voorafgaande principiële beschouwingen.

a) Grondslagen voor de berekening van de productiviteit.

De criteria die moeten toelaten deze productiviteit te ramen mogen niet louter bij de winsten beperkt blijven zonder dat de uitgaven in aanmerking genomen worden.

1. LA PRODUCTIVITE.

La productivité des investissements routiers n'est plus mise en doute. On peut la chiffrer en partie pour ce qui concerne les profits procurés aux usagers de la route. Mais il est d'autres aspects dont la réalité est évidente, bien qu'elle ne puisse être calculée avec précision.

L'aménagement des routes favorise la création de nouvelles industries; on n'en veut pour preuve que l'exemple récent de la mise en valeur de certaines régions-test du Borinage et du Hageland. Le premier souci des responsables de l'organisation de ces régions a été de les équiper en routes convenables, soit par l'aménagement de chemins existants, soit par la création de nouveaux axes nécessaires pour la desserte de la nouvelle zone industrielle.

La faveur extraordinaire des transports utilitaires et, spécialement, de ceux pour compte propre, en est une illustration éclatante. Il suffit de se rapporter au tableau montrant la part de la route dans le transport en général (tableau n° 2 en annexe). L'autoroute Anvers - Liège - Aix-la-Chapelle a d'ailleurs été créée avant tout pour les besoins de transport de marchandises qui ne sont pas actuellement satisfaits. L'aménagement de la route axiale n° 4 entre Namur et Arlon est aussi spécialement commandé par l'augmentation incessante du transport par camions.

Le tourisme retire, de son côté, un grand profit des améliorations du réseau routier; le cas déjà cité de l'autoroute Bruxelles - Ostende l'illustre parfaitement.

On peut également citer la plus-value procurée aux biens immobiliers par suite des aménagements routiers, soit d'une manière directe pour les terrains qui se trouvent immédiatement desservis par une nouvelle route, soit de façon indirecte par l'augmentation importante de la fréquentation de certaines régions dont l'accès est rendu aisé par de bonnes routes. On connaît des régions où le prix du terrain a augmenté de plusieurs fois sa valeur en quelques années par le simple fait que cette région était devenue plus accessible en suite de la création d'une nouvelle route. D'ailleurs, tout lotissement ne commence-t-il pas par la construction de voiries de desserte et ne voit-on pas, fréquemment, la publicité pour ces lotissements faire grand cas des facilités d'accès que lui ménagent les liaisons routières existantes?

Mais la démonstration chiffrée est particulièrement probante lorsqu'on considère les profits que ces aménagements procurent à l'ensemble des usagers de la route. Les profits que l'on peut comptabiliser se répartissent en trois catégories: les gains d'utilisation des véhicules, les gains de temps et les gains de sécurité.

Ces profits ont été évalués dans de nombreux pays et, notamment, aux Etats-Unis et en Allemagne, qui les ont déterminés expérimentalement. Dans notre pays, des expériences de consommation et d'usure ont permis de confirmer pleinement les résultats des expériences étrangères.

L'évaluation de la productivité des investissements du programme de l'aménagement du réseau belge appelle quelques considérations préliminaires de principes.

a) Principes de calcul de la productivité.

Le critère d'appréciation de cette productivité ne peut se rapporter aux seuls profits sans prendre en considération les dépenses. C'est la différence entre les avantages

Het verschil tussen de voordelen en de uitgaven geeft de productiviteit weder en het is de verhouding van dit verschil tot de uitgaven die het productiviteitscijfer uitdrukt.

Maar de uitgaven en de overeenstemmende voordelen zijn niet gelijklopend in de tijd. Van de andere kant worden de voordelen, bekomen door in een zekere periode uitgevoerde investeringen, onbepaald verlengd en het jaarlijks bedrag ervan, is verschillend naar gelang van de ontwikkeling van het verkeer.

De productiviteit van een investering is slechts werkelijk wanneer het geheel der besparingen na verloop van een tijd te rekenen vanaf het in gebruik nemen van het werk, hoger is dan het geheel der uitgaven in de tijd nodig voor de aanleg, het onderhoud, het gebruik en, indien nodig, de hernieuwing van deze investering.

Het is vanzelfsprekend dat men niet de eenvoudige samengevoegde uitgaven noch besparingen in beschouwing mag nemen. De huidige waarde der uitgaven en der besparingen is natuurlijk afhankelijk van het tijdstip waarop ze werkelijkheid worden. Anders gezegd, de uitgaven en de besparingen zijn niet gelijkwaardig wanneer ze zich voordoen in een nabije of in een verre toekomst.

Het is bijgevolg volstrekt noodzakelijk aan de besparingen en de uitgaven een « actualisatiefactor » toe te kennen die toelaat de voorwaarde van gelijkwaardigheid der huidige en der toekomstige uitgaven en besparingen uit te drukken. Dit actualiteitspercentage meet in werkelijkheid de graad van voorrang die toegekend wordt aan de huidige uitgaven en inkomsten ten opzichte van de toekomstige uitgaven en inkomsten. Het karakteriseert elke investeringspolitiek.

De keus van een percentage dat nihil of zeer laag is, betekent dat evenveel belang gehecht wordt aan de toekomstige winsten als aan de huidige. Een dergelijke opvatting zou leiden tot de uitvoering van belangrijke investeringen ten nadele van het onmiddellijk verbruik. Een hoog percentage aannemen komt er daarentegen op neer geen of een te verwaarlozen waarde toe te kennen aan de na enkele jaren te verwachten winsten, d.w.z. het onmiddellijk verbruik boven de investeringen te verkiezen.

Het actualisatiepercentage en de interestvoet zijn niet noodzakelijk gelijkwaardig. Ze spelen alleen een gelijklopende rol. Het actualisatiepercentage stelt de gelijkheid vast tussen de huidige en de toekomstige waarden op het gemeenschapsplan. De interestvoet drukt die gelijkwaardigheid uit voor de kapitaalbezitters volgens de wet van vraag en aanbod.

Het actualisatiepercentage, aangenomen in Frankrijk voor de productiviteits- en rentabiliteitsberekeningen der wegebouwinvesteringen bedraagt thans 8 ten honderd.

Met een dergelijk percentage is elke ontvangst of uitgave voorkomend na een periode van vijftien tot twintig jaar zonder praktische invloed op de geactualiseerde waarden. De met een dergelijk actualiteitspercentage overeenstemmende economische horizon beperkt zich dus tot perioden van die lengte, terwijl de vooruitzichten waaraan de investeringswet wil voldoen zich uitstrekken tot het tijdstip van de uiterste graad van motorisatie.

Het programma is weliswaar beperkt tot een periode van vijftien jaren; maar het is vanzelfsprekend dat de opvattingen die namelijk betrekking hebben op de structuur der wegnetten en hun eigenschappen, de mogelijkheid dienen open te laten om na de door dit programma beschouwde periode verdere uitbreidingen te verwezenlijken.

et les dépenses qui mesure la productivité et c'est le rapport de cette différence aux dépenses qui exprime le taux de productivité.

Mais dépenses et avantages correspondants ne sont pas synchronisés dans le temps. D'autre part, les avantages engendrés par des investissements effectués dans une certaine période se prolongent indéfiniment et le montant annuel en est variable en fonction du développement de la circulation.

La productivité d'un investissement n'est réelle que si l'ensemble des économies au cours du temps, à partir de la mise en service de l'ouvrage, est supérieure à l'ensemble des dépenses dans le temps nécessaire à l'établissement, à l'entretien, à l'utilisation et, le cas échéant, au renouvellement de cet investissement.

Il est évident que l'on ne peut prendre en considération ni les dépenses ni les économies simplement cumulées. La valeur actuelle des dépenses et des économies est naturellement fonction de l'époque où elles sont effectives. En d'autres termes, les dépenses et les économies ne sont pas équivalentes si elles se produisent dans un avenir immédiat ou dans un avenir lointain.

Il est donc indispensable d'affecter les économies et les dépenses d'un « facteur d'actualisation » qui permet d'exprimer la condition d'équivalence des dépenses et des économies actuelles et futures. Ce taux d'actualisation mesure, en fait, le degré de préférence accordé aux dépenses et aux recettes présentes par rapport aux dépenses et aux recettes futures. Il caractérise toute politique d'investissement.

Le choix d'un taux nul ou très faible, par exemple, revient à donner autant de poids aux bénéfices acquis dans le futur que dans le présent. Une telle conception conduirait à effectuer des investissements considérables au détriment de la consommation immédiate. Adopter un taux élevé, au contraire, revient à attribuer une valeur nulle ou négligeable aux profits escomptés après quelques années, c'est-à-dire à préférer la consommation immédiate aux investissements.

Le taux d'actualisation et le taux d'intérêt ne sont pas nécessairement équivalents. Ils jouent simplement un rôle parallèle. Le premier établit l'égalité des valeurs présentes et futures à l'échelle de la collectivité. Le second exprime cette équivalence pour les détenteurs de capitaux, suivant la loi de l'offre et de la demande.

Le taux d'actualisation adopté en France pour les calculs de productivité et de rentabilité des investissements routiers est, actuellement, de 8 pour cent.

Avec un tel taux, toute recette ou dépense se situant au-delà d'une période de quinze à vingt années est sans influence pratique sur les valeurs actualisées. L'horizon économique correspondant à un tel taux d'actualisation se limite donc à des durées de cet ordre alors que les prévisions auxquelles la loi d'investissement veut satisfaire s'étendent jusqu'à l'époque du degré ultime de motorisation.

Sans doute, le programme est-il limité à une période de quinze années; mais il est évident que les conceptions se rapportant, notamment, à la structure des réseaux routiers et à leurs caractéristiques, doivent réserver la possibilité d'extensions ultérieures à la période envisagée par ce programme.

De verwezenlijkingen der eerste vijftien jaren dienen verenigbaar te zijn met die welke na die periode nodig zullen blijken; ze dienen opgenomen te worden in een uitgebreider programma dat rekening houdt met de bevrediging van de maximale verkeersbehoeften. Ten einde echter de latere winsten niet te overschatten, werd het actualisatiepercentage van 8 ten honderd toegepast bij de berekening der productiviteit van het programma.

De keuze van een actualisatiepercentage sluit de moeilijkheden uit die het gevolg zijn van de spreiding en het verschil, in de tijd, der uitgaven en der besparingen die uit deze voortvloeien. Een andere moeilijkheid daagt op met betrekking tot het in aanmerking nemen der taksen. Volgens de economische leer moeten de productiviteitsberekeningen geschieden zonder taksen, want deze slaan op overdrachten van bezittingen en niet, van het standpunt der gemeenschap uit, op verbruik of productie van bronnen die de productiviteit raken.

Het is mogelijk deze moeilijkheid uit te schakelen met de opmerking, dat de taksen zowel van toepassing zijn op de voordelen als op de uitgaven en dat het dus onverschillig is met of zonder taksen te redeneren. Het spreekt vanzelf dat de gelijkwaardigheid der uitslagen verkregen met de ene of met de andere methode slechts bestaat in de mate dat het percentage der taksen ongeveer hetzelfde is voor alle posten van de balans. Wanneer zulks niet het geval is, brengt dit belastingsstelsel afwijkingen teweeg in de berekeningen der economische kosten en dit is namelijk het geval wat de brandstof betreft, die aan een bijzonder belastingsstelsel onderworpen is.

In dat geval moet bijgevolg een rechtzetting gebeuren; daarom zal de werkelijke besparing die voor de gemeenschap voortvloeit uit een vermindering van het verbruik van brandstof steunen op een gemiddelde prijs der benzine van 2.455 F per liter, d.w.z. douanerechten, accijnzen en taksen niet inbegrepen en op een gemiddelde prijs van 1.79 F per liter voor gasoil.

De gegrondheid van deze opvatting blijkt trouwens uit volgende redenering: indien er rekening werd gehouden met de taksen, zou de winst voor de gemeenschap voortkomend uit de vermindering van het benzineverbruik in verhouding staan tot het peil der taksen. Aldus zou men tot het onzinnig besluit komen, dat het altijd mogelijk zou zijn door een verhoging van de brandstofbelasting winsten op het wegtransport te bekomen, die hoger zouden zijn dan de infrastructuuruitgaven. Van de andere kant zou de besparing uit de vermindering van het brandstofverbruik niet met de werkelijkheid overeenstemmen, vermits er enkel een vermindering van belastingen zou zijn, met de verplichting voor de gemeenschap om die belastingen elders te zoeken.

Het aftrekken van zekere taksen ter berekening van de productiviteit gaat natuurlijk niet op wanneer het erop aan komt de voordelen van de gebruiker of van de Staat te berekenen.

De productiviteitsberekening voor de investeringen van het geplande wegenbouwprogramma werd gemaakt met terzijdelating van de specifieke taksen op de brandstof. Om dezelfde reden, werd de weeldetaks op de voertuigen afgetrokken van de kostprijs der voertuigen. Evenzo ware het aangewezen de kosten van verzekeringen en werken te verminderen met het deel dat bestemd is voor de winsten, de reserves en de investeringen van de verzekeringsmaatschappijen en de aannemingsbedrijven (gebouwen, materieel, enz...). Wegens het gebrek aan voldoende en nauwkeurige statistische gegevens is het echter niet mogelijk die kosten nauwkeurig te berekenen. Ze werden

Les réalisations des quinze prochaines années doivent être compatibles avec celles qui seront rendues nécessaires à plus longue échéance; elles doivent s'intégrer dans un programme plus vaste, tenant compte de la satisfaction des besoins maxima de circulation. Toutefois, afin de ne pas surestimer les bénéfices à longue échéance, le taux d'actualisation de 8 pour cent a été adopté dans le calcul de la productivité du programme.

Le choix d'un taux d'actualisation élimine les difficultés résultant de l'étalement et de la non concordance, dans le temps, des dépenses et des économies qu'elles engendrent. Une autre difficulté surgit en ce qui concerne la prise en considération des taxes. Suivant l'orthodoxie économique, les calculs de productivité doivent s'effectuer hors taxes, car celles-ci correspondent à des transferts de biens et non pas, du point de vue de la collectivité, à la consommation ou à la production de ressources affectant la productivité.

Il est possible d'éliminer cette difficulté en remarquant que les taxes s'appliquent aussi bien aux avantages qu'aux dépenses, et qu'il est, dès lors, indifférent de raisonner hors taxes ou taxes comprises. Il va de soi que l'équivalence des résultats avec l'une ou l'autre méthode n'existe que dans la mesure où le pourcentage des taxes est sensiblement le même pour tous les postes du bilan. S'il n'en est pas ainsi, la fiscalité introduit des distorsions dans les calculs des coûts économiques et c'est, notamment, le cas en ce qui concerne le carburant qui est l'objet d'une fiscalité particulière.

Il est donc nécessaire, dans ce cas, d'introduire une correction et c'est la raison pour laquelle l'économie réelle résultant, pour la collectivité, d'une réduction de la consommation de carburant, qui sera basée sur un prix moyen de l'essence de 2,455 F le litre, c'est-à-dire droits de douanes et d'accises et taxes déduits, et sur un prix moyen de 1,79 F le litre de gasoil.

Le bien fondé de cette conception est d'ailleurs évident par le raisonnement suivant: s'il était tenu compte des taxes, les bénéfices pour la collectivité résultant de la réduction de la consommation d'essence, seraient fonction du niveau des taxes. On arriverait, ainsi, à cette conclusion absurde qu'il serait toujours possible d'obtenir des bénéfices sur les transports routiers supérieurs aux dépenses d'infrastructure, en augmentant les impôts sur le carburant. D'autre part, l'économie résultant de la réduction de la consommation de carburant ne serait pas réelle puisqu'il y aurait simplement réduction des impôts et obligation, pour la collectivité, de les rechercher ailleurs.

La déduction de certaines taxes opérée pour le calcul de la productivité n'est évidemment pas valable quand il s'agit de calculer les profits pour les usagers ou pour l'Etat.

Le calcul de la productivité des investissements routiers du programme envisagé a donc été établi en éliminant les « taxes spécifiques » sur le carburant. La taxe de luxe sur les véhicules a été, pour la même raison, déduite du coût des véhicules. Il aurait été également indiqué de soustraire du coût des assurances et des travaux, la part réservée aux bénéfices, aux réserves et aux investissements des sociétés d'assurances et d'entreprises (bâtiments, matériel, etc...). Le manque de données statistiques suffisantes et précises n'a pas permis, cependant, d'établir ces coûts avec précision. Ils ont donc été maintenus dans les postes correspondants, ainsi que les taxes non spécifiques,

dus, samen met niet specifieke taksen, in de overeenkomstige posten behouden bij de berekening van de winsten en de uitgaven daar de aangenomen compensatie leidt tot een wellicht beneden de werkelijkheid liggende benadering van de productiviteitswaarde en van het productiviteitsgetal.

Tenslotte kan de productiviteit slechts berekend worden als functie van een referentietoestand (vergelijkingstoestand) die niets anders zijn kan dan die van het huidige wegennet. Het is inderdaad vanzelfsprekend dat, als voor het huidige wegennet geen enkele investeringsuitgave wordt gedaan, de normale ontwikkeling van het verkeer zich niet zou voordoen in de voorziene mate overeenkomende met een park dat vier tot vijf maal groter is dan het huidige. Tenzij a priori beslist zou worden de normale ontwikkeling van de motorisatie systematisch te stuiten, is het volstrekt noodzakelijk zekere uitgaven te doen die enkel en alleen tot doel hebben de mogelijkheid van een verkeerstijging tegen de huidige eenheidsprijs te vrijwaren.

Zijn de verkeersvolumes, dienende tot de berekening van de winsten, die waarmede gerekend wordt in de onderstelling dat de investeringen worden gedaan, dan zullen de uitgaven, in aanmerking te nemen bij de berekening van de productiviteit uitsluitend de bijkomende kosten betreffen van het programma van die investeringen ten opzichte van de kosten der werken, die noodzakelijk zijn om dat verkeersvolume op een wegennet van de huidige kwaliteit mogelijk te maken.

De berekening van de productiviteit onderstelt dus a priori, dat de uitgaven die nodig zijn om de normale ontwikkeling van de motorisatie mogelijk te maken werkelijk worden gedaan.

Zulldanige investeringen geven geen aanleiding tot de besparingen voortvloeiend uit het in overweging genomen investeringsprogramma; hun eigen productiviteit kan bijgevolg slechts berekend worden door de studie van de economische verliezen die voor het land zullen voortvloeien uit een politiek die het verkeer kunstmatig op een lager peil houdt dan het normale.

Een dergelijke studie valt buiten het bestek van deze uiteenzetting. Maar het volstaat even de buitengewone uitbreiding van het wegvervoer na te gaan om zich een idee te vormen van de omvang van die verliezen en van de noodzakelijkheid er voor te zorgen dat het verkeer zich kan ontwikkelen in omstandigheden die ten minste gelijkwaardig zijn aan de huidige.

Bijgevolg werd de productiviteit van het voorziene investeringsprogramma berekend uitgaande van de onderstelling dat het behoud van de huidige verkeersvoorwaarden is verzekerd, rekening houdend met de ontwikkeling van het verkeer.

De berekeningen van de voordelen die de gemeenschap kan halen uit de modernisering van het wegennet, zijn gebaseerd op de investeringen die nodig zijn om te voorzien in de behoeften van het verkeer gedurende de periode 1960-1980. De productiviteit zal evenwel slechts berekend worden voor dat deel van het programma dat zal uitgevoerd worden gedurende de periode 1960-1974, d.i. de periode die in aanmerking genomen wordt in de wet.

De kennis van de lengte der wegennetten (tabel 6 in bijlage) en van de verhoging van het verkeersvolume (evenredig met die van het automobielpark) in de verhouding van 1 tot 4 voor de periode 1960-1980 (zie diagram 9) laat toe het product voertuigen $\times$ afgelegde kilometers te bepalen en te vergelijken voor de verschillende wegencategorieën vóór en na de uitvoering van het programma.

dans le calcul des gains et des dépenses, la compensation admise conduisant à une approximation vraisemblablement par défaut de la valeur de la productivité et du taux de productivité.

Enfin, la productivité ne peut être établie qu'en fonction d'une situation de référence qui ne peut être celle du réseau actuel. Il est évident, en effet, qu'en l'absence de toute dépense d'investissement au réseau actuel, le développement normal de la circulation ne pourrait s'effectuer dans la mesure prévue correspondant à un parc quatre à cinq fois plus important que le parc actuel. A moins d'une décision, a priori, d'empêcher systématiquement le développement normal de la motorisation, il est indispensable de consentir certaines dépenses ayant pour seul objet de maintenir la possibilité d'une circulation accrue, à son coût unitaire actuel.

Si les volumes de circulation servant à calculer les bénéfices sont ceux prévus dans l'hypothèse de la réalisation des investissements, les dépenses à prendre en considération dans le calcul de la productivité concernent exclusivement le coût additionnel du programme de ces investissements par rapport au coût des travaux nécessaires pour permettre ce volume de circulation sur un réseau de qualité actuelle.

Le calcul de la productivité suppose donc, a priori, que les dépenses nécessaires pour permettre le développement normal de la motorisation, sont effectivement consenties.

De tels investissements ne donnent pas lieu aux économies engendrées par le programme d'investissement envisagé, leur productivité propre ne peut, en conséquence, être établie que par l'étude des pertes économiques qui résulteraient, pour le pays, d'une politique maintenant artificiellement la circulation à un niveau inférieur à son niveau normal.

Une telle étude sort du cadre de cet exposé. Mais il suffit de prendre en considération l'expansion extraordinaire des transports routiers pour juger de l'importance de ces pertes et de l'opportunité d'assurer la possibilité du développement de la circulation dans des conditions au moins équivalentes aux conditions actuelles.

En conséquence, le calcul de la productivité du programme d'investissement prévu, a été établi dans l'hypothèse où le maintien des conditions actuelles de la circulation est assuré, compte tenu du développement de la circulation.

Les calculs des avantages à retirer pour la collectivité de la modernisation du réseau, sont basés sur les investissements nécessaires à la satisfaction des besoins de la circulation de la période 1960-1980. La productivité ne sera toutefois établie que pour la tranche du programme à réaliser pendant la période 1960-1974 qui est celle retenue dans la présente loi.

La connaissance de la longueur des réseaux (tableau 6 en annexe) et de l'augmentation du volume de la circulation (proportionnelle à celle du parc automobile) dans le rapport de 1 à 4 pour la période 1960-1980 (voir diagramme 9) permet d'établir et de comparer les véhicules $\times$ kilomètres parcourus sur les différentes catégories de routes avant et après l'exécution du programme.

1) Aantal voertuigen × afgelegde kilometers (in miljarden) in 1960 (voertuigen met 4 wielen of meer)

op autosnelwegen :

188 km. × 8.500 voert./d. × 365 dagen = 0,583

op gewone gemoderniseerde wegen :

1.300 km. × 5.700 voert./d. × 365 dagen = 2,705

op gewone niet gemoderniseerde wegen :

4.485 km. × 3.000 voert./d. × 365 dagen = 5,130

Totaal . . . 8,418

2) Aantal voertuigen × afgelegde kilometers (in miljarden) in 1980

op autosnelwegen :

1.528 km. × 29.000 voert./d. × 365 dagen = 16,174

op gewone gemoderniseerde wegen :

6.375 km. × 7.300 voert./d. × 365 dagen = 16,986

Totaal . . . 33,160

b) Besparingen.

De volgens de voorgaande principes en gegevens berekende besparingen betreffen de volgende posten :

1. Besparingen op het materieel.

De levensduur van de voertuigen verschilt merkkelijk naargelang zij rijden op niet geschiktgemaakte wegen, op geschiktgemaakte wegen of op autosnelwegen.

Indien men rekening houdt met de gemiddelde kostprijs van de voertuigen (de weeldetaks afgetrokken maar andere taksen meegerekend), bekomt men, voor 1956, de kostprijs aangeduid in de volgende tabel voor het park der voertuigen met 4 wielen of meer (zie tabel, bijlage 7).

Daar het door die voertuigen gemiddeld aantal afgelegde kilometer 13.752 km. bedraagt, bekomt men de volgende gemiddelde kostprijs per voertuig × kilometer voor elk der wegencategorieën :

1,075 F op niet geschiktgemaakte wegen,
0,828 F op geschiktgemaakte wegen,
0,642 F op autosnelwegen.

De besparingen per voertuig/kilometer zijn dus de volgende :

0,433 F op een autosnelweg ten opzichte van een niet geschiktgemaakte weg,
0,186 F op een autosnelweg ten opzichte van een geschiktgemaakte weg,
0,247 F op een geschiktgemaakte weg ten opzichte van een niet geschiktgemaakte weg.

2. Brandstofbesparingen.

Het gemiddeld brandstofverbruik per voertuig/kilometer voor het jaar 1956, doet zich voor als volgt :

a) Voertuigen die gebruik maken van benzine :

Gemiddeld verbruik per 100 km. voor de 661.264 voertuigen die benzine gebruiken : 15,15 liters.

Gemiddelde prijs van de benzine per liter, na aftrek van de taks :

— normale : 2,34 F - verbruik : 72,6 %
— super : 2,76 F - verbruik : 27,4 %
— gewogen gemiddelde : 2,455 F

Gemiddelde kostprijs van het benzineverbruik per voertuig × kilometer :

$0,1515 \times 2,455 = 0,372 \text{ F.}$

1) Nombre de véhicules × kilomètres (en milliards) parcourus en 1960 (véhicules à 4 roues et plus)

sur autoroutes :

188 km. × 8.500 véh./j. × 365 j. = . . . 0,583

sur routes ordinaires modernisées :

1.300 km. × 5.700 véh./j. × 365 j. = . . . 2,705

sur routes ordinaires non modernisées :

4.685 km. × 3.000 véh./j. × 365 j. = . . . 5,130

Total . . . 8,418

2) Nombre de véhicules × kilomètres (en milliards) parcourus en 1980

sur autoroutes :

1.528 km. × 29.000 véh./j. × 365 j. = . . . 16,174

sur routes ordinaires modernisées :

6.375 km. × 7.300 véh./j. × 365 j. = . . . 16,986

Total . . . 33,160

b) Economies.

Les économies calculées suivant les principes et les données qui précèdent comportent les postes suivants :

1. Economies de matériel.

La durée de vie des véhicules varie considérablement suivant qu'ils roulent sur des routes non aménagées, sur des routes aménagées ou sur des autoroutes.

Si l'on tient compte du coût moyen des véhicules (taxe de luxe déduite et autres taxes comprises), on obtient, pour 1956, les coûts indiqués au tableau suivant pour le parc automobile des véhicules à 4 roues et plus (voir tableau 7 en annexe).

Le kilométrage moyen parcouru par ces véhicules étant de 13.752 km., on obtient le coût moyen suivant par véhicule × kilomètre sur chacune des catégories de routes :

1,075 F sur routes non aménagées,
0,828 F sur routes aménagées,
0,642 F sur autoroutes.

Les économies par véhicule-kilomètre sont donc les suivantes :

0,433 F sur autoroute par rapport à une route non aménagée,
0,186 F sur autoroute par rapport à une route aménagée,
0,247 F sur route aménagée par rapport à une route non aménagée.

2. Economies de carburant.

La consommation moyenne de carburant par véhicule × kilomètre pour l'année 1956, s'établit comme suit :

a) véhicules utilisant l'essence :

Consommation moyenne aux 100 km. pour les 661.264 véhicules utilisant l'essence : 15,15 liters.

Prix moyen de l'essence au litre, taxe déduite :

— normale : 2,34 F - consommation : 72,6 %
— super : 2,76 F - consommation : 27,4 %
— moyenne pondérée : 2,455 F

Coût moyen de la consommation d'essence par véhicule × kilomètre : $0,1515 \times 2,455 = 0,372 \text{ F.}$

b) Voertuigen die gebruik maken van gasolie :

Gemiddeld verbruik per 100 km. voor de 24.402 voertuigen die zware olieën gebruiken : 32,11 liters.

Gemiddelde prijs van de gasolie na aftrek van de taks : 1,79 F.

Gemiddelde kostprijs van het verbruik van gasolie per voertuig $\times$ kilometer :
 $0,3211 \times 1,79 = 0,575$ F.

c) Voor alle voertuigen :

De kostprijs van het brandstofverbruik per voertuig $\times$ kilometer (gewogen gemiddelde) bedraagt dus 0,379 F.

De aan de hand van Belgische en vreemde experimenten vastgestelde verbruiksverminderingen, rekening houdende met de snelheidsverhoging op geschiktgemaakte wegen en op autosnelwegen zijn :

- op een autosnelweg ten opzichte van een niet geschiktgemaakte weg :
15 %, zijnde 0,057 F
- op een autosnelweg ten opzichte van een geschiktgemaakte weg :
10 %, zijnde 0,038 F
- op een geschiktgemaakte weg ten opzichte van een niet geschiktgemaakte weg :
5 %, zijnde 0,019 F.

3. Tijdsbesparingen.

De raming van de ingewonnen tijd levert geen enkele moeilijkheid op wat het verkeer der commerciële voertuigen betreft. Dat geldt niet voor de toeristische voertuigen.

De tijdsbesparing kan inderdaad zeer verschillend zijn naargelang men zich op het standpunt van de gebruiker dan wel op dat van de gemeenschap plaatst. Voor een gebruiker is de transporttijd gedeeltelijk een tijd van ontspanning, althans over een klein traject, ook al begeeft hij zich naar het werk. Die verplaatsingstijd wordt, door de gebruiker trouwens over het algemeen niet op de werktijd maar wel op zijn vrije tijd aangerekend.

De tijdsbesparing van een privaat voertuig mag derhalve niet beschouwd worden als geheel ten goede komend aan de gemeenschap. Voor de weggebruiker daarentegen kan de tijdsbesparing een zeer belangrijke psychologische of subjectieve waarde hebben, gemeten door de prijs die de gebruiker aanvaardt te betalen voor het verwezenlijken van die tijdsbesparing.

Rekening houdende met die overwegingen werd de ingewonnen tijdsfractie gebruikt voor productieve doeleinden, geschat op :

- 100 % voor lastvoertuigen ;
- zero voor voertuigen welke uitsluitend gebruikt worden voor toeristische doeleinden ;
- 25 % voor de andere voertuigen.

Het komt op hetzelfde neer in de berekening van de productiviteit rekening te houden met het totaal der uren voor de commerciële voertuigen, met het vierde van het gemiddeld uurloon voor particuliere voertuigen gebruikt voor beroepsdoeleinden en als nul te beschouwen de waarde van de tijd der verplaatsingen van zuiver toeristische aard. Die basis werd somtijds aangenomen bij de berekening van de productiviteit van de in Frankrijk uitgevoerde werken tot geschiktmaking der wegen.

b) véhicules utilisant le gasoil :

Consommation moyenne aux 100 km. pour les 24.402 véhicules utilisant le gasoil : 32,11 litres.

Prix moyen du gasoil au litre, taxe déduite : 1,79 F.

Coût moyen de la consommation de gasoil par véhicule $\times$ kilomètre : $0,3211 \times 1,79 = 0,575$ F.

c) ensemble des véhicules :

Le coût de la consommation de carburant par véhicule $\times$ kilomètre (moyenne pondérée) s'élève ainsi à 0,379 F.

Les diminutions de consommation constatées par les expériences belges et étrangères, en tenant compte de l'augmentation de la vitesse sur routes aménagées et sur autoroutes sont de :

- sur autoroute par rapport à une route non aménagée :
15 %, soit 0,057 F
- sur autoroute par rapport à une route aménagée :
10 %, soit 0,038 F
- sur route aménagée par rapport à une route non aménagée :
5 %, soit 0,019 F.

3. Economies de temps.

L'appréciation de la valeur du temps gagné ne donne lieu à aucune difficulté en ce qui concerne la circulation des véhicules commerciaux. Il n'en est pas de même en ce qui concerne les voitures de tourisme.

En effet, la valeur du gain de temps peut être très différente pour l'usager et la communauté. Le temps de transport d'un usager, même s'il se déplace pour son travail, est partiellement, tout au moins sur un petit trajet, un temps de détente. Ce temps de déplacement n'est d'ailleurs généralement pas imputé, par l'usager, sur son temps de travail, mais bien sur son temps de loisir.

Une économie de temps d'un véhicule privé ne peut donc être considérée comme entièrement profitable à la collectivité. Pour l'usager, au contraire, le gain de temps peut avoir une valeur psychologique ou subjective très importante, mesurée par le prix que l'usager accepte de payer pour réaliser ce gain.

En tenant compte de ces considérations, la fraction du temps gagné, utilisée à des fins productives, a été estimée à :

- 100 % pour les véhicules utilitaires ;
- nulle pour les véhicules utilisés à des fins exclusivement touristiques ;
- 25 % pour les autres véhicules.

Il est équivalent de considérer dans les calculs de productivité, la totalité des salaires horaires pour les véhicules commerciaux, le quart du salaire horaire moyen pour les véhicules privés utilisés à des fins professionnelles et de tenir pour nulle la valeur du temps des déplacements de caractère purement touristique. Ce sont les bases adoptées dans certains calculs de productivité d'aménagements routiers français.

Wat betreft de lastvoertuigen dient opgemerkt, dat het logisch zou zijn eveneens op de activa van de gemeenschap te boeken niet alleen de lonen en sociale lasten van de bestuurder (en eventueel van de begeleider), overeenstemmend met de ingewonnen tijd, maar insgelijks de voordelen voortspruitend uit een betere omloop van het materieel. Daar de overeenstemmende winst moeilijk kan geraamd worden, werden die voordelen niet uitgerekend.

De gemiddelde waarde uur $\times$ voertuig doet zich derhalve voor als volgt :

— kostprijs per uur voor een lastvoertuig :
 $1,7 \text{ man} \times 40,- \text{ F} = 68,- \text{ F}$

— kostprijs per uur voor een particulier voertuig, gebruikt voor beroepsdoeleinden :
 $1,2 \text{ man} \times 50,- \text{ F} = 60,- \text{ F}$

— gemiddelde kostprijs per uur voor een voertuig van om het even welke aard :
 $0,26 \times 68 + 0,49 \times 0,25 \times 60 = 25,- \text{ F}$

het verkeer van de commerciële voertuigen, de particuliere voertuigen gebruikt voor beroepsdoeleinden en die gebruikt voor toeristische doeleinden zijnde respectievelijk 26 t. h., 49 t. h. en 25 t. h.

Hieruit volgt dat, rekening houdend met een gemiddelde snelheid van 50 km/h. op niet geschiktgemaakte wegen, van 60 km/h. op geschiktgemaakte wegen en van 75 km/h. op autosnelwegen, de kostprijs per uur respectievelijk 0,50 F, 0,417 F en 0,333 F bedraagt per voertuig $\times$ km.

De besparingen zijn dus als volgt :

— verkeer op autosnelwegen t.o.v. het verkeer op niet geschiktgemaakte wegen : 0,167 F

— verkeer op autosnelwegen t.o.v. het verkeer op geschiktgemaakte wegen : 0,084 F

— verkeer op geschiktgemaakte wegen t.o.v. het verkeer op niet geschiktgemaakte wegen : 0,083 F

Het betreft hier rechtstreekse besparingen, waaraan dienen toegevoegd de eventuele indirecte besparingen, die het verkeer geniet op niet geschiktgemaakte wegen ingevolge verminderde belemmering.

4. Besparingen op de ongevallen.

De statistieken der verzekeringsmaatschappijen laten toe de materiële verliezen voortspruitend uit ongevallen te schatten; veel moeilijker is dat voor het verlies van mensenlevens; het gerecht beperkt zich over het algemeen tot het nadeel geleden door de rechtverkrijgenden, en dit nadeel is niet gelijkwaardig aan het economisch verlies dat de gemeenschap ondervindt. Zo wordt er geen vergoeding toegestaan wanneer een ongehuwde wees overlijdt ingevolge een ongeluk, terwijl het economisch verlies voor de natie nochtans aanzienlijk kan zijn.

Het is dus logisch bij ongevallen rekening te houden met de mensenlevens evenals met de tijdelijke of blijvende invaliditeit, volgens het productieverlies dat er voor de gemeenschap het gevolg van is.

Dergelijke raming werd beproefd in sommige vreemde landen, nl. in Frankrijk. Die studies hebben geleid tot de volgende bedragen (in Belgische frank) :

— verlies per dode	1.200.000 F
— verlies per gekwetste	45.000 F
— materieel verlies per lichamelijk ongeval	20.000 F
— verlies per zuiver materieel ongeval	5.000 F

Il convient de remarquer en ce qui concerne les véhicules utilitaires, qu'il serait logique de porter également à l'actif de la collectivité non seulement les salaires et les charges sociales du conducteur (et, le cas échéant, du convoyeur), correspondant au temps gagné, mais également les avantages résultant de la meilleure rotation du matériel. L'appréciation du gain correspondant étant malaisée, ces avantages n'ont pas été chiffrés.

La valeur moyenne de l'heure $\times$ véhicule s'établit, dès lors, comme suit :

— coût horaire pour un véhicule utilitaire :
 $1,7 \text{ homme} \times 40,- \text{ F} = 68,- \text{ F}$

— coût horaire pour un véhicule privé, utilisé à des fins professionnelles :
 $1,2 \text{ homme} \times 50,- \text{ F} = 60,- \text{ F}$

— coût horaire moyen pour un véhicule quelconque :
 $0,26 \times 68 + 0,49 \times 0,25 \times 60 = 25,- \text{ F}$

la circulation des véhicules commerciaux, des véhicules privés à des fins professionnelles et à des fins touristiques étant respectivement de 26 p. c., 49 p. c. et 25 p. c.

Il en résulte, en tenant compte d'une vitesse moyenne de 50 km/h. sur routes non aménagées, de 60 km/h. sur routes aménagées et de 75 km/h. sur autoroutes, que les coûts horaires sont respectivement de 0,50 F, 0,417 F et 0,333 F par véhicule $\times$ km.

Les économies sont donc les suivantes :

— circulation sur autoroutes par rapport à la circulation sur routes non aménagées : 0,167 F

— circulation sur autoroutes par rapport à la circulation sur routes aménagées : 0,084 F

— circulation sur routes aménagées par rapport à la circulation sur routes non aménagées : 0,083 F

Il s'agit d'économies directes auxquelles s'ajoutent les économies indirectes éventuelles dont bénéficie la circulation sur les routes non aménagées par suite d'un moindre encombrement.

4. Economies sur les accidents.

Les statistiques des compagnies d'assurances permettent d'évaluer les pertes matérielles résultant des accidents, mais l'évaluation de la vie humaine est beaucoup plus délicate; celle qu'en font les tribunaux ne se rapporte, en général, qu'au préjudice subi par les ayants droit, préjudice qui n'est pas équivalent à la perte économique subie par la collectivité. Ainsi, le décès par accident d'un orphelin célibataire ne donne lieu au paiement d'aucune indemnité, alors que la perte économique pour la nation peut être considérable.

Il est donc logique d'évaluer, dans les accidents, les vies humaines aussi bien que les invalidités temporaires ou permanentes, d'après les pertes de production qui en résultent pour la collectivité.

Une telle évaluation a été tentée dans certains pays étrangers, et, notamment, en France. Les valeurs auxquelles ces études aboutissent sont les suivantes (en francs belges) :

— perte par tué	1.200.000 F
— perte par blessé	45.000 F
— perte matérielle par accident corporel	20.000 F
— perte par accident purement matériel	5.000 F

Op basis van de cijfers geeft de raming van de verliezen, veroorzaakt door de ongevallen die zich in België in het jaar 1956 hebben voorgedaan het volgende (in miljoen frank) :

— 1.656 doden × 1.200.000 F	1.980
— 49.529 gekwetsten × 45.000 F	2.230
— 39.144 lichamelijke ongevallen × 20.000 F (materiële schade)	780
— 86.086 zuiver materiële ongevallen × 5.000 F	430
Totaal	5.420
	<i>miljoen frank</i>

Er dient opgemerkt, dat dit bedrag geen rekening houdt met de algemene kosten der verzekeringsmaatschappijen.

De berekening der verliezen volgens een studie van Professor Baudhuin op basis van de gegevens voor het jaar 1957, leidt tot de volgende resultaten (in miljoen frank) :

— 1.160 doden tegen 1 miljoen	1.160
— blijvende invaliditeit	600
— materiële schade : 139.000 ongevallen × 20.000 F	2.800
— niet herstelbare wagens : 16.000 à 60.000 F	960
— niet aangegeven ongevallen	500
Totaal	6.020
	<i>miljoen frank</i>

Dit bedrag dient teruggebracht tot 5.500 miljoen voor het jaar 1956, dat als basis dient voor de berekening der besparingen. Het houdt geen rekening met de winst en de reserve der verzekeringsmaatschappijen. Men mag het dus beschouwen als een minimum-bedrag, bevestigd door de thans in Frankrijk aangenomen basis voor dergelijke berekeningen.

De gemiddelde kostprijs der ongevallen per voertuig × km. belooft dus :

$$\frac{5.500 \text{ miljoen}}{12.600 \text{ miljoen voertuigen} \times \text{km.}} = 0,436 \text{ F}$$

(daarin is niet alleen rekening gehouden met de voertuigen op 4 wielen, maar ook met de gemotoriseerde voertuigen op 2 wielen en de niet gemotoriseerde op 2 wielen).

De buitenlandse statistieken en de statistieken betreffende de autosnelweg Brussel-Oostende tonen bovendien aan dat, op de autosnelweg, het aantal ongevallen 60 à 85 t. h. lager ligt dan op de gewone niet gemoderniseerde wegen. De vastgestelde verminderingen op gemoderniseerde wegen t.o.v. niet gemoderniseerde wegen, bedragen 25 t. h. in Engeland en 33 t. h. in Zwitserland.

Nochtans werden in België op heden niet zulke belangrijke verminderingen vastgesteld. Om die reden wordt er slechts rekening gehouden met een vermindering van 5 t. h. van de kosten der ongevallen voor het verkeer op geschikt-gemaakte wegen t.o.v. een niet geschikt-gemaakte weg.

Bijgevolg kunnen voor de ongevallen de minimale besparingen per voertuig × km. geschat worden als volgt :

— verkeer op autosnelweg t.o.v. verkeer op niet geschikt-gemaakte weg : 60 % d.i. 0,262 F.

Sur base de ces chiffres, l'évaluation pour la Belgique, des pertes dues aux accidents, pour l'année 1956, s'établit comme suit (en millions de francs) :

— 1.656 morts × 1.200.000 F	1.980
— 49.529 blessés × 45.000 F	2.230
— 39.144 accidents corporels × 20.000 F (dégâts matériels)	780
— 86.086 accidents purement matériels × 5.000 F	430
Total	5.420
	<i>millions de francs</i>

Il convient de noter que ce montant ne tient pas compte des frais généraux des organismes assureurs.

Le calcul des pertes, établi d'après une étude de M. le Professeur Baudhuin sur la base des données de l'année 1957, conduit aux résultats suivants (en millions de francs) :

— 1.160 tués à 1 million	1.160
— invalidité permanente	600
— dégâts matériels : 139.000 accidents × 20.000 F	2.800
— voitures non réparables : 16.000 à 60.000 F	960
— accidents non déclarés	500
Total	6.020
	<i>millions de francs</i>

Ce montant doit être ramené à 5.500 millions pour l'année 1956 qui sert de base au calcul des économies. Ce montant ne tient pas compte des bénéfices et des réserves des compagnies d'assurances. Il peut donc être considéré comme un montant minimum, confirmé par les bases adoptées actuellement en France pour les calculs de ce genre.

Le coût moyen des accidents par véhicule × kilomètre s'élève, dès lors, à :

$$\frac{5.500 \text{ millions}}{12.600 \text{ millions véh.} \times \text{km.}} = 0,436 \text{ F}$$

(ce kilométrage comprend non seulement celui des véhicules à 4 roues mais, également, celui des véhicules motorisés à 2 roues et des véhicules non motorisés à 2 roues).

Les statistiques étrangères et celles relatives à l'auto-route Bruxelles-Ostende, révèlent, d'autre part, que, sur autoroutes, le nombre des accidents est réduit de 60 à 85 pour cent par rapport à ceux qui se produisent sur des routes ordinaires non modernisées. Les réductions constatées sur les routes modernisées par rapport aux routes non modernisées, sont de 25 pour cent en Angleterre et de 33 pour cent en Suisse.

Toutefois, des réductions aussi importantes n'ont pas été constatées en Belgique jusqu'à présent. C'est la raison pour laquelle il n'est tenu compte que d'une réduction de 5 pour cent dans le coût des accidents pour la circulation sur routes aménagées par rapport aux routes non aménagées.

En conséquence, pour les accidents, les économies minima par véhicule × kilomètre peuvent être estimées comme suit :

— circulation sur autoroutes par rapport à la circulation sur routes non aménagées : 60 %, soit 0,262 F.

- verkeer op autosnelweg t.o.v. verkeer op geschiktgemaakte weg : 55 % d.i. 0,240 F.
- verkeer op geschiktgemaakte weg t.o.v. verkeer op niet geschiktgemaakte weg : 5 % d.i. 0,022 F.

De globale besparingen per voertuig $\times$ km. worden op die basis :

- op autosnelweg t.o.v. een niet geschiktgemaakte weg :
 $0,433 + 0,057 + 0,167 + 0,262 = 0,919 \text{ F}$
- op autosnelweg t.o.v. een geschiktgemaakte weg :
 $0,186 + 0,038 + 0,084 + 0,240 = 0,548 \text{ F}$
- op geschiktgemaakte weg t.o.v. een niet geschiktgemaakte weg :
 $0,247 + 0,019 + 0,083 + 0,022 = 0,371 \text{ F}$

5. Totale besparingen.

In de veronderstelling dat het investeringsprogramma 1960-1980 volledig uitgevoerd wordt, bekomt men het totaal der besparing door de besparing per eenheid te vermenigvuldigen met de kilometrering van het verkeer getransponeerd van de ene categorie van wegen naar de andere en voor hetzelfde totaal verkeersvolume in 1980, enerzijds op het niet gemoderniseerd referentienet en anderzijds op het gemoderniseerd net.

Het bedrag der besparingen is onafhankelijk van de onderstellingen die kunnen gemaakt worden nopens de overgang van het verkeer op niet geschiktgemaakte wegen naar gemoderniseerde wegen of autosnelwegen.

Men kan dus rekenen als volgt :

- jaarlijkse besparingen in 1980 voortvloeiend uit het verkeer op gemoderniseerde wegen in plaats van het verkeer op niet gemoderniseerde wegen :
 $4 \times 5,130 \times 0,371 = 7,61 \text{ miljard frank ongeveer.}$
- jaarlijkse besparingen in 1980 voortvloeiend uit het verkeer op autosnelwegen in plaats van het verkeer op gemoderniseerde wegen :
 $(16,174 - 4 \times 0,583) \times 0,548 = 7,59 \text{ miljard frank ongeveer.}$
- totale jaarlijkse besparingen op het net aangepast aan het verkeer verwacht in 1980 :
 $7,61 + 7,59 = 15,20 \text{ miljard frank ongeveer.}$

c) Onvermijdelijke uitgaven bij niet-modernisering.

Het verkeer op de autosnelwegen en de wegen van het primair net zal 33,160 miljard voertuigen $\times$ kilometer bedragen in 1980.

Als men aanneemt, dat de huidige verkeersvoorwaarden behouden blijven, zou de verdeling als volgt moeten geschieden :

- autosnelwegen : 2,29 miljard voert. $\times$ km.
- gemoderniseerde wegen : 10,67 miljard voert. $\times$ km.
- niet gemoderniseerde wegen : 20,20 miljard voert. $\times$ km.

Dit in de onderstelling dat het net der autosnelwegen een lengte heeft van :

$$\frac{2,30}{29.000 \times 365} = 218 \text{ km.}$$

- circulation sur autoroutes par rapport à la circulation sur routes aménagées : 55 %, soit 0,240 F.
- circulation sur routes aménagées par rapport à la circulation sur routes non aménagées : 5 %, soit 0,022 F.

Les économies globales par véhicule $\times$ kilomètre deviennent, sur les bases précédentes :

- sur une autoroute par rapport à une route non aménagée :
 $0,433 + 0,057 + 0,167 + 0,262 = 0,919 \text{ F}$
- sur une autoroute par rapport à une route aménagée :
 $0,186 + 0,038 + 0,084 + 0,240 = 0,548 \text{ F}$
- sur une route aménagée par rapport à une route non aménagée :
 $0,247 + 0,019 + 0,083 + 0,022 = 0,371 \text{ F}$

5. Economies totales.

L'économie globale, dans l'hypothèse où le programme des investissements 1960-1980 est entièrement réalisé, s'obtient en multipliant l'économie unitaire par les kilométrages des circulations transférées d'une catégorie de routes à l'autre et pour le même volume total de circulation en 1980, d'une part, sur le réseau de référence non modernisé et, d'autre part, sur le réseau aménagé.

Le montant des économies est indépendant des hypothèses qui peuvent être faites sur le transfert de la circulation des routes non aménagées sur les routes aménagées ou sur les autoroutes.

Il peut donc être calculé comme suit :

- économies annuelles en 1980 résultant de la circulation sur routes modernisées au lieu de la circulation sur routes non modernisées :
 $4 \times 5,130 \times 0,371 = 7,61 \text{ milliards de francs environ.}$
- économies annuelles en 1980 résultant de la circulation sur autoroutes au lieu de la circulation sur routes modernisées :
 $(16,174 - 4 \times 0,583) \times 0,548 = 7,59 \text{ milliards de francs environ.}$
- économies totales annuelles sur le réseau aménagé pour la circulation prévue en 1980 :
 $7,61 + 7,59 = 15,20 \text{ milliards de francs environ.}$

c) Dépenses indispensables en l'absence de modernisation.

La circulation sur les autoroutes et les routes du réseau primaire atteindra 33,160 milliards de véhicules $\times$ kilomètres en 1980.

En admettant que les conditions de circulation actuelle soient maintenues, la répartition devrait se faire de la façon suivante :

- autoroutes : 2,29 milliards de véh. $\times$ km.
- routes modernisées : 10,67 milliards de véh. $\times$ km.
- routes non modernisées : 20,20 milliards de véh. $\times$ km.

Cela suppose que le réseau d'autoroutes ait une longueur de :

$$\frac{2,30}{29.000 \times 365} = 218 \text{ km.}$$

dat het net der gemoderniseerde wegen een lengte heeft van :

$$\frac{10,66}{7.300 \times 365} = 4.000 \text{ km.}$$

dat het net der niet gemoderniseerde wegen van 1.985 km. verbreed wordt van 2 tot 4 rijstroken ten einde een gemiddeld verkeer te kunnen verwerken van 15.000 voertuigen, zijnde een verkeersvolume van :

$$1.985 \times 365 \times 15.000 = 10,85 \text{ miljard voertuigen} \times \text{km.}$$

De wegen van het secundair net zouden dienen te voorzien in het overblijvend verkeer, te weten :

$$20,20 - 10,85 = 9,35 \text{ miljard voertuigen} \times \text{km. ongeveer.}$$

Behalve hun eigen verkeer zouden deze verbrede wegen zowat 9.000 voertuigen per dag kunnen verwerken.

Hun totale lengte zou :

$$\frac{9,35}{9.000 \times 365} = 2.850 \text{ km. bedragen.}$$

De volstrekt nodige werken zouden ingeval van het ontbreken van iedere modernisering eveneens :

— Autosnelwegen :

$$218 - 188 \text{ (in 1960 bestaande autosnelwegen)} = 30 \text{ km. tegen 25 miljoen frank per km.} = \dots \dots \dots 0,75$$

— Gemoderniseerde wegen :

$$4.000 - 1.300 \text{ (in 1960 gemoderniseerde wegen)} = 2.700 \text{ km. tegen 9 miljoen frank per km.} = \dots \dots \dots 24,3$$

— Met 2 tot 4 rijstroken zonder modernisering verbrede wegen :

$$1.985 + 2.850 = 4.835 \text{ km. tegen 5 miljoen frank per km.} = \dots \dots \dots 24,15$$

$$\text{hetzij in totaal} \dots \dots \dots 49,20$$

*afgerond tot
50 miljard F kosten*

Zodoende zouden die werken bij het ontbreken van iedere modernisering circa 50 miljard frank op 20 jaar kosten, hetzij circa 2,5 miljard frank per jaar, om de infrastructuur in staat te stellen het verkeer onder de huidige voorwaarden te verwerken.

De bijkomende kosten van het voor de berekening der productiviteit in aanmerking te nemen programma bedraagt derhalve in totaal 100 — 50 miljard frank = 50 miljard frank, d.w.z. een bedrag dat gelijkstaat met datgene voor het onontkoombaar programma.

De gelijkelijk naar de tijd verdeelde uitgaven van dit programma (2,5 miljard frank jaarlijks), laten toe de jaarlijkse bijkomende vastleggingen en de hiermee overeenstemmende baten te bepalen.

De berekening der productiviteit dient niet enkel rekening te houden met de investeringen, maar tevens met de onderhouds- en exploitatieuitgaven (signalisatie, beheer, politie) die op deze investeringen betrekking hebben.

Het betreft hier evenwel wederom bijkomende uitgaven ten opzichte van degene die het gevolg zouden zijn van de referentietoestand met betrekking waarop de baten bepaald worden. Die referentietoestand stemt overeen met

que le réseau des routes modernisées ait une longueur de :

$$\frac{10,66}{7.300 \times 365} = 4.000 \text{ km.}$$

que le réseau des routes non modernisées de 1.985 km. soit élargi de 2 à 4 voies en vue de supporter une circulation moyenne de 15.000 véhicules, soit un volume de circulation de :

$$1,985 \times 365 \times 15,00 = 10,85 \text{ milliards de véh.} \times \text{km.}$$

Les routes du réseau secondaire devraient assurer la circulation restante, soit :

$$20,20 - 10,85 = 9,35 \text{ milliards de véh.} \times \text{km. environ.}$$

Outre leur circulation propre, ces routes élargies pourraient écouler quelque 9.000 véhicules par jour.

Leur longueur totale serait de :

$$\frac{9,35}{9.000 \times 365} = 2,850 \text{ km.}$$

Le coût des travaux indispensables en l'absence de modernisation s'élèverait aussi à :

— Autoroutes :

$$218 - 188 \text{ (autoroutes existantes en 1960)} = 30 \text{ km. à 25 millions de F le km.} = \dots \dots \dots 0,75$$

— Routes modernisées :

$$4.000 - 1.300 \text{ (routes modernisées en 1960)} = 2.700 \text{ km. à 9 millions de F le km.} = \dots \dots \dots 24,3$$

— Routes élargies de 2 à 4 voies sans modernisation :

$$1.985 + 2.850 = 4.835 \text{ km. à 5 millions de F le km.} = \dots \dots \dots 24,15$$

$$\text{soit au total, à} \dots \dots \dots 49,20$$

arrondis à 50 milliards

Ainsi, en l'absence de toute modernisation, il coûterait quelque 50 milliards de francs en 20 ans, soit quelque 2,5 milliards annuellement, pour maintenir à l'infrastructure la possibilité d'écouler la circulation dans les conditions actuelles.

Le coût additionnel du programme, à prendre en considération pour le calcul de la productivité, s'élève ainsi au total à quelque 100 — 50 milliards de francs = 50 milliards de francs, c'est-à-dire un coût équivalent à celui du programme inéluctable.

Les dépenses de ce programme, également réparties dans le temps (2,5 milliards annuellement), permettent de déterminer les engagements annuels additionnels et les bénéfices correspondants.

Le calcul de la productivité doit tenir compte non seulement d'investissements, mais également des dépenses d'entretien et des dépenses d'exploitation (signalisation, administration, police) afférentes à ces investissements.

Il s'agit toutefois à nouveau de dépenses supplémentaires à celles qu'entraînerait la situation de référence par rapport à laquelle les profits sont déterminés. Cette situation de référence correspond à l'écoulement d'une circulation

het verwerken van verkeer dat ongeveer verviervoudigd is ten opzichte van datgene van 1960, op een niet gemoderniseerd net. Het ligt voor de hand dat de uitgaven voor administratie, onderhoud en gebruik van een zodanig net hoger liggen dan de overeenkomstige uitgaven van een gemoderniseerd net, dat hetzelfde verkeersvolume verwerkt. Zo leidt, om enkele voorbeelden te geven, de afschaffing van gelijkvloerse kruisingen tot de volledige uitschakeling van de inrichtingen en van het met het onderhoud en de exploitatie ervan belast personeel. Het aanbrengen van een automatische lichtsignalisatie heeft besparingen ten gevolge inzake het met het regelen van het verkeer op de kruispunten belast personeel.

De vergelijking tussen de beide trajecten van Brussel naar Oostende, het ene over de autosnelweg, het andere over de gewone weg is bijzonder overtuigend; aan de ene kant het afwezig zijn of nagenoeg afwezig zijn van personeel, dat belast is met het toezicht op de exploitatie van de autosnelweg, aan de andere kant een voortdurend ingrijpen van het personeel, meer inzonderheid van de politie, om het vlot verloop van het verkeer te verzekeren op de gevaarlijke of overbelaste plaatsen.

De modernisering van het net heeft dus, bij gelijkheid van verkeersvolume, belangrijke besparingen ten gevolge die om dezelfde reden als de overige besparingen in rekening zouden dienen gebracht te worden ten gunste van het bedoelde investeringsprogramma.

Het valt evenwel, bij gebrek aan wetenschappelijk gecontroleerde proefnemingen, niet gemakkelijk deze besparingen quantitatief te ramen.

Derhalve werd er geen rekening mee gehouden en deze vereenvoudiging werkt opnieuw in dezelfde zin als de andere die aangebracht werden aan de berekening der besparingen, waarvan het bekomen bedrag als beneden de werkelijkheid liggend kan beschouwd worden.

d) De productiviteit en het productiviteitscijfer van het investeringsprogramma voor de wegenbouw 1960-1974.

Alle nodige gegevens voor de berekening van de productiviteit van dit programma zijn thans bepaald.

Het wegenbouwprogramma dat op de tabel blz. 57 vermeld staat duidt voor de jaren 1960 tot 1974 de voorziene vastleggingen aan.

Bij een productiviteitsberekening is het nodig enkel de uitgaven in aanmerking te nemen waaruit besparingen voortvloeien. Op basis van de ervaring inzake wegenbouwwerken, kan men gemiddeld aannemen dat een in het jaar J gedane vastlegging gedurende bedoeld jaar aanleiding geeft

tot een uitgave $\frac{e}{4}$ en gedurende jaren J + 1 en J + 2

tot de uitgaven $\frac{e}{2}$ en $\frac{e}{4}$; deze hypothese werd aangenomen om in de plaats van de jaarlijkse vastleggingen op de tabel blz. 57 de jaarlijkse uitgaven te stellen welke op de

hierbijgevoegde tabel 8 vermeld staan.

Anderdeels werd aangenomen dat de jaarlijkse besparing tot de jaarlijkse overeenkomstige uitgave, die haar te weeg brengt, staat zoals de totale besparing tot de totale uitgave van het programma met een index die gelijk is aan de verhouding der verkeersvolumes van het betrokken jaar voor de berekening van de gedeeltelijke besparing en van betrokken jaar voor de berekening van de totale besparing, te weten 1980.

environ quadruplée par rapport à celle de 1960, sur un réseau non modernisé. Il est évident que les dépenses d'administration, d'entretien et d'utilisation d'un tel réseau, sont supérieures à celles correspondantes d'un réseau modernisé, écoulant le même volume de circulation. Ainsi, pour prendre quelques exemples, la suppression des passages à niveau conduit à l'élimination complète des installations et du personnel chargé de les entretenir et de les exploiter. L'établissement de signalisations lumineuses automatiques procure des économies dans le personnel chargé de régler la circulation aux carrefours.

La comparaison des deux itinéraires de Bruxelles à Ostende par l'autoroute et par la route ordinaire est particulièrement convaincante; d'une part, l'absence ou presque de personnel chargé de surveiller l'exploitation de l'autoroute, d'autre part, l'intervention fréquente de personnel, notamment de la police, pour faciliter l'écoulement de la circulation dans les endroits dangereux ou encombrés.

La modernisation du réseau entraîne donc, à égalité de volume de circulation, d'importantes économies qui devraient intervenir au même titre que les autres économies au profit du programme d'investissement envisagé.

Il est cependant malaisé, faute d'expériences scientifiquement contrôlées, d'apprécier quantitativement ces économies. En conséquence, il n'en a pas été tenu compte et cette simplification joue à nouveau dans le même sens que d'autres apportées dans le calcul des économies, dont le montant obtenu peut être considéré comme inférieur à la réalité.

d) La productivité et le taux de productivité du programme d'investissements routiers 1960-1974.

Tous les éléments nécessaires au calcul de la productivité de ce programme sont à présent déterminés.

Le programme routier faisant l'objet du tableau p. 57 indique, pour les années 1960 à 1974, les engagements prévus.

Il est nécessaire, dans un calcul de productivité, de prendre en considération les dépenses qui seules sont génératrices d'économies. Sur la base de l'expérience des travaux routiers, on peut admettre, en moyenne, qu'un engagement effectué, à l'année j, donne lieu à une dépense $\frac{e}{4}$ pendant cette année et des dépenses $\frac{e}{2}$ et $\frac{e}{4}$ pendant les années j + 1 et j + 2. C'est l'hypothèse qui a été adoptée pour substituer aux engagements annuels du tableau p. 57 les dépenses annuelles indiquées dans le tableau 8 en annexe.

Il a été admis, d'autre part, que l'économie annuelle est à la dépense annuelle correspondante qui l'engendre, dans le rapport de l'économie globale à la dépense globale du programme, affecté d'un indice égal au rapport des volumes de circulation de l'année considérée pour le calcul de l'économie partielle et de l'année considérée pour le calcul de l'économie globale, soit 1980.

Deze proportionaliteitswet is zeker niet streng toe te passen voor iedere afzonderlijk genomen uitgave, maar ze geldt zeker voor een totale berekening der productiviteit. De twee hoofdfactoren die deze regel kunnen wijzigen werken trouwens in omgekeerde zin en compenseren zich bij benadering.

Eensdeels vloeien uit de eerste geschiktmakingsuitgaven betreffende een bepaalde weg of uit de eerste aanleguitgaven betreffende een autosnelweg weinig besparingen voort, aangezien die besparingen eerst door in gebruik nemen over de volle lengte van een bepaald behoorlijk met het bestaand net verbonden wegvak volledig doorwerken. In het meerendeel der gevallen zullen de aanvankelijke investeringen geen besparingen meebrengen die evenredig zijn met deze van het volledig programma dat een totale gecoördineerde en homogene geschiktmaking verwezenlijkt.

Daarentegen worden de eerste investeringsuitgaven normaal besteed aan de meest spoedeisende geschiktmakingen die, in 't algemeen reeds sedert lang hadden moeten uitgevoerd zijn en waarvoor de behoeften, waarin voorzien dient te worden, het belangrijkste zijn. De voordelen, die uit zulke geschiktmakingen voortvloeien, zijn veel groter dan de normale voordelen die uit een te gelegener tijd uitgevoerde geschiktmaking voort vloeien.

Beide factoren wegen in zekere mate tegen elkaar op en de bij de berekening van de productiviteit toegepaste proportionaliteitswet, hoe zeer ze ook slechts bij benadering juist weze, kan het resultaat ervan niet grondig wijzigen.

De verkeersindex, die bij de berekening der besparingen toegepast wordt, werd bepaald door een wet, welke aangepast werd aan het peil en aan het cijfer der huidige toeneming van het verkeer alsmede aan het voor 1980 voorziene peil en tempo op basis van de correlatiestudies inzake de motoriseringsgraad en inzake het volksinkomen.

De raming van de verkeersindex voor de jaren na die tijdspanne, die eveneens nodig is voor de berekening van de actuele waarde der voordelen van deze periode, is uitgevoerd aan de hand van verschillende hypothesen van vlugge verzadiging naar de motoriseringsgraad in de buurt van 1 voertuig per 2 inwoners.

De hierbijgevoegde tabel n° 8 duidt de jaarlijkse uitgaven van het programma (4^{de} kolom der tabel) en de besparingen aan, die er het gevolg van zijn van het volgend jaar af en met de actuele waarde voor 1960, dat als referentiejaar beschouwd wordt.

De tabel vermeldt slechts de jaarlijkse besparingen voor de jaren 1960-1977, die zich over de totale periode der uitgaven uitstrekken.

De latere besparingen en hun actuele waarde werden rechtstreeks berekend door gebruik te maken van de analytische methode (mogelijk gemaakt door het constant bedrag van de uitgave, gelijk aan de totale uitgave van het programma) en van de mathematische uitdrukking van de wet inzake de schommelingen van de verkeersindex.

De voordelen van het totale programma, te beginnen met het jaar 1978 en in de actuele waarde van 1960, dat beschouwd wordt als een referentiejaar, bedraagt 44.624 miljoen frank. De totale besparingen van het programma in de actuele waarde van 1960 bedragen zodoende 63.326 miljoen frank. Het totaal bedrag der uitgaven van het programma, in de actuele waarde van 1960 belooft anderdeels 16.752 miljoen frank.

De productiviteit van deze programma's kan dus geraamd worden op $63.326 - 16.752 = 46.574$ miljoen frank.

Cette loi de proportionnalité n'est certainement pas rigoureuse pour chaque dépense prise individuellement, mais elle est valable pour un calcul global de la productivité. Les deux facteurs principaux qui peuvent altérer cette règle jouent d'ailleurs en sens inverse et se compensent approximativement.

D'une part, les premières dépenses d'aménagement sur une route déterminée ou les premières dépenses de construction d'une autoroute produisent peu d'économies, celles-ci n'étant pleinement acquises que par la mise en service de bout en bout d'une section déterminée convenablement connectée au réseau existant. Dans la majorité des cas, les investissements initiaux ne produiront donc pas des économies proportionnelles à celles du programme complet qui réalise un aménagement d'ensemble coordonné et homogène.

Par contre, les premières dépenses d'investissements sont normalement consacrées aux aménagements les plus urgents qui, généralement, auraient déjà dû être réalisés depuis longtemps et pour lesquels les besoins à satisfaire sont les plus importants. Les profits à résulter de tels aménagements sont beaucoup plus élevés que les profits normaux à résulter d'un aménagement exécuté en temps voulu.

Ces deux facteurs se compensent dans une certaine mesure et la loi de proportionnalité adoptée dans le calcul global de la productivité, pour approximative qu'elle soit, ne peut en modifier sensiblement le résultat.

L'indice de circulation qui intervient dans le calcul des économies a été déterminé par une loi ajustée au niveau et aux taux d'accroissement actuel de la circulation ainsi qu'au niveau et au rythme prévu en 1980 sur la base des études de corrélation du degré de motorisation et du revenu national.

La prévision de l'indice de circulation au-delà de cette époque, également nécessaire pour le calcul de l'actualisation des bénéfices de cette période, a été faite dans différentes hypothèses de rapidité de saturation vers un degré de motorisation de l'ordre de 1 véhicule par 2 habitants.

Le tableau 8 en annexe indique les dépenses annuelles du programme (4^{me} colonne du tableau) et, les économies qu'elles engendrent à partir de l'année suivante et actualisées en 1960 prise comme année de référence.

Le tableau n'indique les économies annuelles que pendant les années 1960-1977 couvrant la période totale des dépenses.

Les économies ultérieures et leur actualisation ont été directement calculées par la méthode analytique (rendue possible par le montant constant de la dépense, égale à la dépense totale du programme) et par l'expression mathématique de la loi de variation de l'indice de circulation.

Les bénéfices du programme total, à partir de 1978 et actualisés en 1960 prise comme année de référence, s'élèvent à 44.624 millions de francs. Les économies globales du programme actualisées en 1960 s'élèvent ainsi à 63.326 millions de francs. Le montant total des dépenses du programme, actualisées en 1960, est, d'autre part, de 16.752 millions de francs.

La productivité de ces programmes peut donc être évaluée à $63.326 - 16.752 = 46.574$ millions de francs.

Het overeenkomstig productiviteitscijfer bedraagt

$$\frac{46.574}{16.752} = 2,78$$

Le taux de productivité correspondant est de

$$\frac{46.574}{16.752} = 2,78$$

Programma 1960-1974

PRODUCTIVITEIT
Actualisatiepercentage 8%
Productiviteitscijfer 2,78

Programme 1960-1974

PRODUCTIVITE
Taux d'actualisation 8%
Indice de productivité 2,78

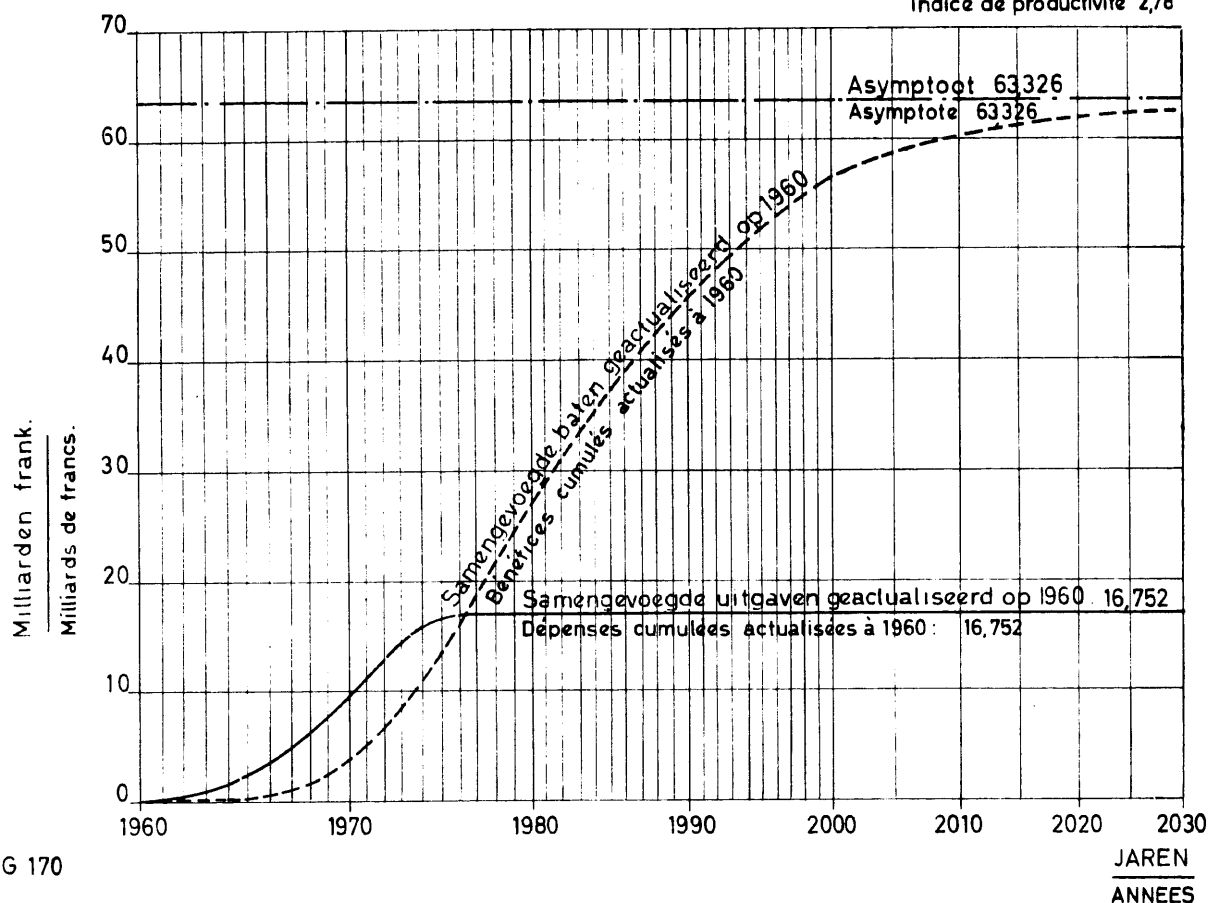


Diagram n° 10. — Diagramme n° 10.

De productiviteit van de wegenbouwwerken is dus meer dan voldoende bewezen. Die conclusie krijgt een nog veel grotere waarde als men bedenkt, dat de bruto-investeringen van de Staat voor wegenbouwwerken in werkelijkheid neerkomen op een netto-uitgave die heel wat lager ligt dan het nominaal bedrag van die investeringen.

Het is wel interessant, tot staving van dit betoog, met betrekking tot de productiviteit der wegenbouwinvesteringen, het voorbeeld aan te halen van de werken tot geschiktmaking van de Kleine Ringlaan te Brussel. De productiviteitsberekeningen betreffende die laan werden gemaakt door het Bestuur der Wegen. De verkregen uitkomst was zo gunstig, dat men het gewenst achtte ze te laten verifiëren door een privaat bureau dat daarin gespecialiseerd is. De verificatie heeft de conclusie van het Bestuur bevestigd. Zo werd bewezen dat de baten, die de

La productivité des travaux routiers est donc amplement démontrée et cette conclusion prend une valeur beaucoup plus grande encore si l'on songe que les investissements bruts que l'Etat consacre aux travaux routiers ne correspondent, en réalité, qu'à une dépense réelle nettement inférieure au montant nominal des investissements.

Il n'est pas sans intérêt de signaler, à l'appui de cette démonstration, un exemple particulier de productivité des travaux routiers, relevé à l'occasion des travaux de la petite ceinture à Bruxelles. Les calculs ont été effectués par l'Administration des Routes et ils ont conduit à une conclusion tellement favorable qu'il a paru opportun de faire examiner ce bilan par un organisme privé, spécialiste de ce mode de calculs. Son étude a confirmé les conclusions de l'Administration. On a prouvé ainsi que les profits s'accroissaient régulièrement de 201 millions de francs en

weggebruikers uit de werken aan die laan zullen halen, van 201 miljoen in 1958 regelmatig zullen stijgen tot 299 miljoen in 1967. Ze zijn grotendeels (voor 50 t. h.) het gevolg van de tijdsbesparing. Rekening houdend met de exploitatiekosten, de rente- en aflossingsbedragen, in totaal 60 miljoen per jaar, blijft er een jaarlijkse netto-winst die van 140 miljoen in 1958 zal stijgen tot 247 miljoen in 1967. De gemiddelde productiviteitscoëfficiënt (verhouding van de netto-winst tot de investeringen, na aftrek van de aflossingen) bedraagt gemiddeld 31 t. h. voor de eerste tien jaar.

2. DE BATEN VOOR HET WEGTRANSPORT.

Om het nut van de geschiktmaking der wegen aan te tonen, wordt gewoonlijk de zogenaamde « balans van de weggebruiker » opgemaakt, wat overeenkomt met het ramen van de voordelen welke door de individueel genomen weggebruikers, ten gevolge van wegmoderniseren worden verkregen.

Het berekenen van die individuele voordelen geschiedt op zeer eenvoudige wijze, door inaanmerkingneming van de besparingen die de aanleg van moderne wegen rechtstreeks medebrengt ten aanzien van de prijs van onderhoud en afschrijving van het voertuig, het verbruik van brandstof, het loon van het rijdend personeel en de daling van het aantal ongevallen.

Wat deze berekening betreft, wordt dan ook geen aanspraak gemaakt op dezelfde volledigheid en nauwkeurigheid als voor die welke op de vorige bladzijden wetenschappelijk is gemaakt, wat de productiviteit van het investeringsprogramma betreft. Maar ze is met opzet gebaseerd op de matige schatting van elk der factoren die in de berekening zijn betrokken. In het bijzonder is, wat de lonen van het rijdend personeel betreft, uitsluitend rekening gehouden met die welke kunnen berekend worden zonder enige betwisting, dat wil zeggen met de lonen van het personeel der huurauto's en vrachtwagens.

Daarenboven is bij de becijfering rekening gehouden met de belastingen van alle aard, in tegenstelling met wat gedaan werd bij de raming van de productiviteit. Inderdaad, uit oogpunt van de individueel genomen weggebruiker zijn die belastingen een specifieke uitgave die hij terzelfder tijd als de eigenlijke dienst betaalt. Voor hem, bijvoorbeeld, zal een vermindering in het benzineverbruik rechtstreeks overeenkomen met een vermindering van de prijs per afgelegde kilometer, welke vermindering zal geraamd worden rekening houdend met de belastingen die in de verkoopprijs van de benzine begrepen zijn.

In vele landen, waaronder de Verenigde Staten en Duitsland, is men dan ook de voordelen van de modernisering der wegen gaan becijferen en heeft men de waarde van sommige besparingscoëfficiënten proefondervindelijk getoetst. In ons eigen land hebben op wetenschappelijke grondslagen uitgevoerde proeven de waarde van de buitenlandse experimenten ten volle bevestigd.

Bij het onderzoek van de invloed van de geschiktmaking der wegen op de kostende prijs van het vervoer moeten de volgende posten onder ogen worden genomen :

a) Onderhoud en afschrijving van de voertuigen.

In de Verenigde Staten bedraagt de besparing per voertuig en per km. 0,24 à 0,50 cents. Uit een ruimer opgevat experiment is gebleken, dat de gemiddelde levensduur van de voertuigen met 25 à 40 ten honderd wordt verlengd. In België heeft een wetenschappelijke proef op autobanden uitgewezen, dat de sleet met 50 ten honderd vermindert.

1958 à 299 millions en 1967. La plus grosse part (50 p. c.) de ces profits est due aux gains de temps. Compte tenu du coût d'exploitation, des intérêts et des amortissements, qui représentent un total d'environ 60 millions de francs par an, il reste un bénéfice net annuel qui va de 140 millions en 1958 à 247 millions en 1967. Le coefficient moyen de productivité (rapport du bénéfice net aux investissements, amortissements déduits) est, en moyenne, de 31 p. c. pour les 10 premières années.

2. LES PROFITS DU TRANSPORT ROUTIER.

Pour montrer l'intérêt des aménagements routiers, on a coutume de faire, ce qu'on a appelé le bilan de l'usager correspondant à l'évaluation des profits que retirent directement les usagers pris individuellement, par suite des modernisations routières.

Le calcul de ces profits individuels est établi de manière très simple en envisageant les économies provoquées directement par les constructions routières modernes sur le prix de l'entretien et de l'amortissement du véhicule, sur la consommation de carburant, sur le salaire du personnel roulant et sur la réduction des accidents.

Ce calcul n'a donc pas la prétention d'être aussi complet et aussi exact que celui établi scientifiquement dans les pages qui précèdent, relatives à la productivité du programme d'investissements. Mais il est délibérément basé sur des appréciations modérées de chacun des facteurs qui interviennent dans les calculs. En particulier, pour ce qui concerne les salaires du personnel roulant, on n'a considéré strictement que ceux qui peuvent être calculés sans discussion possible, c'est-à-dire les salaires du personnel des voitures de louage et des camions.

Par ailleurs, les taxes de tous genres sont prises en considération dans le calcul, contrairement à ce qui a été fait dans l'évaluation de la productivité. En effet, du point de vue de l'usager pris individuellement, ces taxes sont une dépense spécifique qu'il paye en même temps que les services proprement dits. Pour lui, par exemple, une réduction dans la consommation d'essence correspondra directement à une diminution de prix du kilomètre parcouru qui sera évaluée compte tenu des taxes incluses dans le prix de vente de l'essence.

Dans ces conditions, les profits causés par la modernisation des routes ont été évalués dans de nombreux pays qui ont vérifié par des expériences la valeur de certains coefficients d'économie, notamment les Etats-Unis et l'Allemagne. Dans notre pays même, des expériences menées scientifiquement ont permis de confirmer pleinement la valeur des expériences étrangères.

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

a) Entretien et amortissement des 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 pour cent. En Belgique, un essai scientifique des pneumatiques a révélé que la réduction d'usure atteint 50 pour cent. En Allemagne, la réduction du coût du matériel varie

In Duitsland schommelt de besparing op de kosten van het materieel tussen 30 en 50 ten honderd. Neemt men de laagste percentages die worden geconstateerd, en rekent men — wat niet overdreven is — een afschrijving van 10 milliard per jaar voor gans het Belgisch automobielpark, dan komt men, voor de gebruikers van het volledig gemoderniseerd wegnnet, tot een jaarlijkse besparing van 3 miljard.

b) Brandstofverbruik.

Blijkens de proeven die op dat gebied in de Verenigde Staten, Duitsland, Engeland, Frankrijk en Zwitserland werden genomen, schommelt de brandstofbesparing tussen 10 en 50 ten honderd. In België hebben proeven bij een gemiddelde snelheid van 58 km. op verschillende wegen en op autosnelwegen de volgende percentages opgeleverd :

— op een gedeeltelijk verbeterde weg (basispercentage)	100	t. h.
— op een gemoderniseerde weg	91	t. h.
— op een autosnelweg	84,4	t. h.

Neemt men het laagste verminderingpercentage, nl. 9 ten honderd, ten einde rekening te houden met de verhoging van het brandstofverbruik bij een grotere snelheid, dan zou op een uitgave van 10 milliard frank, per jaar 900 miljoen worden bespaard.

c) Lonen van het rijdend personeel.

Dit is een zeer belangrijke factor, die zich echter moeilijk in cijfers laat uitdrukken wegens de grote waarde die de tijdsbesparing naar gelang van de omstandigheden kan aannemen; enkel voor de huurauto's en de vrachtwagens, waar ze tot uiting komt in een loonsbesparing, kan die bezuiniging betrekkelijk gemakkelijk worden geraamd.

Men komt dan tot een jaarlijkse besparing van 10 t. h. op de 14 miljard 200 miljoen frank die aan de vrachtauto-bestuurders als loon worden uitbetaald, d.i. 1 miljard 420 miljoen. Daarbij is geen rekening gehouden met de tijdswinst voor de gebruikers van particuliere wagens.

d) Daling van het aantal ongevallen.

Het bedrag van de verzekeringspremies is rechtstreeks afhankelijk van de schade, veroorzaakt door de verkeersongevallen. Het aantal dezer ongevallen zal verminderen na de geschiktmaking van het wegnnet en van de signalisatie.

Het Belgisch experiment, verricht op de autoweg Gent-Brugge, heeft de bevestiging gebracht van de Amerikaanse statistieken blijkens welke het aantal ongevallen op een moderne autoweg met 80 ten honderd vermindert ten opzichte van het aantal ongevallen op de oude weg. Om recente cijfers te verstreken: bij de vergelijkingen gemaakt op de netten van Los Angeles en van Moyer komt men tot besparingen die respectievelijk 0,87 cents en 1,25 cents per voertuig en per km. bedragen.

In Groot-Brittannië wordt aangenomen, dat het tot stand brengen van een modern wegnnet het aantal ongevallen gemiddeld met 25 ten honderd zou doen dalen; in Zwitserland rekent men met 33 ten honderd. In Duitsland bedraagt het aantal ongevallen dat zich in 1952 en 1953 op de autosnelwegen heeft voorgedaan, slechts 16 à 20 ten honderd van het aantal ongevallen op de andere wegen. Ook hier is er dus een vermindering met 80 ten honderd. Bij een grondige studie slaande op twee autowegvakken in de streek van Hannover is men tot de bevinding gekomen, dat er zich op die vakken per voertuig/km. driemaal minder ongevallen voordoen dan op de overeenkomstige Bondswegen.

de 30 à 50 pour cent. En adoptant pour les calculs les taux les plus faibles constatés et en considérant, avec modération, un coût d'amortissement du parc automobile belge de 10 milliards de francs par an, l'économie annuelle pour les usagers du réseau entièrement modernisé serait de 3 milliards.

b) Consommation de carburant.

Les expériences faites aux Etats-Unis, en Allemagne, en Grande-Bretagne, en France et en Suisse, montrent un gain de consommation variant de 10 à 50 pour cent. 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 routes partiellement améliorées (taux de base)	100	p. c.
— sur routes modernisées	91	p. c.
— sur autoroutes	84,4	p. c.

En prenant le taux de réduction le plus bas, soit 9 pour cent, pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulte de l'accroissement de la vitesse, l'économie annuelle sur le prix des carburants serait de 900 millions pour une dépense de carburant de 10 milliards de francs.

c) 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.

On obtient ainsi une économie annuelle de 10 pour cent sur les 14 milliards 200 millions de salaires payés aux conducteurs de camions, soit 1 milliard 420 millions, sans tenir compte du temps gagné par les usagers des voitures privées.

d) 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 pour cent par rapport à ceux qui se produisent sur l'ancienne route. Pour citer des chiffres récents, les comparaisons 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 Grande-Bretagne, on admet que l'exécution d'un réseau moderne produirait une réduction moyenne de 25 pour cent du nombre des accidents; ce chiffre est de 33 pour cent en Suisse. En Allemagne le taux des accidents sur les autoroutes, pour les années 1952 et 1953 n'est que de 16 à 20 pour cent de celui des autres routes, soit également une réduction de 80 pour cent. Une étude détaillée faite sur deux sections dans la région d'Hanovre a conduit à la conclusion qu'il y avait sur ces tronçons trois fois moins d'accidents par véh./km. que sur les routes nationales correspondantes.

Voor gans het gemoderniseerde net mag dan ook gerekend worden met een vermindering van ten minste 25 ten honderd. Alleen reeds de stoffelijke schade, veroorzaakt door de verkeersongevallen, bedraagt thans ongeveer 2.000 miljoen. De overeenkomstige algemene verzekeringskosten belopen 1.000 miljoen. De besparing bedraagt $3.000 \times 0,25 = 750$ miljoen.

Was het Belgisch wegennet volkomen gemoderniseerd, dan zou hieruit voor het huidige wegvervoer een totale besparing voortgevloeid zijn die op 6 miljard per jaar mag worden geraamd. Een dergelijk cijfer vergt geen nadere toelichting. Het volstaat dat cijfer rechtstreeks te vergelijken met het jaarlijks bedrag van de investeringen die nodig zijn voor het verwezenlijken van het plan tot modernisering van ons wegennet.

Op die beoordelingsgrondslagen voor het berekenen van het voordeel dat de weggebruiker uit de modernisering van het wegennet zou halen, kan men de onderstaande tabel opmaken :

On peut admettre dès lors une réduction minimum de 25 p. c. sur l'ensemble du réseau modernisé. Le montant des seuls dommages matériels causés par les accidents de roulage est actuellement de quelque 2.000 millions. Les frais généraux d'assurances correspondants se montent à 1.000 millions. L'économie est de $3.000 \times 0,25 = 750$ millions.

Au total, les économies que le transport routier actuel aurait réalisées, si le réseau routier belge avait été entièrement modernisé, peuvent être évaluées à 6 milliards par an. 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.

Si l'on reprend ces bases d'appréciation pour calculer les profits résultant pour l'usager de la modernisation du réseau, on peut établir le tableau suivant :

Kosten F ~ Coût F	Besparingen per voertuig $\times$ km. — Economies par véhicule $\times$ km.			
	Gewone wegen — Routes		Autosnelwegen — Autoroutes	
	Percentage Taux %	Bedrag F Montant F	Percentage Taux %	Bedrag F Montant F
Materieel — Matériel	15	0,175	33	0,39
Brandstof — Carburant	5	0,0445	15	0,13
Tijd — Temps	5	0,0825	20	0,33
Ongevallen — Accidents	—	—	70	0,25
Totaal — Global	7,4	0,3020	27	1,10

Kortom, voor de weggebruiker leidt de modernisering van een gewone weg tot een besparing van 0,30 F per voertuig/km. en een reis over de autosnelweg tot een besparing van 1,10 F per voertuig/km.

3. DE RENTABILITEIT.

Aan de rentabiliteit van de wegenbouwinvesteringen voor de Staat kan evenmin worden getwijfeld.

Buiten de belastingheffingen, waardoor bij gelijk welke openbare werken de werkelijke door de Staat gedragen uitgave heel wat lager komt te liggen dan de nominale uitgave, kunnen op het actief van de investeringsbalans in de eerste plaats nog geboekt worden de besparingen op het beheer ; de geschiktmaking van de wegen maakt een betere exploitatie van het net en de afschaffing van een deel, ja zelfs van gans het aan sommige installaties verbonden personeel mogelijk.

De Staat heft op het wegvervoer een verkeersbelasting, een belasting op de benzine en verschillende andere specifieke belastingen, waarvan de opbrengst voor het jaar 1950 in een studie van Professor F. Baudhuin (1) op zowat 6 miljard geraamd is.

En résumé, pour l'usager, la modernisation d'une route ordinaire conduit à une économie de 0,30 F par véh./km. et un parcours sur autoroute, à une économie de 1,10 F par véh./km.

3. LA RENTABILITE.

La rentabilité pour l'Etat des investissements routiers ne fait non plus aucun doute.

Outre le prélèvement fiscal que l'on retrouve à l'occasion de tous les travaux publics et dont le résultat est que la dépense réelle faite par l'Etat est très largement inférieure à la dépense nominale, on peut encore compter à l'actif des investissements routiers, tout d'abord une économie de gestion : l'aménagement de bonnes routes conduit à une meilleure exploitation du réseau et une suppression d'une partie ou même parfois de l'entièreté du personnel affecté à certaines installations.

L'Etat prélève sur les transports routiers une taxe de roulage, une taxe sur l'essence et divers autres impôts spécifiques dont le rendement total a été évalué à quelque 6 milliards pour l'année 1950 dans une étude du Professeur F. Baudhuin (1).

(1) La route moderne et ses problèmes, door F. BAUDHUIN, professor aan de Universiteit van Leuven, Ed. Fédération Routière Belge.

(1) La route moderne et ses problèmes, par F. BAUDHUIN, professeur à l'Université de Louvain, Ed. Fédération Routière Belge.

Van 1950 tot 1959 is het automobielpark verdubbeld. Aan de andere kant werden de belastingen verhoogd, die op de benzine tot tweemaal toe. In die omstandigheden blijft men vast beneden de waarheid wanneer men zegt dat de opbrengst in 1959 tweemaal zoveel als in 1950 bedraagt.

De belastingen hebben dus in 1959 minstens 12 miljard frank aan de Schatkist bezorgd. Weliswaar mogen die aanzienlijke inkomsten als dusdanig niet beschouwd worden als beschikbaar komend voor geschiktmakingswerken aan de wegen; een deel ervan behoort tot de normale heffingen van de Staat op de verschillende economische activiteiten. Maar het is duidelijk, dat de 12 miljard van 1959 heel wat hoger liggen dan zou overeenkomen met de normen van een heffing op een normale activiteit. Welk bedrag zullen die inkomsten dan niet bereiken als het automobielpark drie of vier maal groter zal zijn? Voor 1974 vindt men zowat 50 miljard. Vergelijkt men die som met het maximumbedrag van de in uitzicht gestelde jaarlijkse investeringen, te weten minder dan 7 miljard op genoemde datum, dan ligt het voor de hand dat die inkomsten in een veel aanzienlijker mate zullen stijgen dan de behoeften aan wegenbouwinvesteringen.

Ten slotte mag niet uit oog worden verloren dat die voordelen voor de Staat niet met het brutobedrag van de wegenbouwinvesteringen moeten vergeleken worden, maar wel met het deel dat overblijft na aftrek van de verschillende belastingen die de Staat naar aanleiding van die werken heeft geheven.

Die recuperatie in de vorm van belastingen is besproken in hoofdstuk III, B, 3), hierboven. Laten wij er enkel aan herinneren dat het door de Staat opgenomen bedrag volgens de conjunctuur 25 t. h. tot 41,5 t. h. belooft.

H. Het programma der werken.

De verkeersverwachtingen werden op de kaart van het wegennet overgebracht ter bepaling van de wijzigingen welke aan de wegen dienen gebracht om ze aan het te verwachten verkeer te doen beantwoorden (Bijgevoegd kaart n° 2). De vergelijking tussen het programma dat inzake aanleg van autosnelwegen en modernisering van gewone wegen nodig is om in de behoeften van het te verwachten verkeer te voorzien en de toestand van het net der bestaande autosnelwegen en wegen, toont de ontoereikendheid van het huidige net en de omvang van de werken die moeten worden uitgevoerd. De daaruit voortvloeiende toestand legt de verplichting op, een net van nieuwe autosnelwegen alsmede de modernisering van een goed deel van het gewoon net te ontwerpen.

Het net der autosnelwegen omvat niet enkel het aantal rijstroken die vereist zijn om in de behoeften van het binnenlands verkeer te voorzien, maar insgelijks zekere vakken van autosnelwegen die binnen het meer algemeen raam van het Europees verkeer vallen. Op die wijze heeft men de verzekering dat het Belgische wegennet volkomen in het ruimer net van de Europese grote verkeerswegen past. Dergelijke opvatting van het Belgisch wegenprogramma, die gelukkig reeds sedert 1949 bestaat, krijgt al haar waarde aan de vooravond van de Gemeenschappelijke Markt.

Voor de autowegen ziet de toestand er uit als volgt: het nieuwe net zal moeten bestaan uit 971 km. autowegen met 2×2 rijstroken, 475 km. autowegen met 2×3 rijstroken en 82 km. autowegen met 2×4 rijstroken, d.i. in totaal 1.528 km. autosnelwegen, terwijl daarvan op dit ogenblik slechts ongeveer 200 km. zijn aangelegd. De kosten van $\pm$ 1.300 km. autosnelwegen die nog moeten aangelegd worden om het nieuwe net volledig te maken, mogen op

De 1950 à 1959, le parc automobile a doublé. D'autre part, les impôts ont augmenté, en particulier et à deux reprises, la taxe sur l'essence. Dans ces conditions, on reste certainement en deçà de la vérité en disant que le rendement en 1959 est double de ce qu'il était en 1950.

Les impôts ont donc rapporté au Trésor en 1959, au moins 12 milliards de francs. Sans doute, ces recettes importantes ne peuvent pas être comptées telles quelles comme disponibles pour des aménagements routiers; elles comprennent une certaine part correspondant au prélèvement normal de l'Etat sur les diverses activités économiques. Mais il est évident que les 12 milliards de 1959 dépassent très largement les normes correspondant à un prélèvement sur une activité normale. Que dire du montant qu'atteindront ces recettes quand le parc sera trois ou quatre fois plus important? On arrive en 1974 à quelque 50 milliards que l'on peut comparer au montant maximum prévu pour les investissements annuels, soit moins de 7 milliards à cette date. Il est évident que l'augmentation des recettes dépasse de loin les besoins d'investissements routiers.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue que ces profits pour l'Etat doivent être comparés non pas au montant brut des investissements routiers, mais bien à la part de ces montants qui reste, déduction faite des divers impôts prélevés par l'Etat à l'occasion de ces travaux.

Cette récupération sous forme d'impôts est évoquée au chapitre III, B, 3) ci-avant. Rappelons simplement que le prélèvement de l'Etat est de 25 p. c. à 41,5 p. c. suivant la conjoncture.

H. Le programme des réalisations.

Les prévisions de trafic ont été reportées sur la carte du réseau routier pour déterminer les modifications à apporter aux routes en vue de répondre au trafic prévu (carte n° 2, ci-annexée). La comparaison entre le programme de création des autoroutes et de modernisation des routes ordinaires nécessaires pour répondre au trafic prévu et la situation du réseau des autoroutes et routes existantes, montre la déficience du réseau actuel et l'importance des réalisations à prévoir. La situation qui en résulte impose de concevoir un réseau d'autoroutes nouvelles ainsi que la modernisation d'une bonne part du réseau ordinaire.

Le réseau des autoroutes comprend non seulement le nombre de voies de circulation nécessaires pour satisfaire les besoins du trafic intérieur, mais également certains tronçons d'autoroutes qui rentrent dans le cadre plus général de la circulation européenne. De cette manière, on est assuré que le réseau routier belge s'intègre parfaitement dans le réseau plus vaste des routes de grand trafic européen (carte n° 3, réseau des grandes routes de trafic international, ci-annexée). Une telle conception du programme routier belge prévue heureusement depuis 1949 prend toute sa valeur à l'aube du Marché Commun.

Pour les autoroutes, la situation se présente comme suit: le nouveau réseau doit prévoir 971 km. d'autoroutes à 2×2 voies de circulation; 475 km. d'autoroutes à 2×3 voies de circulation; 82 km. d'autoroutes à 2×4 voies de circulation, soit au total 1.528 km. d'autoroutes, tandis que l'on dispose actuellement de quelque 200 km. seulement. La construction d'environ 1.300 km. d'autoroutes nécessaires pour compléter le nouveau réseau peut être

circa 40 miljard frank worden geraamd. Het programma van de werken voor dat net komt voor op de kaart n° 4; het in het investeringsplan bepaald aandeel bedraagt 30 miljard. Voor de ramingen is rekening gehouden met de volledige inrichting van de autosnelweg en zijn aanhorigheden, met inbegrip van de verlichtingsinstallaties.

Wat de gewone wegen betreft, die zijn verdeeld in de reeds genoemde drie categorieën: primair net I, primair net II, secundair net. Enkel de wegen van de primaire netten maken deel uit van het basisprogramma. Voor het primair net I moeten 743 km. wegen met vier rijstroken en 3.086 km. wegen met drie rijstroken geschikt gemaakt worden. Voor het primair net II staan op het nieuwe programma 2.546 km. wegen met twee rijstroken. Rekening houdend met de op sommige trajecten reeds uitgevoerde werken, mogen de kosten van de modernisering van het primair wegennet op ongeveer 40 miljard F worden geraamd; volgens dit ontwerp zullen 30 miljard frank nodig zijn.

Wat betreft de geschiktmakingswerken aan de grote stadswegen, die hebben enkel betrekking op de grote steden Brussel, Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi. De geschiktmakingswerken in de andere steden werden over het programma der gewone wegen verdeeld. De totale uitgave voor de geschiktmakingswerken in die grote steden kan op 20 miljard frank geraamd worden; 10 miljard is voorzien voor de vijf grote agglomeraties.

Tijdens de in de verkeersramingen in beschouwing genomen periode, d.i. de periode van 1960 tot 1980 zullen dus circa 100 miljard frank in wegenbouwwerken moeten worden geïnvesteerd. Voor de 15 jaren waarover het in dit ontwerp van wet aangegeven investeringsplan is gespreid, betekent dat een uitgave van circa 70 miljard frank, rekening gehouden met de stijging van het nationaal inkomen.

I. Een nieuwe formule: geconcedeerde autosnelwegen.

De kaarten van de verkeersvolumes (bijlage 6, T.V. 4139) en de verwezenlijkingen van het autosnelwegennet (bijlage 10, D.G. 94) tonen aan dat verschillende autosnelwegen hetzij over hun ganse lengte, hetzij voor een gedeelte, volstrekt noodzakelijk zijn in de onmiddellijke toekomst. Zulks is onder meer het geval voor de autosnelwegen Antwerpen-Luik, Brussel-Leuven-Luik-Aken, Brussel-Bergen, Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel, Bergen-Luik, de ring rond Brussel en rond Antwerpen, enz... Die autosnelwegen zijn alle even dringend; zulks is zo klaarblijkelijk dat het onmogelijk is een rangschikking vast te stellen, aan een belang te voldoen zonder een ander te schaden. Welnu, die rangschikking moet gemaakt worden, want de aan de autosnelwegen te besteden kredieten zijn beperkt onder meer wegens het deel dat voor de gewone wegen en voor de andere programma's moet worden overgehouden.

Het probleem bestaat er dus in, de datum van uitvoering der verschillende autosnelwegen te vervroegen zonder het gezamenlijk programma omver te werpen, zonder van andere sectoren datgene af te nemen wat voor een speciale inspanning inzake autosnelwegen vereist is. De gekozen formule is die van de concessie.

Inderdaad, het ontwerp bepaalt dat de aanleg van de autosnelwegen en de exploitatie van de diensten die er van afhangen, zullen kunnen geconcedeed worden aan particulieren of aan publiekrechtelijke of privaatrechtelijke maatschappijen. Het concederingssysteem is reeds met goed gevolg in verschillende landen van Europa en van Amerika toegepast. Italië bijv. heeft de ruime uitbreiding van haar autosnelwegennet aan die formule te danken. Ook in Frankrijk begint ze ingang te vinden.

estimée à quelque 40 milliards de francs. Le programme des réalisations de ce réseau d'autoroutes figure à la carte n° 4, ci-annexée: la part retenue dans le plan d'investissements s'élève à 30 milliards de francs. Les estimations comprennent l'aménagement complet de l'autoroute et de ses dépendances, y compris l'éclairage.

Quant aux routes ordinaires, elles sont réparties dans les trois catégories déjà citées: réseau primaire I, réseau primaire II, réseau secondaire. Seules les routes des réseaux primaires font partie du programme de base. En ce qui concerne le réseau primaire I, il faut aménager 743 km. de routes à 4 voies et 3.086 km. de routes à 3 voies de circulation. Pour le réseau primaire II, le nouveau programme prévoit 2.546 km. de routes à 2 voies. La modernisation de ce réseau primaire, compte tenu des travaux déjà effectués sur certains itinéraires, est estimée à environ 40 milliards de francs; le présent projet prévoit 30 milliards de francs.

Quant aux aménagements urbains de grande voirie, ils ne concernent que les grandes agglomérations de Bruxelles, Anvers, Liège, Gand, Charleroi. Les aménagements dans les autres centres urbains ont été répartis dans le programme des routes ordinaires. Le coût total des aménagements dans les grandes agglomérations peut être estimé à 20 milliards de francs; 10 milliards ont été retenus pour les 5 grandes agglomérations.

C'est donc quelque 100 milliards de francs qu'il faut investir pendant la période 1960-1980, considérée dans le calcul des prévisions de trafic. Il y correspond une dépense que l'on peut estimer, compte tenu de la croissance du revenu national, à quelque 70 milliards pour les 15 années du plan d'investissement considéré dans le présent projet de loi.

1. Une formule nouvelle: les concessions d'autoroutes.

Les cartes des volumes de circulation (annexe 6, T.V. 4139) et les réalisations du réseau d'autoroutes (annexe 10, D.G. 94) montrent que diverses autoroutes sont indispensables, dans un avenir immédiat, soit dans leur itinéraire entier, soit pour partie. C'est le cas, notamment, pour les autoroutes Anvers-Liège, Bruxelles-Louvain-Liège-Aix-la-Chapelle, Bruxelles-Mons, Anvers-Gand-Courtrai-Lille, Mons-Liège, les rings de Bruxelles et d'Anvers, etc... Ces autoroutes se disputent entre elles leur priorité respective; celle-ci est tellement évidente qu'il est impossible d'opérer un classement, de satisfaire un intérêt sans en léser un autre. Or ce classement doit être fait, car les crédits à affecter aux autoroutes sont limités, notamment par la part qui doit être réservée pour les routes ordinaires et pour les autres programmes.

Le problème consiste donc à avancer la date d'exécution des diverses autoroutes, sans bouleverser le programme d'ensemble, sans prendre à d'autres secteurs publics ce qui est nécessaire pour accomplir un effort spécial en matière d'autoroutes. La formule retenue a été celle de la concession.

Le projet prévoit, en effet, que la construction des autoroutes et l'exploitation des services qui en dépendent pourront être concédées à des particuliers ou à des sociétés publiques ou privées. Le système de la concession a déjà été employé avec succès dans divers pays d'Europe et d'Amérique. C'est grâce à cette formule qu'en Italie, par exemple, le réseau des autoroutes a pu se développer avec ampleur; elle s'implante également en France.

Nochtans heeft het onderhavig ontwerp nog een eigen originaliteit.

Voor de uitvoering van de concessie wordt beroep gedaan op andere kapitalen dan die welke in de leningen belegd worden. Inderdaad, volgens de gekozen formule, wordt de concessiehouder beloond in verhouding tot het verkeer op de autosnelweg. Aan die beloning is een risico verbonden, dat berekend is voor het doen toestromen van de kapitalen die aangetrokken worden door de stijgende uitbreiding van het wegverkeer in het algemeen, en door het verschijnsel van het ontstaan van nieuw verkeer op de autosnelwegen, in het bijzonder.

De concessie onderstelt over het algemeen het heffen van een tol ten laste van de gebruiker van het openbaar kunstwerk. Dit is het geval op de Amerikaanse en Italiaanse autosnelwegen. Het is insgelijks voorzien voor sommige Franse autosnelwegen. In België, waar de aansluitingspunten op de autosnelwegen zowel als de vervangings-trajecten talrijk zijn, zijn de exploitatievoorwaarden evenwel verschillend.

In dat perspectief bepaalt het ontwerp dat de last van de beloning — de tol — door de Staat zal worden gedragen. Zo zal de verrichting haar riskant karakter behouden aangezien de beloning op basis van het wegverkeer wordt berekend. En aangezien dit verkeer automatisch kan worden vastgesteld, zullen door die formule omvangrijke kosten van exploitatie en toezicht kunnen vermeden worden.

Het staat vast dat het bespoedigen van het autosnelwegenprogramma voordeel zal meebrengen voor de Schatkist : het voor het verkeer openstellen van die wegen zal onmiddellijk een verhoging van de fiscale ontvangsten teweegbrengen door de overeenkomstige versnelling van de automobielaangroei, het ontstaan van bijkomend verkeer en de productiviteit ervan op het vlak van de algemene economie. De weggebruiker zal van zijn kant het maximum profijt trekken van de formule : zowel op het gebied van de financiën als van de controle zal hij van alle last ontheven zijn.

Ziedaar de voornemens van de Regering. Het kwam haar evenwel niet wenselijk voor, af te zien van de eventuele en uitzonderlijke mogelijkheid haar toevlucht te nemen tot een tol ten laste van de weggebruiker. Dit middel zou evenwel slechts in laatste instantie worden aangewend indien de onmiddellijke aanleg van een autosnelweg daarvan mocht afhangen. Wegens de grote verwickelingen welke die beslissing medebrengt, zal voor het verlenen van de concessie en het eventueel vaststellen van een tol, een in de Ministerraad overlegd Koninklijk Besluit moeten genomen worden.

Het is de autosnelweg Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel die als test zal dienen. Hier zijn de omstandigheden volkomen gunstig om de proef te doen slagen.

Gelet op de speciale financiering van de onderneming, werd deze autosnelweg buiten het programma gehouden, maar er zullen maatregelen worden getroffen, op dat de concessie in de nabije toekomst zou kunnen verleend worden.

In geval van gunstige conclusies zouden gelijkaardige concessies kunnen verleend worden voor de aanleg van andere autosnelwegen. Het ingediend programma zou dan de nodige wijzigingen ondergaan.

VI. HET WATERBOUWPROGRAMMA.

Het programma van het Bestuur der Waterwegen slaat op de modernisering der waterwegen en de geschiktmaking van zekere waterlopen, op de verbetering van de infrastructuur der havens, op de aanleg en, in sommige gevallen, de

Toutefois le projet actuel présente son originalité propre.

La concession, pour s'exécuter, fait appel à des capitaux différents de ceux qui s'investissent dans les emprunts. En effet, le concessionnaire est rémunéré, dans la formule choisie, en fonction de la circulation sur l'autoroute. Cette rémunération suscite un risque calculé de nature à faire affluer des capitaux attirés en raison de l'expansion croissante de la circulation routière en général, et du phénomène de génération de trafic sur les autoroutes en particulier.

La concession suppose généralement un péage à charge de l'usager de l'ouvrage public. Il en est ainsi sur les autoroutes américaines et italiennes. Il est également prévu pour certaines autoroutes françaises. Les conditions d'exploitation diffèrent cependant en Belgique, où les points d'accès aux autoroutes sont nombreux, tout comme les itinéraires de substitution.

Dans cette perspective, le projet dispose que la charge de la rémunération — le péage — sera supportée par l'Etat. L'opération gardera ainsi son caractère de risque, puisque la rémunération est calculée sur la base de la circulation routière. Et comme celle-ci peut être constatée avec automaticité, la formule permettra d'éviter d'importants frais d'exploitation et de surveillance.

Il est certain que le Trésor profitera de l'accélération du programme des autoroutes, la mise en service de celles-ci provoquera une immédiate augmentation des rentrées fiscales par l'accélération correspondante du développement automobile et par la génération d'un trafic supplémentaire comme par sa productivité sur le plan de l'économie générale. L'usager, de son côté, profitera de la formule au maximum : toutes sujétions lui seront évitées tant sur le plan financier que sur celui du contrôle.

Telles sont les intentions du Gouvernement. Il ne lui a cependant pas paru opportun d'écarter la possibilité éventuelle et exceptionnelle d'un recours au péage à charge de l'usager ; en tout cas, celui-ci ne serait retenu qu'en dernier ressort, si la construction immédiate d'une autoroute devait en dépendre. D'ailleurs en raison des implications importantes que ces décisions comprennent, l'octroi de la concession et l'établissement d'un péage devront faire l'objet d'un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

C'est l'autoroute Anvers-Gand-Courtrai-Lille qui a été choisie comme test : des conditions parfaites s'y trouvent pour faire de cette expérience une réussite. Etant donné le financement spécial de l'opération cette autoroute a été mise hors programme ; mais les mesures seront prises pour que la concession puisse être octroyée dans un avenir rapproché.

En cas de conclusions favorables, la construction d'autres autoroutes pourrait faire l'objet de concessions semblables. Le programme présenterait alors les ajustements nécessaires.

VI. LE PROGRAMME DES VOIES HYDRAULIQUES.

Le programme de l'Administration des Voies hydrauliques porte sur la modernisation des voies navigables et l'aménagement de certains cours d'eau, sur l'amélioration de l'infrastructure des ports, sur la construction et, dans

exploitatie van de grote stuwmeren, ten slotte op de ontwatering van bepaalde gewesten.

Die verschillende punten worden achtereenvolgens afzonderlijk behandeld.

A. De waterwegen.

1. RAMING VAN DE INFRASTRUCTUURBEHOEFTE.

a) Verouderde staat van het huidige net.

Afgezien van enkele na de eerste wereldoorlog verbeterde of gegraven waterwegen, dagteekent het Belgisch net der scheepvaartwegen in zijn geheel uit de negentiende eeuw.

Die waterwegen en de desbetreffende kunstwerken werden ontworpen met het oog op de toenmalige scheepvaart; het vaartuig met grote tonnemaat was de sleezaak van ongeveer 300 ton.

De sluizen hadden kleine afmetingen en de dwarsfielen der kanalen vertoonden slechts een beperkte breedte alsmede een geringe vaardiepte.

De oeverbekleding was ontworpen voor een langzame vaart, met een snelheid van zowat 2 km./h. (1).

Momenteel verkeren deze waterwegen en kunstwerken, door de tand des tijds en tengevolge van een intens verkeer waarop ze niet berekend waren, in het algemeen in een zodanige staat van verval, dat hun vernieuwing binnen een kort tijdsbestek dringend geboden is.

b) Nieuwe eisen op nationaal en internationaal vlak.

De motorisering van de vloot laat thans toe een snelheid te bereiken, schommelend tussen 8 km./h. en 15 km./h.

De noodzakelijkheid van een sneller transport, een gunstige faktor voor het bedrijfsleven en voor een grotere regelmatigheid, eist dat die scheepvaart de beschikking krijgt over waterwegen met ruimere afmetingen, zowel wat de breedte als wat de diepte van het vaarwater betreft, die voor de gebruikers meer bevredigende voorwaarden scheppen van het drievoudig standpunt uit van de snelheid, van de veiligheid en van gemakkelijke overlaadverrichtingen.

Ook de samenstelling van de binnenvaartvloot heeft in de loop der tijden wijzigingen ondergaan. De evolutie verloopt duidelijk in de richting van een toeneming van het aantal grote schepen, meer inzonderheid van die van 1.350 ton; deze evolutie is het gevolg van de verwerking van zeer grote hoeveelheden zwaarwegende producten door de nijverheid, inzonderheid door de metaalnijverheid en de elektrische centrales.

Het bleek noodzakelijk aan het gerezen probleem een voor alle West-Europese landen geldende oplossing te geven. Met het oog hierop heeft de op 21 en 22 oktober 1953 te Parijs vergaderde Europese Conferentie der Ministers van Verkeer een resolutie goedgekeurd tot vaststelling van de normen waaraan de waterwegen van internationaal belang dienen te beantwoorden, waarbij men het erover eens was « dat in beginsel deze waterwegen een gemakkelijke vaart

certain cas, l'exploitation des grands barrages-réservoirs, enfin sur le démergement de certaines régions.

Ces différents domaines font successivement l'objet d'exposés distincts.

A. Les voies navigables.

1. PREVISION DES BESOINS EN INFRASTRUCTURE.

a) La vétusté du réseau actuel.

En dehors de quelques voies améliorées ou créées après la première guerre mondiale, l'ensemble du réseau des voies navigables belges date du dix-neuvième siècle.

Ces voies et leurs ouvrages ont été conçus pour la navigation de cette époque; le bateau de grand tonnage était la péniche halée d'environ 300 tonnes. Les écluses étaient de dimensions réduites et les sections des canaux ne présentaient qu'une largeur restreinte et un faible mouillage. Les revêtements des berges étaient adaptés à une navigation lente, d'une vitesse de l'ordre de 2 km/heure (1).

A l'heure actuelle, ces voies et ouvrages, éprouvés par le temps et par une utilisation intensive pour laquelle ils n'étaient pas conçus, sont généralement dans un état de dégradation qui impose leur rénovation à brève échéance.

b) Les nouvelles exigences sur le plan national et international.

La motorisation de la flotte permet aujourd'hui d'atteindre des vitesses variant de 8 km/heure à 15 km/heure.

La nécessité d'effectuer des transports plus rapides, élément favorable à l'économie et à une plus grande régularité, entraîne celle d'offrir à cette navigation des voies plus largement dimensionnées, tant en largeur qu'en mouillage, réunissant à la fois des conditions plus satisfaisantes pour l'utilisateur au triple point de vue de la rapidité, de la sécurité et de la facilité des opérations de transbordement.

La composition de la flotte de navigation intérieure s'est également modifiée au cours du temps. L'évolution se dessine nettement vers l'accroissement du nombre de grands bateaux, en particulier de 1.350 tonnes; elle est la conséquence de l'utilisation par l'industrie de quantités très importantes de produits pondéreux, en particulier par l'industrie sidérurgique et par les centrales électriques.

La nécessité est apparue d'apporter au problème posé une solution générale pour les pays d'Europe occidentale. A cet effet, la Conférence européenne des Ministres des Transports, réunie à Paris les 21 et 22 octobre 1953, a adopté une résolution fixant les normes auxquelles doivent répondre les voies d'eau d'intérêt international, admettant « qu'en principe ces voies d'eau doivent permettre la navigation aisée des bateaux de 1.350 tonnes type Rhin-Herne

(1) « ... de snelheid in volle vaart van circa 2 km per uur, wat de hoogste snelheid is waartegen aken kunnen varen zonder gevaar voor ongevallen... ». O. JACQUINOT — Le Réseau navigable français.

(1) « ... la vitesse en pleine marche d'environ 2 kilomètres à l'heure, qui est le maximum que puissent accepter les péniches sans avoir à craindre d'accidents, ... ». O. JACQUINOT — Le Réseau navigable français.

met schepen van 1.350 ton, van het type Rijn-Herne-kanaal, mogelijk moeten maken », en tevens twaalf scheepvaartwegen van Europees belang uitgestippeld werden (1).

Het komt er natuurlijk op aan, dat de binnenlandse netten op harmonieuze wijze ingeschakeld worden in dit geheel, dat afgebeeld staat op kaart n° 5 (bijlage), die opgemaakt is volgens de richtlijnen van de E.C.M.V. Vier van de twaalf scheepvaartwegen maken deel uit van ons waterwegennet of sluiten er rechtstreeks op aan. Vooruitlopend op deze resolutie behelsde het waterwegenplan van 1947 het bevaarbaar maken van de belangrijke radiale en transversale waterwegen, op zijn minst voor schepen van 1.350 ton, en is bij de wet van 9 maart 1957 een gedeelte van dit programma ten uitvoer gelegd.

Tenslotte dient men ook met de duwvaart als nieuwe faktor rekening te houden. Deze nieuwe techniek, die reeds op de Rijn en de Seine toegepast wordt, is voorbestemd om uitbreiding te nemen, wegens de voordelen die daaraan verbonden zijn.

De Subcommissie voor de Investerings van de Europese Conferentie der Ministers van Verkeer heeft een groep van deskundigen met de studie van deze kwestie belast.

Deze groep van deskundigen, onder het voorzitterschap van Prof. Ir. G. Willems, heeft in een eerste studie het belang van de duwvaart doen uitkomen. Aan deze studie worden de volgende gegevens ontleend : (2)

Vergeleken met de sleepvaart laat de duwvaartstechniek onder meer besparingen toe wat betreft het personeel en de kosten van drijvend materieel, alsmede wat betreft het brandstofverbruik, wegens het betere rendement van de voortstuwing. Bovendien veroorzaakt zij een geringere immobilisatie van het voorstuwingswerktuig tussen de reizen in.

De voorwaarden inzake veiligheid en gemakkelijke besturing zijn gunstiger voor een duwkonvooi dan voor een sleeptrein. De duwvaart laat, door de ontbinding van de konvooien het gebruik toe van vervoereenheden die aan de behoeften van de geadresseerden aangepast zijn. Voorts is ze goed geschikt voor een ononderbroken dag- en nachtvaart, dank zij het rouleren van de bemanning, en bevordert ze het varen met radar, doordat elk konvooi een aaneengesloten geheel vormt.

Al blijkt de duwvaart bij machte om de productiviteit der riviertransporten te verhogen en hun kostprijs te verlagen, het gebruik ervan schijnt evenwel niet mogelijk te zijn op waterwegen met beperkte afmetingen; het gebruik van deze methode verdient in de eerste plaats aanbeveling op de grote waterwegen die grote verbruiks- of productiecentra en grote zeehavens verbinden.

Het is eveneens met het oog op deze nieuwe vereisten dat de vernieuwing van de infrastructuur der scheepvaartwegen in overweging genomen dient te worden.

c) Het verkeer over de waterwegen en de nijverheidsproductie.

Het vooraf bepalen van het te verwachten verkeer en daaruit de behoeften op het gebied der infrastructuur afleiden, vormt een ingewikkeld vraagstuk, want het is een bekend feit dat de aanleg van een moderne scheepvaartweg in een streek die voor ontwikkeling vatbaar is, nieuwe bedrijven doet ontstaan, die op hun beurt een stijging van het verkeer teweegbrengen.

(1) E.C.M.V., Parijs, 21-22 oktober 1953, 3^e Sectie — Vervoer over de waterwegen. Resolutie n° 3 betreffende de waterwegen van Europees belang.

(2) Verslag van de groep deskundigen aan de Subcommissie voor de Investerings van de E.C.M.V. — Parijs, 7 september 1959.

Canal » et définissant douze liaisons d'intérêt européen (1).

Il importe évidemment que les réseaux nationaux s'intègrent harmonieusement dans cet ensemble figuré à la carte n° 5 en annexe établie suivant les directives de la C.E.M.T. Quatre des douze liaisons font partie de notre réseau ou s'y raccordent directement. Devançant cette résolution, le plan des voies navigables de 1947 prévoyait un gabarit minimum de 1.350 tonnes pour les voies importantes (axiales et transversales), et la mise en application d'une partie de ce programme a fait l'objet de la loi du 9 mars 1957.

Enfin, il importe également de tenir compte de l'élément nouveau que constitue la navigation par poussage. Cette nouvelle technique, déjà mise en pratique sur le Rhin et la Seine, est appelée à prendre de l'extension en raison des avantages qu'elle présente. La sous-Commission des Investissements de la Conférence européenne des Ministres des Transports a chargé un groupe d'experts de l'étude de cette question. Ce groupe d'experts, placé sous la présidence du Prof. Ing. G. Willems, a dégagé dans une première étude l'intérêt que présente la navigation par poussage. C'est à cette étude que les éléments suivants ont été empruntés (2).

La technique du poussage permet notamment, par le meilleur rendement de la propulsion, des économies par rapport au convoi remorqué, sur le coût du matériel flottant et le personnel et sur la consommation de carburant. En outre, elle occasionne une immobilisation moindre de l'organe de propulsion entre les voyages.

Les conditions de sécurité et de facilité de manœuvres sont plus favorables pour un convoi poussé que pour un convoi remorqué. Le poussage permet, par l'éclatement des convois, l'emploi d'unités de transport adaptées aux besoins du destinataire. Enfin, il s'accommode bien de la navigation continue de jour et de nuit grâce au roulement des équipes et favorise la navigation au radar par l'unité des convois.

Si le poussage apparaît capable d'augmenter la productivité et de réduire le prix de revient des transports fluviaux, son utilisation ne paraît toutefois guère possible sur des voies de dimensions réduites; cette méthode se recommande en premier lieu sur les grandes voies d'eau qui desservent de grands centres de consommation ou de production et de grands ports maritimes.

C'est également sur la base de ces nouvelles exigences que la rénovation de l'infrastructure des voies navigables doit être envisagée.

c) Le trafic de la voie d'eau et la production industrielle.

L'objectif de prédéterminer le trafic futur et d'en déduire les besoins dans le domaine de l'infrastructure pose un problème complexe, car l'aménagement d'une voie navigable moderne dans un site susceptible de développement crée de nouvelles activités, génératrices d'un supplément de trafic.

(1) C.E.M.T. Paris, 21-22 octobre 1953, Section III — Transports par Voies navigables. Résolution n° 3 concernant les voies d'eau d'intérêt européen.

(2) Rapport du Groupe d'experts au sous-Comité des investissements de la C.E.M.T. — Paris, 7 septembre 1959.

Het is verantwoord het toekomstig verkeer te ramen door uit te gaan van de natuurlijke neiging der industrie tot expansie, gesteld dat deze expansie zonder belemmeringen, zowel materiële als administratieve, kan geschieden, en vervolgens rekening te houden met de mogelijkheid van het doen ontstaan van nieuwe industriebedrijven.

De nijverheidsproductie wordt voorgesteld door een cijfer : het « indexcijfer der nijverheidsproductie ». Dit cijfer drukt voor de gezamenlijke nijverheidsactiviteiten de waarde uit die aan de grondstoffen toegevoegd wordt ten gevolge van hun verwerking tot fabrikaten door toedoen van arbeid en kapitaal. Het houdt rekening met de beloning van deze beide factoren.

Over de betrekking tussen dat indexcijfer en het verkeer over de waterwegen is een studie aangevat door de Commissie van Plaatsvervangers van de Europese Conferentie der Ministers van Verkeer (1).

De hierna volgende tabel en diagram n° 11 die aan deze studie ontleend zijn, vergelijken voor de periode 1951-1958 en voor de gezamenlijke zes landen (Duitse Bondsrepubliek, Oostenrijk, België, Frankrijk, Nederland, Zwitserland) de nijverheidsproductie met de totale tonnemaat en met de kilometer-tonnemaat die over de waterwegen vervoerd werden.

Il est raisonnable d'évaluer le trafic futur en se basant sur la tendance naturelle à l'expansion de l'industrie, dans l'hypothèse où cette expansion peut se produire sans entraves, tant matérielles qu'administratives, et de tenir compte ensuite des possibilités de création d'activités industrielles nouvelles.

La production industrielle est caractérisée par un chiffre : « l'indice de la production industrielle », qui exprime pour l'ensemble des activités industrielles, la valeur ajoutée aux matières premières par leur transformation en produits fabriqués, à l'intervention du travail et du capital. Il tient compte de la rémunération de ces deux facteurs.

La relation entre cet indice et le trafic de la voie d'eau fait l'objet d'une étude entamée au sein du Comité des Suppléants de la Conférence européenne des Ministres des Transports (1).

Le tableau ci-après et le diagramme n° 11 emprunté à cette étude, comparent, pour la période 1951-1958, et pour l'ensemble des six pays (Allemagne fédérale, Autriche, Belgique, France, Pays-Bas, Suisse) la production industrielle au tonnage total et au tonnage kilométrique transportés par voies navigables.

	1951	1955	1956	1957	1958
Totale vervoerde tonnemaat — <i>Tonnage total transporté</i>	100	128	137	143	138
Tonkilometer — <i>Tonnes-kilomètres</i>	100	132	142	151	146
Nijverheidsproductie — <i>Production industrielle</i> . . .	100	139	149	158	163

(1) Verslag van 29 september 1959 — C.M. (59) 4 — Hoofdstuk IV.

(1) Rapport du 29 septembre 1959 — C.M. (59) 4 — chapitre IV.

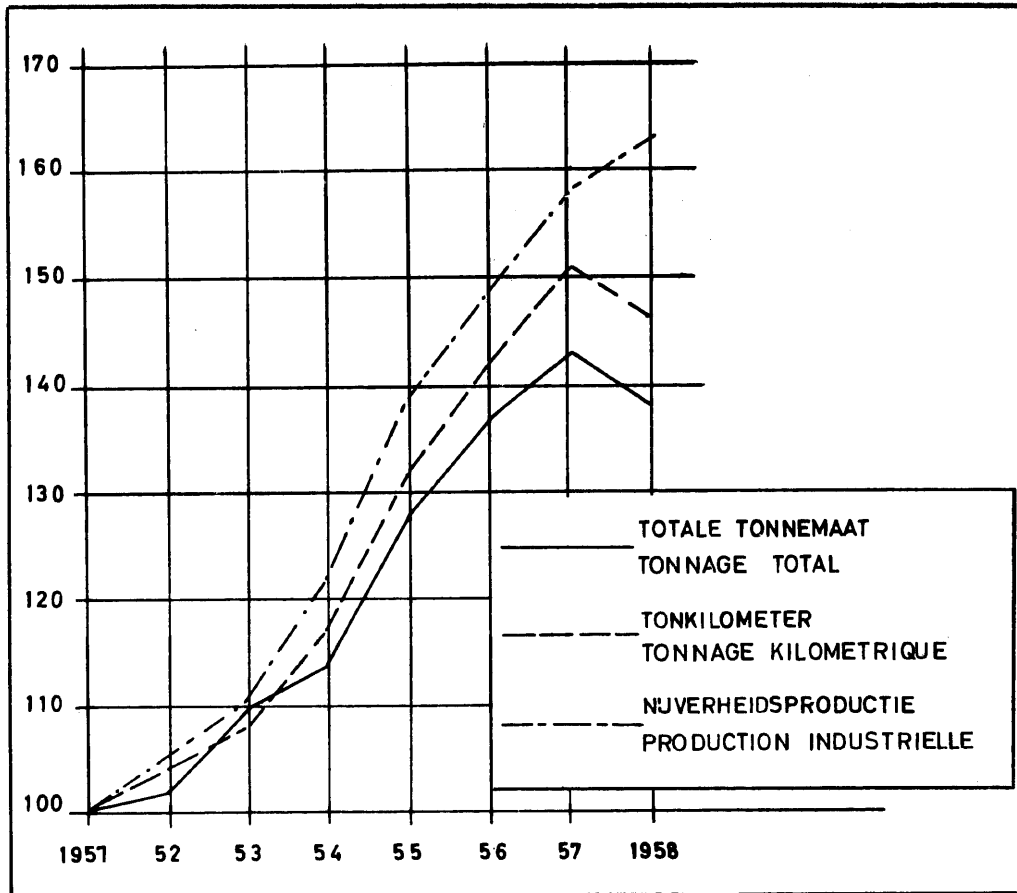


Diagram n° 11. — Diagramme n° 11.

Deze tabel en diagram tonen een zeker parallelisme aan tussen de nijverheidsproductie en het verkeer over de scheepvaartwegen. Een inzinking openbaart zich wat het jaar 1958 betreft. Deze vloeit uit een bijzondere oorzaak voort : de daling van het kolenvverbruik en de kolenuitvoer. Reeds vertoont de afwijking een neiging om kleiner te worden zoals verder blijkt uit diagram n° 12 op de volgende bladzijde. Tabel n° 9 (bijlage) bevat de indexcijfers der nijverheidsproductie in België.

Ils font apparaître un certain parallélisme entre la production industrielle et le trafic de la voie navigable. Un fléchissement se manifeste pourtant pour l'année 1958. Il résulte d'une cause spéciale : la baisse de la consommation et des exportations de charbon. Déjà, l'écart tend à se réduire, ainsi qu'il apparaît plus loin au diagramme n° 12. Le tableau n° 9 en annexe reprend les indices de la production industrielle en Belgique.

EVOLUTIE VAN HET VERKEER OVER DE WATERWEGEN EN VAN DE
NIJVERHEIDSPRODUCTIE

EVOLUTION DU TRAFIC DE LA VOIE D'EAU ET DE LA PRODUCTION
INDUSTRIELLE

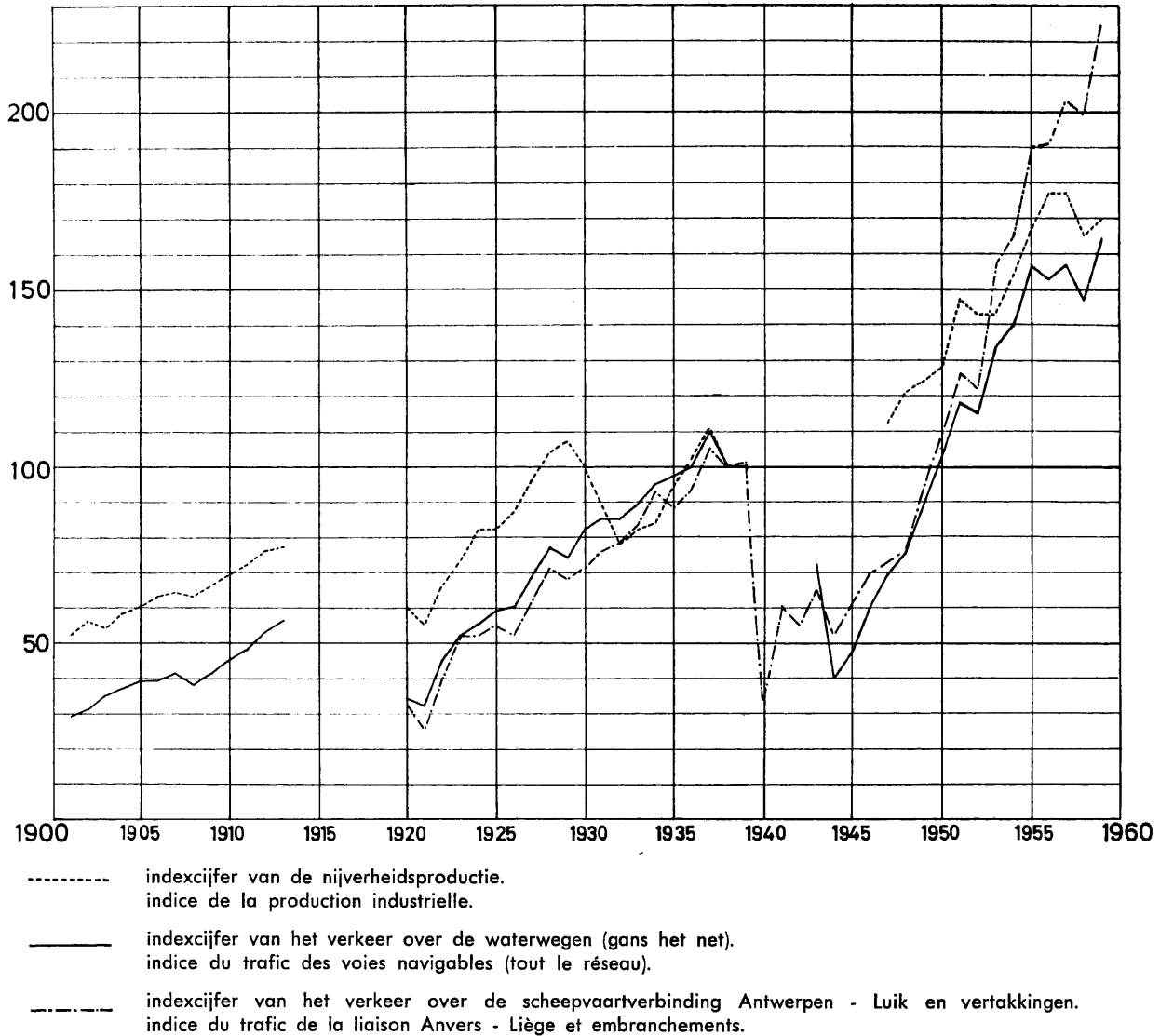


Diagram n° 12. — Diagramme n° 12.

De statistieken van het verkeer in tonkilometer laten toe een « verkeersindexcijfer » te berekenen waarbij het waardecijfer 100 genomen wordt voor 1938, dat het vergelijkingsjaar is dat voor de nijverheidsproductie gekozen werd. Om de vergelijking volledig te maken werd hetzelfde verkeersindexcijfer berekend voor een totaal gemoderniseerde waterweg : het Albertkanaal tussen Luik en Antwerpen, met vertakkingen.

De evolutie van deze drie indexcijfers komt nog duidelijker tot uiting bij het onderzoek van diagram n° 12.

De periode 1901 tot 1913 vertoont een volkomen gelijkheid tussen de schommelingen van de nijverheidsproductie en het verkeer over de waterwegen. Hetzelfde geldt voor de periode 1920-1929, indien men rekening houdt met het feit dat de grote watersnood in het begin van 1926 en de

Les statistiques du trafic en tonnes-kilomètres permettent de calculer un « indice du trafic », la valeur 100 étant admise pour 1938, année de référence choisie pour la production industrielle. Pour compléter la comparaison, le même indice de trafic a été calculé pour une voie entièrement modernisée : le canal Albert entre Liège et Anvers, ainsi que ses embranchements.

L'évolution de ces trois indices apparaît encore plus explicitement à l'examen du diagramme n° 12.

La période de 1901 à 1913 témoigne d'une parfaite similitude entre les fluctuations de la production industrielle et le trafic de la voie d'eau. La même remarque s'applique à la période de 1920 à 1929, si l'on tient compte du fait que les grandes inondations du début de l'année 1926 et les

felle vorst van 1929 een belangrijke vermindering van het verkeer ten gevolge hadden. Ondanks de belangrijke recessie welke tot uiting komt in de grafiek van de nijverheidsproductie, blijft het verkeer over de scheepvaartwegen ononderbroken stijgen tot in 1932, jaar waarin de nijverheidsproductie een dieptepunt bereikt, en neemt het nog verder toe tot in 1937. Tot daar de vooroorlogse periode. In 1947 hebben de door de oorlog aan de scheepvaartwegen toegebrachte vernielingen het verkeer doen slinken, maar dit hervat zich en neemt toe in een tempo dat de toename van de nijverheidsproductie overtreft, doch anderdeels de schommelingen van deze productie volgt. De strenge vorst in februari 1956 heeft een zekere inzinking ten gevolge gehad.

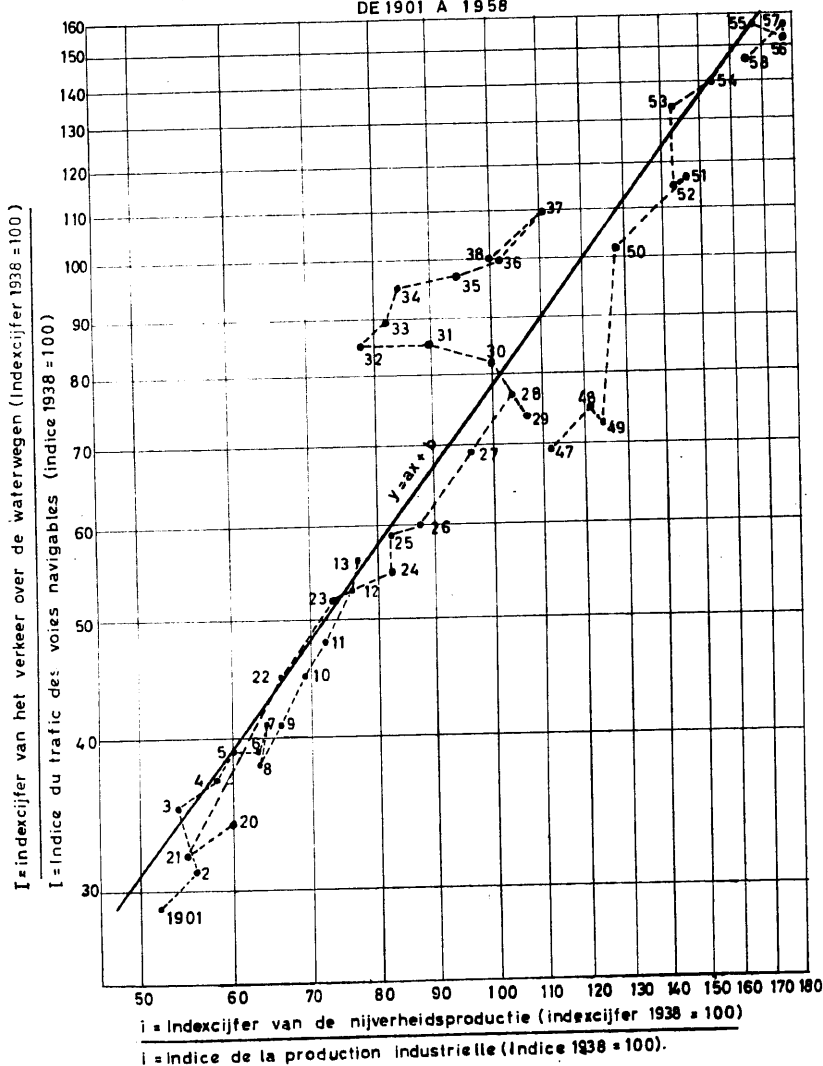
De betrekking die bestaat tussen het verkeer over de waterwegen en de nijverheidsproductie, is niet een eenvoudige overeenstemming van twee gegevens die zich in dezelfde richting bewegen, maar vormt in België een ware correlatie, zoals blijkt uit het diagram n° 13, dat in logaritmische coördinaten is opgemaakt.

fortes gelées de 1929 ont occasionné une importante réduction de trafic. Malgré la récession importante traduite par le graphique de la production industrielle, le trafic des voies navigables ne cesse de croître jusqu'à 1932, point le plus bas de la production industrielle, et croît davantage encore jusqu'en 1937, ceci pour la période d'avant-guerre. En 1947, les destructions causées par la guerre aux voies navigables ont réduit le trafic, mais celui-ci reprend et s'accroît à un rythme supérieur à l'accroissement de la production industrielle, tout en suivant ses fluctuations. Les fortes gelées de février 1956 ont provoqué un certain fléchissement.

La relation qui existe entre le trafic de la voie navigable et la production industrielle n'est pas la simple similitude de deux éléments qui évoluent dans le même sens, mais constitue en Belgique, une véritable corrélation, ainsi que le fait apparaître le diagramme n° 13, établi en coordonnées logarithmiques.

CORRELATIE TUSSEN HET VERKEER OVER DE WATERWEGEN (tkm)
EN DE NIJVERHEIDSPRODUCTIE
VAN 1901 TOT 1958

CORRELATION ENTRE LE TRAFIC DES VOIES NAVIGABLES (tkm) ET
LA PRODUCTION INDUSTRIELLE
DE 1901 A 1958



Vergelijking van de regressielijn

$$y = ax + b$$

$y = \log I$ (indexcijfer verkeer waterwegen)

$x = \log i$ (indexcijfer nijverheidsproductie)

$$a = 1,3546$$

$$b = -0,81575$$

correlatiecoëfficiënt = 0,948

correlatie

$$I = 0,1528 \times i^{1,3546}$$

Equation de la droite de régression:

$$y = ax + b$$

$y = \log I$ (indice trafic voies navigables)

$x = \log i$ (indice production industrielle)

$$a = 1,3546$$

$$b = -0,81575$$

coefficient de corrélation = 0,948

corrélation:

$$I = 0,1528 \times i^{1,3546}$$

Diagram n° 13. — Diagramme n° 13.

Dat sommige puntenreeksen niet volkomen in de lijn staan ten opzichte van de regressierechte, zoals het geval is voor de punten die de jaren 1931 tot 1938 en 1947 tot 1949 voorstellen, hoeft ons niet te verwonderen. Een nauwe correlatie bestaat immers maar tussen de nijverheidsproductie en het gezamenlijke massagoederenvervoer, dat benevens het vervoer over de waterwegen ook het vervoer per spoor omvat. De verdeling van het vervoer tussen de spoorweg en de waterweg verschilt volgens de economische toestand : in tijden van hoogconjunctuur uit de stijgende vraag naar vervoer zich normaal in een aanzienlijke toename van het vervoer per spoor, die veel duidelijker merkbaar is dan het vervoer te water ; in tijden van recessie daarentegen heeft de daling van de vraag naar vervoer een aanmerkelijke achteruitgang van het spoorwegvervoer ten gevolge, terwijl het vervoer te water, minder kwetsbaar omdat het goedkoper is voor de gebruiker, zich op een beter peil handhaaft.

Zulks verklaart de afwijkende tendens van de punten voor de jaren 1931 tot 1939. Deze opmerkingen stellen tevens in het licht welke steun de waterweg in crisistijd aan de nijverheid kan verlenen in een stelsel van vrije concurrentie, doordat het massavervoer te water goedkoper is voor de gebruiker.

De punten voor de jaren 1947 tot 1949 wijzen op de abnormale toestand van het vervoer over de binnenwateren gedurende die tijdruimte, wegens de schade veroorzaakt door de oorlog.

d) Het verkeer en de modernisering van de waterwegen.

Er is geen overtuigender voorbeeld dan het Albertkanaal, wat betreft de ongemene uitbreiding van het verkeer dank zij de modernisering van een waterweg.

In 1953 bedroeg het scheepvaartverkeer op de lijn Luik-Antwerpen, afzonderlijk beschouwd, 555 miljoen tonkilometer, zulks voor een waterlengte van 155 km. ; beperkt tot de lengte van het Albertkanaal, bedraagt dit cijfer 462 miljoen tonkilometer.

Voor het Albertkanaal alleen stelt men in 1955 een verkeer van 1.331 miljoen tonkilometer vast, wat een vermeerdering met 188 t. h. betekent.

De indexcijfers der nijverheidsproductie zijn 82 in 1933 en 167 in 1955, wat een toename met slechts 104 t. h. betekent. Reeds in 1955 kan er dus een stijging van het verkeer die meer dan 80 t. h. hoger is, vastgesteld worden. Deze stijging dient toegeschreven te worden aan het in gebruik nemen van het nieuwe kanaal in 1939, ofschoon de door de oorlog veroorzaakte schade nog niet helemaal hersteld is.

Er dient opgemerkt dat voor het gehele land het verkeer, ofschoon het gebruik dient te maken van een grotendeels verouderd net, tijdens dezelfde periode van 2.610 miljoen tonkilometer in 1933 gestegen is tot 4.617 miljoen tonkilometer in 1955 ; de toename bedraagt dus 77 t. h.

In werkelijkheid dus leidt de geschiktmaking der scheepvaartwegen, uitgevoerd met het doel betere voorwaarden te scheppen voor een wegens het bestaan van belangrijke industrieën normaal te verwachten verkeer, tot een nog verdere toename van dit verkeer, voortvloeiend uit de uitbreiding van deze industrieën en uit het ontstaan van nieuwe bedrijven, mogelijk gemaakt door de verlaging van de vervoerkosten.

Uit dit voorbeeld mag zonder overdreven optimisme het besluit worden getrokken, dat ten gevolge van de uitvoering van een behoorlijk moderniseringsprogramma, het verkeer over een waterweg in zijn geheel genomen zal

Si certaines séries de points s'alignent mal par rapport à la droite de régression, comme c'est le cas des points représentatifs des années 1931 à 1938 et 1947 à 1949, il n'y a pas lieu de s'en étonner. En effet, la corrélation n'existe de manière étroite qu'entre la production industrielle et le trafic d'ensemble des transports pondéreux, lequel comprend, avec celui des voies navigables, le trafic ferroviaire. La répartition des transports entre la voie ferrée et la voie d'eau varie avec la situation économique : en temps de haute conjoncture, l'accroissement de la demande de transports se traduit normalement par une forte augmentation du trafic ferroviaire, mouvement de beaucoup plus marqué que pour le trafic fluvial ; en période de récession, au contraire, la chute de la demande de transports entraîne une nette régression du trafic de la voie ferrée, alors que le trafic de la voie d'eau, moins sensible parce que plus économique pour l'usager, se maintient dans de meilleures conditions.

Ceci explique la discordance des points des années 1931 à 1938. Ces observations font valoir en outre le soutien que la voie navigable peut offrir en temps de crise à l'industrie dans un régime de libre concurrence, du fait que les transports fluviaux de masse sont les plus économiques pour l'usager.

Les points des années 1947 à 1949 traduisent la situation anormale des transports fluviaux à cette époque par suite des dégâts causés par la guerre.

d) Le trafic et la modernisation des voies navigables.

Il n'est pas d'exemple plus démonstratif que celui du canal Albert quant à l'apport particulier de trafic résultant de la modernisation de la voie.

En 1933, la ligne Liège-Anvers considérée individuellement est parcourue par un trafic de 555 millions de t.-km., pour une longueur de voie de 155 km. ; réduit à la longueur du canal Albert, ce chiffre est ramené à 462 millions de t.-km.

Pour le canal Albert seul, on observe pour 1955 un trafic de 1.331 millions de t.-km., ce qui constitue un accroissement de 188 pour cent.

Les indices de la production industrielle, qui sont de 82 en 1933 et de 167 en 1955, ne donnent qu'un accroissement de 104 pour cent. Il peut donc être constaté, déjà en 1955, une augmentation de trafic supérieure de plus de 80 pour cent. Cette augmentation doit être attribuée à la mise en service, en 1939, du nouveau canal, bien que les dommages causés par la guerre ne soient pas encore entièrement réparés.

Il est à remarquer que pour l'ensemble du pays, tout en s'appuyant, sur un réseau en grande partie vétuste, le trafic est passé pour la même période de 2.610 millions de t.-km. en 1933 à 4.617 millions de t.-km. en 1955 ; l'accroissement est de 77 pour cent.

En réalité, l'aménagement des voies navigables, exécuté en vue de satisfaire dans de meilleures conditions à un trafic normalement prévisible du fait de l'existence d'industries importantes, conduit à un accroissement supplémentaire qui résulte du développement de ces industries et de la création d'activités nouvelles rendues possibles par l'abaissement du coût du transport.

Cet exemple permet de conclure sans excès d'optimisme que, par suite de la réalisation d'un programme de modernisation convenable, le trafic de l'ensemble de la voie d'eau variera au moins proportionnellement à l'indice de la pro-

schommelen minstens evenredig met het indexcijfer van de nijverheidsproductie, zelfs rekening houdend met het ontstaan van nieuwe productie-eenheden waarvoor slechts weinig of zelfs geen vervoer te water nodig is.

Volgens verscheidene recente studiën, onder meer die van het Instituut voor Economisch en Sociaal Onderzoek der Leuvense Universiteit en van het Verbond der Belgische Nijverheden, steeg het indexcijfer der industriële activiteit voor de periode 1948 tot 1957 jaarlijks gemiddeld met 3,6 t. h. Volgens de Afdeling voor Toegepaste Economie van de Brusselse Universiteit zou het gemiddeld jaarlijks toenemingspercentage op basis van een nieuw indexcijfer, voor dezelfde tijdspanne 4,3 t. h. bedragen.

De berekening van de productiviteit zal uitgaan van een verdubbeling van de nijverheidsproductie in 1975, ten opzichte van 1953, wat overeenkomt met een jaarlijkse stijging van 3,2 t. h., welk cijfer lager is dan het vroeger genoemd cijfer van 3,6 t. h., en, op grondslag van de bestudeerde correlatie, met een jaarlijkse stijging van het goederenverkeer over de waterwegen van 4,31 t. h.

Ten opzichte van de normale expansie van de nijverheidsproductie lijkt dat percentage niet overdreven, wanneer men in aanmerking neemt dat er een duidelijk merkbare strekking bestaat tot de handhaving, ja zelfs tot de toeneming van het aandeel van de waterwegen in het vervoer van massagoederen. De vergelijking tussen het vervoer per spoor en het vervoer te water, gemaakt in de onderstaande tabel, laat dienaangaande geen twijfel bestaan.

duction industrielle, même en tenant compte de la naissance de nouvelles unités de production qui n'exigent que peu ou pas de transports fluviaux.

Suivant diverses études récentes, notamment celles de l'Institut de Recherches économiques et sociales de l'Université de Louvain et la Fédération des Industries de Belgique, le taux d'accroissement annuel de l'indice de l'activité industrielle est en moyenne de 3,6 pour cent pour la période de 1948 à 1957. Suivant le Département d'Économie appliquée de l'Université de Bruxelles, sur la base d'un indice nouveau, le taux d'accroissement annuel moyen serait de 4,3 pour cent pour la même période.

Le calcul de la productivité sera basé sur un doublement de la production industrielle de 1975 par rapport à 1953, ce qui correspond à un taux d'accroissement annuel de 3,2 p. c., inférieur au taux de 3,6 p. c. précédemment cité, et, sur la base de la corrélation étudiée, à un taux d'accroissement annuel de 4,31 p. c. du trafic sur les voies navigables.

Ce pourcentage ne paraît pas exagéré vis-à-vis de l'expansion normale de la production industrielle, si l'on remarque qu'il existe une tendance bien nette au maintien, voire à l'augmentation de la part réservée à la voie d'eau dans les transports lourds. La comparaison du trafic par voie ferrée et par voie d'eau, qui fait l'objet du tableau ci-dessous, est tout à fait explicite à ce propos.

Jaren — Années	Spoorwegen — Voie ferrée		Waterwegen — Voie d'eau		Aandeel der waterwegen — Part de la voie d'eau	
	t. (miljoenen)	t.-km. (miljoenen)	t. (miljoenen)	t.-km. (miljoenen)	t. %	t.-km. %
	t. (millions)	t.-km. (millions)	t. (millions)	t.-km. (millions)	t. %	t.-km. %
1938	64	5.254	27	2.939	30	36
1949	61	5.741	31	2.629	34	31
1950	61	5.537	36	2.998	37	35
1951	73	6.679	42	3.474	37	34
1952	67	6.133	40	3.389	37	36
1953	62	5.787	47	3.928	43	40
1954	61	5.635	51	4.116	46	42
1955	69	6.559	57	4.617	45	41
1956	70	6.870	56	4.493	46	40
1957	66	6.530	56	4.602	46	41
1958	57	5.778	51	4.326	47	43

2. PRODUCTIVITEIT.

Wegens de menigvuldige vormen waaronder zij zich openbaart, is het moeilijk zonet onmogelijk een nauwkeurige

2. PRODUCTIVITE.

Par suite de la multiplicité des formes qu'elle revêt, il est difficile, voire impossible, d'apprécier exactement la

raming van de productiviteit van de werken tot modernisering der waterwegen te maken.

In de hieronder volgende uiteenzetting worden in de eerste plaats de algemene aspecten belicht van de productiviteit dier werken, uit een nationaal-economisch oogpunt bekeken. Vervolgens wordt een onderzoek gewijd aan de rechtstreekse gevolgen die de private sector ten goede komen : een proeve van berekening van de productiviteit werd aldus gemaakt, enkel uitgaande van de besparingen die door de gebruikers van de waterweg kunnen verwezenlijkt worden. Tenslotte wordt een onderzoek gewijd aan de besparingen die daaruit voortspruiten voor de Staat.

a) Algemene gevolgen.

De werken tot vernieuwing van de infrastructuur der waterwegen scheppen gunstige voorwaarden voor de vermeerdering van de omvang van het vervoer te water. Zij dragen derhalve bij tot de verhoging van de industriële macht, welke verhoging het fundamenteel element is van de productiviteit dier werken.

1° Bestaande bedrijven.

De modernisering der waterwegen zal, ingevolge de mogelijk geworden vermindering van de vervoerprijzen, de langs de oevers gevestigde nijverheden in een gunstiger concurrentiële positie plaatsen, hetgeen tot een verhoging van de activiteit en een daling van de kostprijzen aanleiding zal geven.

De aangroei van het vervoer zal ongetwijfeld een gunstige weerslag hebben op de bedrijvigheid van de scheepsbouwwerven, die nagenoeg het geheel van de nationale binnenlandse vloot leveren.

Daarbij zij nog aangestipt dat een versnelde rotatie van de vloot, gepaard aan een grotere scheepsruimte en een vermindering der vrachtprijzen, de doordringing van de Belgische schipperij op de vreemde markten zal bevorderen. Volgens een recente studie zouden de door genoemde schipperij in 1953 voor het buitenland geleverde diensten reeds een bedrag van circa 500 miljoen F vertegenwoordigen.

2° Nieuwe bedrijven.

De infrastructuurwerken van de waterwegen geven bovendien aanleiding tot nieuwe activiteiten, zowel ingevolge het geschiktmaken van nieuwe industriële terreinen, als wegens het ontstaan van een goedkoop vervoer, dat de rentabiliteit van nieuwe ondernemingen verzekert. In dat opzicht kan het voorbeeld worden aangehaald van het Albertkanaal, waaraan o.m. te danken zijn : de oprichting van een chemische nijverheid te Tessenderlo, de vestiging van een nieuw cementbedrijf te Lixhe, de uitbreiding van de petroleumhaven te Souverain-Wandre, het ontstaan van grintbedrijven in de haven te Monsin. Zo ook heeft de bouw van een kleine binnenhaven te Vilvoorde de oprichting van een grote elektrische centrale mogelijk gemaakt.

De nijverheid gebruikt de waterweg immers niet voor het vervoer alleen. Het water is haar voor menige andere bewerking nodig, b.v. voor afkoelen en wassen, om slechts de voornaamste te noemen. Voor het functioneren van een ijzer- en staalfabriek, een elektrische centrale, een chemische fabriek dient men over water in overvloed te beschikken. Zo werden in 1957, volgens statistieken opgemaakt door het Ministerie van Economische Zaken (1), door de nijver-

productiviteit des travaux de modernisation des voies navigables.

L'exposé suivant s'attache en premier lieu aux aspects généraux de la productivité de ces travaux dans l'économie nationale. Ensuite sont examinés les effets directs dont bénéficie le secteur privé : un essai de calcul de productivité a été fait sur cette base, prenant uniquement en considération les économies réalisées par les usagers de la voie navigable. Enfin sont examinées les économies qui en résultent pour l'Etat.

a) Effets généraux.

Les travaux d'infrastructure des voies navigables, du fait qu'ils permettent l'augmentation du volume des transports à des conditions plus avantageuses, contribuent à l'accroissement du potentiel industriel ; c'est là que réside l'élément fondamental de leur productivité.

1° Entreprises existantes.

La modernisation des voies et l'augmentation des gabarits, entraînant la réduction du coût des transports, mettent les industries riveraines dans une situation concurrentielle plus favorable, ce qui aura pour conséquence une augmentation possible de leur activité et également un abaissement du prix de revient. Les industries non établies le long de la voie d'eau bénéficient également de l'accroissement d'activité et de l'abaissement du coût des transports dans la mesure où leurs transports sont assurés par la voie navigable.

L'accroissement du trafic ne peut manquer d'avoir un effet favorable sur les chantiers de construction navale qui fournissent la quasi totalité de la flotte nationale intérieure.

Subsidiairement il y a lieu de signaler qu'une meilleure rotation de la flotte, ainsi que l'augmentation des gabarits et la réduction des frets qui en résulte, permettent une pénétration plus élargie de la batellerie belge sur les marchés étrangers. Suivant une étude récente, les services exportés par la batellerie belge en 1953 représenteraient déjà un montant de près de 500 millions.

2° Entreprises nouvelles.

Les travaux d'infrastructure des voies navigables permettent en outre la création d'activités nouvelles, soit par l'aménagement de nouveaux terrains industriels, soit par l'engendrement d'un transport à bon marché assurant la rentabilité d'exploitations nouvelles. Le canal Albert a ainsi favorisé la création des industries chimiques de Tessenderlo, l'installation de la nouvelle cimenterie de Lixhe, le développement du port pétrolier de Souverain-Wandre, l'éclosion d'une industrie de concassage de gravier au port de Monsin. De même, la construction d'une darse à Vilvorde a rendu possible l'érection d'une grande centrale électrique.

L'industrie ne se borne pas, en effet, à utiliser la voie navigable pour ses transports ; l'eau lui est nécessaire pour de multiples opérations, telles que réfrigération, lavage, pour ne citer que les principales. Le fonctionnement d'un complexe sidérurgique, d'une centrale électrique, d'une usine chimique, suppose la disposition d'eau en abondance. C'est ainsi qu'en 1957, d'après les statistiques établies par le Ministère des Affaires économiques (1), il a été consommé,

(1) Ministerie van Economische Zaken — De Belgische Economie in 1957 — Algemene Directie Studie en Documentatie — 1958.

(1) Ministère des Affaires économiques — L'économie belge en 1957 — Direction générale des études et de la documentation — 1958.

heid 1.600 miljoen kubieke meter water verbruikt, dat voor het grootste deel aan rivieren en kanalen werd onttrokken, zoals blijkt uit de volgende cijfers :

putten : 5,40 t. h. van het totaal nijverheidsverbruik,
openbare waterleiding : 0,85 t. h.,
rivieren en kanalen : 90,00 t. h.,
andere bronnen : 3,75 t. h.

Het vraagstuk van de voorziening met industriewater komt in feite neer op de vraag, hoeveel water aan de waterlopen kan worden onttrokken.

Ten slotte vormt de mogelijkheid tot lozing van het afvalwater op de waterlopen, benevens tot zelfreiniging ten gevolge van het bestaan van een uitgestrekte wateroppervlakte, eveneens een groot voordeel, vergeleken met de grote kosten van de installaties die bij een verder doorgedreven zuivering van het afvalwater nodig zouden zijn.

3° *Strijd tegen de overstromingen.*

Door een betere afvoer van het water in de wasperiode te verzekeren, draagt de modernisering van de waterwegen bij tot de vrijwaring tegen overstroming van de aanliggende agglomeraties en gronden.

4° *Drinkwatervoorziening.*

De waterwegen kunnen soms een rol spelen in de drinkwatervoorziening. De diensten die aldus door het Albertkanaal aan de Antwerpse agglomeratie geleverd worden, geven aanleiding tot een besparing die op 500 miljoen F per jaar kan worden geraamd.

5° *Ontsluiting van de aanliggende gronden.*

De nieuwe zowel als de aangepaste waterwegen bevorderen de ontwatering der drassige gronden, welke zodoende voor de landbouw of de nijverheid bruikbaar gemaakt worden. Soms zelfs kunnen zij dienen voor de besproeiing van onvruchtbare streken. De aanleg van de Kempische kanalen maakte de exploitatie van uitgestrekte landbouwgronden mogelijk.

Ten slotte dient nog aangestipt dat het blote feit, dat zich ergens in de buurt een moderne waterloop bevindt, volstaat om de waarde der gronden te doen stijgen. Waar de gronden, die voor de bouw van het Albertkanaal nodig waren, tegen een gemiddelde prijs van 45.000 F de Ha. aangekocht werden, worden diezelfde gronden thans tegen 700.000 F de Ha. verkocht, hetgeen betekent dat de gemiddelde verhoging van de waarde der gronden hier ruim overschreden wordt (1).

6° *Hydroëlectrische energie.*

De bijkomende aanwending van de waterwegen voor de winning van hydroëlectrische energie moet ook al worden vermeld. Zonder het bestaan van stuwdammen, zouden de centrales te Monsin en Ramet-Yvoz waarschijnlijk niet gebouwd zijn geworden.

b) *Directe gevolgen.*

1° *Voor de particuliere sector.*

De uitbreiding van bestaande en de oprichting van nieuwe bedrijven zijn grotendeels het gevolg van een reeks besparingen die de particuliere sector verwezenlijken kan ingevolge de verbetering van het waterwegennet.

par l'industrie, 1.600 millions de mètres cubes d'eau dont la plus grande partie a, pour origine, les cours d'eau et les canaux, ainsi que le montrent les chiffres suivants :

puits : 5,40 p. c. de la consommation industrielle totale ;
distributions publiques : 0,85 p. c. ;
cours d'eau et canaux : 90,00 p. c. ;
autres origines : 3,75 p. c.

Le problème de l'alimentation en eau à usage industriel est, en fait, celui de l'eau qui peut être prélevée dans les cours d'eau.

Enfin, l'évacuation par les cours d'eau des eaux usées et la grande faculté d'auto-épuration qui résulte d'un large plan d'eau constituent également un avantage appréciable si l'on considère le coût des installations qu'imposerait une épuration plus poussée.

3° *Lutte contre les inondations.*

La modernisation des voies navigables, en assurant l'écoulement des crues, protège les agglomérations et les terrains riverains contre les inondations, procurant ainsi d'importantes économies.

4° *Distribution d'eau potable.*

Les voies navigables permettent parfois d'assurer la distribution d'eau potable. Le service ainsi rendu à l'agglomération anversoise par le canal Albert a été évalué à une économie de 500 millions de francs par an (1).

5° *Mise en valeur des terrains riverains.*

Les voies nouvelles et l'aménagement des voies existantes contribuent également à l'assainissement de terres marécageuses qui peuvent être mises en valeur par l'agriculture ou par l'industrie. Parfois même, ces voies aident à irriguer des régions stériles, c'est ainsi que la réalisation des canaux de la Campine a permis l'exploitation de vastes terrains agricoles.

Enfin, le seul voisinage d'une voie moderne augmente la valeur des terrains. Alors que les emprunts nécessaires à la construction au canal Albert ont été acquises au prix moyen de 45.000 francs l'hectare, les terres riveraines du canal se vendent actuellement à des prix atteignant 700.000 francs l'hectare, dépassant largement la hausse moyenne de la valeur des terrains (1).

6° *Energie hydro-électrique.*

Citons encore l'utilisation accessoire des voies navigables par la récupération d'énergie hydro-électrique ; sans l'existence préalable des barrages, il n'eût probablement pas été envisagé de construire les centrales de Monsin et Ramet-Yvoz.

b) *Effets directs.*

1° *Pour le secteur privé.*

L'extension des entreprises existantes et la création d'activités nouvelles résultent en grande partie d'une série d'économies dont le secteur privé bénéficie par suite de l'amélioration du réseau fluvial.

(1) A. DELMER. La valeur économique d'une grande voie navigable, le canal Albert (Annales des T.P. — octobre 1952).

(1) A. DELMER — La valeur économique d'une grande voie navigable, le canal Albert (Annales des T.P. — Octobre 1952).

a) *Vrachtprijzen.*

Het rechtstreeks gevolg van de moderniseringswerken is wel de verlaging van de vrachtprijzen. De twee essentieelste in dat opzicht bepalende, factoren van de verlaging zijn : een deels, de grotere afmetingen van de vaartuigen, mogelijk gemaakt door het kalibreren der scheepvaartwegen, en anderdeels, de grotere snelheid, ingevolge zowel de verruiming van de natte doorsnede, de opruiming van doorvaarthindernissen als de vermindering van het aantal sluizen en de modernere uitrusting van deze laatste.

De kostprijs van het vervoer bevat twee delen : het eerste deel heeft betrekking op de vaste kosten als daar zijn de interest van het in het schip belegd kapitaal, de afschrijving, het onderhoud en de verzekering van het vaartuig, de algemene beheerskosten ; het tweede deel wordt bepaald door de veranderlijke kosten die verbonden zijn aan het verbruik van brandstof, de lonen van de bemanning en de verzekering van de vervoerde waren.

Zo de prijs per ton berekend en uitgedrukt wordt, is de constructieprijs voor schepen met grote afmetingen betrekkelijk goedkoper. Deze vaststelling geldt eveneens voor de afschrijving en de verzekering.

In dezelfde verhouding, kan ook een vermindering van brandstofverbruik en van lonen aangestipt worden.

Aangezien de andere bestanddelen van de hiervoren bepaalde kostprijs steeds gelijkwaardig blijven, staat het vast dat het aanwenden van grote schepen de vermindering van de kostprijs van het vervoer per ton met zich brengt.

De toeneming van de snelheid heeft een versnelde omloop van de vloot voor gevolg, hetgeen toelaat de vaste kosten en de lonen van de bemanning over een groter aantal tonkilometer te spreiden. De vermindering van de reisduur zal waarschijnlijk de omloopsnelheid der schepen met 52 t. h. verhogen op het traject Luik-Charleroi en met 56 t. h. op dat van Bergen naar Gent. De duur van de vaarreis Charleroi-Antwerpen zal met het helft verminderd worden en nog slechts 26 uur bedragen in plaats van 52. Aangetoond kan worden dat deze factor overeenkomt met een fictieve verhoging van de vloot met 30 t. h., wat gelijk staat met een investeringsbesparing van circa 3 miljard F voor de schipperij.

Het ruimere profiel van de scheepvaartwegen zal onbetwistbaar het voortstuwingsvermogen verhogen en een besparing van brandstof mogelijk maken. Uit proeven, uitgevoerd met een spits van 300 ton op het kanaal Charleroi-Brussel, kon worden afgeleid dat bij een constante snelheid van 8,5 km./h. de op te brengen kracht 100 PK bedraagt op de enge gedeelten van het oud kanaal met een natte doorsnede van slechts 36 m², terwijl amper 27,5 PK nodig is op het nieuw kanaal met een dito doorsnede van 120 m². Dit betekent een krachtsbesparing van 62,5 t. h. bij gelijke snelheid. Dezelfde proeven hebben eveneens aangetoond dat, bij gelijke voorstuwingskracht, een snelheid van 5,2 km./h. op het oud kanaal kon ontwikkeld worden tegenover 8,1 km./h. op het nieuw, hetzij een snelheidsaanwinst van 36 t. h.

Naargelang van de omstandigheden kan een beter rendement van de propulsie derhalve tot uiting komen in een besparing van brandstof of een verhoging van de snelheid.

Het geheel van die verschillende elementen geeft aanleiding tot een vermindering van de vrachtprijzen. Op grond van een gedetailleerde studie kon de mogelijke vermindering van de vrachtprijs op 0,15 F per tonkilometer geraamd worden in verband met de werken die opgenomen zijn in het bij de wet van 9 maart 1957 vastgesteld programma. Die vermindering zal minstens op 0,18 F gebracht worden ingevolge de bij het huidige ontwerp van wet voorziene aanvullende werken.

a) *Frets.*

La modernisation du réseau des voies navigables a pour effet direct l'abaissement du coût des transports fluviaux. Cet abaissement résulte de deux éléments fondamentaux : la plus grande dimension des bateaux, autorisée par l'augmentation du gabarit des voies, et l'accroissement de la vitesse obtenu à la fois par l'augmentation de la section mouillée, la suppression des passages difficiles et la réduction du nombre d'écluses ainsi que par la modernisation de l'équipement de celles-ci.

Le prix de revient du transport comprend une partie afférente aux frais fixes, soit l'intérêt du capital investi dans le matériel flottant, l'amortissement, l'entretien et l'assurance de celui-ci, les frais généraux d'administration, et une partie relative aux frais variables, soit la consommation de carburant, le salaire des équipages et l'assurance de la marchandise transportée.

Ramené à la tonne utile, le coût de construction des bateaux de grand gabarit est relativement plus faible ; il en est de même de l'amortissement et de l'assurance.

Dans les mêmes conditions, la consommation de carburant et les salaires sont également réduits.

Toutes autres choses restant égales, ces facteurs concourent à l'abaissement du prix de revient de la tonne transportée, par suite de l'emploi de grands bateaux.

L'accroissement de la vitesse entraîne une rotation plus rapide de la flotte, ce qui permet de répartir les frais fixes et les salaires des équipages sur un plus grand nombre de tonnes-kilomètres.

La réduction de la durée de parcours aura vraisemblablement pour résultat d'améliorer la rotation des bateaux de 52 p. c. sur le trajet Liège-Charleroi et de 56 p. c. sur le trajet Mons-Gand. Sur le trajet Charleroi-Anvers, la durée de parcours pourra être réduite de 52 heures à 26 heures. Il peut être démontré que ce facteur correspond à une augmentation fictive de la flotte de 30 p. c., ce qui représente une économie d'investissements de près de 3.000 millions de francs pour la batellerie.

En outre, la plus grande section des voies améliore le rendement de la propulsion, ce qui permet une économie de carburant. Des essais réalisés avec un bateau du type spits de 300 tonnes sur le canal de Charleroi à Bruxelles ont permis de constater qu'à vitesse constante de 8,5 km./h. la puissance nécessaire était de 100 CV dans les parties étroites de l'ancien canal où la section mouillée n'est que de 36 m² et de 27,5 CV dans le nouveau canal où la section est de 120 m², c'est-à-dire que dans ces conditions précises, le nouveau canal permettrait une économie de puissance de 62,5 p. c. Ces mêmes essais ont montré qu'à puissance égale, pour une vitesse de 5,2 km./h. dans l'ancien canal, on pouvait obtenir une vitesse de 8,1 km./h. dans le nouveau canal, soit un gain de vitesse de l'ordre de 36 p. c.

Suivant les circonstances, le meilleur rendement de la propulsion peut donc se traduire par une économie de carburant ou par une augmentation de vitesse.

L'ensemble de ces divers éléments entraîne la baisse des frets. Sur la base d'une étude détaillée, l'abaissement possible du taux de fret a pu être estimé à 0,15 F à la tonne-kilomètre pour les travaux du programme de la loi du 9 mars 1957. Compte tenu des compléments qu'y apporte le présent projet de loi, cet abaissement peut être porté à 0,18 francs au moins.

In 1957 bedroeg het verkeer op het gezamenlijk net 4.600 miljoen tonkilometer, waarvan 1.400 voor het Albertkanaal en 3.200 voor het overige gedeelte. Voor een verkeer van dergelijke omvang zou een verlaging der vrachtprijzen een jaarlijkse besparing van $0,18 \text{ F} \times 3.200$ miljoen, hetzij 576 miljoen F opleveren. Die besparing zou nagenoeg 1.200 miljoen F bereiken voor het in 1975 te verwachten verkeer.

b) Blokkering van de lading.

De verkorting van de reisduur heeft eveneens een grotere winst tot gevolg, doordat het in de vervoerde koopwaar belegde kapitaal minder lang geblokkeerd blijft.

Bij een verkorting van de gemiddelde reisduur met 6 dagen en een waarde van 60.000 miljoen F voor de jaarlijks vervoerde goederen, zou de winst 60.000 miljoen $\text{F} \times 6/365 \times 0,05$ bedragen, d.i. ongeveer 49 miljoen F per jaar, wel te verstaan op basis van het verkeer in 1957. De winst zou 100 miljoen F per jaar bereiken voor het in 1975 verwachte verkeer.

c) Lossen en laden van de vervoerde producten.

Gelijklopend met de modernisering van het waterwegennet door de openbare besturen, zal de private sector binnen min of meer korte termijn overgaan tot de uitbreiding en de vernieuwing van zijn eigen installaties, met het oog op een meer economische en rationele exploitatie en mede in verband met het gebruik van schepen van grotere tonnemaat, de eventuele toepassing van de duwvaart en de stijging van het verkeer; belangrijke besparingen kunnen zodoende gedaan worden met betrekking tot het laden en lossen der goederen.

Een studie van de prijs voor het lossen van erts, gesteund op het laadvermogen van het aangewende schip, verstrekt dienaangaande nauwkeurige aanduidingen. De kosten voor het lossen van een samberschuit van 470 ton, bedragen 8 F per ton, voor een rijnaak van 1.350 ton belopen zij 3,50 F per ton, hetzij 4,50 F goedkoper, en dit ondanks het gebruik van hetzelfde lostoestel. Dit verschil is nog belangrijker indien de vergelijking gemaakt wordt met een schuit van 300 ton.

Welnu, de modernisering van de waterwegen maakt het gebruik van grotere schepen mogelijk, d.w.z. het verhogen van het gewicht der vervoerde goederen bij iedere reis. Daaruit volgt een groter rendement van de laad- en losinstallaties, wat op zijn beurt het inschakelen van krachtiger en economischer installaties toelaat.

Aangezien de binnenscheepvaart over eenheden van 300, 600 en 1.350 ton zal beschikken, is het niet overdreven, een gemiddelde besparing van 3 F per ton te verwachten, dank zij de vernieuwde toestand van de scheepvaartwegen. Deze besparing speelt zowel bij het laden, als bij het lossen, hetgeen een totaal van 6 F per ton uitmaakt.

Indien men het transitverkeer uitsluit, bedroeg het vervoer 54 miljoen ton in 1957; op de even aangehaalde basis berekend, zou de jaarlijkse besparing 324 miljoen F bedragen; zij zou in 1975 ongeveer 690 miljoen F kunnen bereiken.

2° Voor de Staat.

De aan het waterwegennet aangebrachte verbeteringen komen eveneens aan de Staat ten goede door de besparingen van de kosten voor beheer en exploitatie.

De modernisering van de scheepvaartwegen brengt de afschaffing mee van een groot aantal beweegbare bruggen

En 1957, le trafic de l'ensemble du réseau a été de 4.600 millions de tonnes-kilomètres, dont 1.400 millions pour le canal Albert et 3.200 millions pour le reste du réseau. Pour un trafic de cette importance, la diminution des frets représenterait une économie annuelle de $0,18 \text{ F} \times 3.200$ millions, soit 576 millions de francs; elle atteindrait près de 1.200 millions de francs pour le trafic escompté en 1975.

b) Immobilisation de la cargaison.

La réduction de la durée des voyages constitue également un accroissement de bénéfice par l'immobilisation moins longue du capital investi dans la marchandise transportée.

Tablant sur une diminution de 6 jours dans la durée moyenne des trajets, pour une valeur de 60.000 millions de marchandises transportées, le gain réalisé serait de $60.000 \text{ millions de francs} \times 6/365 \times 0,05$, soit environ 49 millions de francs par an, sur la base du trafic de 1957; il serait de l'ordre de 100 millions de francs par an pour le trafic escompté en 1975.

c) Manutention des produits transportés.

Parallèlement à la modernisation du réseau par les pouvoirs publics, le secteur privé procèdera à plus ou moins brève échéance à l'extension et au renouvellement de ses propres installations en vue d'une exploitation plus économique et plus rationnelle, en rapport avec l'emploi de bateaux de plus fort tonnage, l'utilisation éventuelle du poussage et l'augmentation du trafic; d'importantes économies peuvent être ainsi réalisées sur la manutention des produits.

Une étude faite à propos du coût de déchargement des minerais suivant le tonnage du bateau utilisé, donne à cet égard des indications précises. Les frais de déchargement d'un sambrésien de 470 tonnes reviennent à 8 francs la tonne; pour un rhénan de 1.350 tonnes, ils sont de 3,50 francs la tonne, soit 4,50 francs moins cher, et cela malgré l'utilisation du même engin de déchargement. Cette différence est plus sensible encore si la comparaison est faite sur la base d'une péniche de 300 tonnes.

Or, la modernisation de la voie d'eau rend possible l'utilisation de plus grands bateaux, c'est-à-dire l'augmentation du tonnage transporté à chaque voyage; il en résulte un meilleur rendement des engins de manutention; lequel permet à son tour l'utilisation d'installations plus puissantes et plus économiques.

Etant donné que la flotte de navigation intérieure comprendra des unités de 300, 600 et 1.350 tonnes, il n'est pas excessif d'escompter une économie moyenne de 3 francs la tonne à mettre au crédit de la voie navigable. Cette économie joue au déchargement et au chargement, ce qui représente au total 6 francs à la tonne.

Si l'on en excepte le transit, le trafic de 1957 représente 54 millions de tonnes; sur cette base, l'économie annuelle serait de 324 millions; elle pourrait atteindre environ 690 millions de francs en 1975.

2° Pour l'Etat.

Les améliorations apportées au réseau profitent également à l'Etat par des économies de gestion et d'exploitation.

La modernisation des voies navigables entraîne la suppression d'un grand nombre de ponts mobiles et d'écluses

en van sluizen en maakt het derhalve mogelijk het personeel dat belast is met de bediening van de kunstwerken, in te krimpen. Het huidige programma behelst het aanleggen van een nieuwe waterweg, zodat men zich dient te houden aan een jaarlijkse besparing van 8,5 miljoen F in wedden, lonen, vergoedingen en pensioenen, zoals vermeld in de memorie van toelichting bij de wet van 9 maart 1957 (1).

c) Invloed op de overige vervoermiddelen.

Er valt niet te vrezen dat de verbetering van het waterwegennet, bijaldien zij de aangroei van het vervoer te water stimuleert, een daling van het transport per spoor, zelfs onrechtstreeks, tot gevolg zal hebben.

Dat is trouwens de reden waarom bij de berekening van de productiviteit uitsluitend wordt uitgegaan van de onderstelling, dat het goederenverkeer over de waterwegen in rechtstreekse verhouding staat tot de nijverheidsproductie. Zulks komt neer op de onderstelling, dat het spoor bij voorbeeld zich insgelijks in dezelfde verhoudingen ontwikkelt als de waterweg, welke onderstelling eerder ten gunste van de waterweg uitvalt, zoals uit de tabel n° 12 blijkt.

De twee manieren van vervoer, per spoor en te water, hebben hun eigen karakter en voordelen; het is eveneens een feit dat alle vervoer niet te water kan geschieden.

De opgedane ondervinding laat overigens toe te bevestigen dat de industriële ontwikkeling, zo zij in de hand wordt gewerkt door de modernisering van de waterweg, ook een vermeerdering van het vervoer per spoor meebrengt. De activiteit in de rivierhavens met betrekking tot de overladings (weg, spoor, water) getuigt van de onderlinge afhankelijkheid van de verschillende vervoermogelijkheden en van de voordelen die voortspruiten uit de samenwerking er van.

Een opwerping zou kunnen gemaakt worden in verband met de nijverheden die niet gevestigd zijn langs de waterwegen waarvan de verbetering of zelfs de bouw voorzien zijn.

In de eerste plaats dient opgemerkt dat bijna geheel de zware industrie gevestigd is in de onmiddellijke nabijheid van de waterweg en dat het programma van de geplande werken, in het kader van het ontwerp van wet zich uitstrekt tot het gehele verkeersnet van nationaal belang. Bovendien trekken de nijverheden die niet gelegen zijn in de nabijheid van een waterweg, transformatienijverheden die de producten van de zware industrie als grondstof aanwenden, eveneens voordeel uit de werken aan de waterweg en wel onder vorm van een daling van de prijs der grondstoffen en van de vermindering van de kosten van het vervoer, in de mate natuurlijk dat dit laatste door de waterweg kan verzekerd worden.

d) Berekening van de productiviteit.

1° *Uitgaven voor de modernisering van het net.*

Van de elementen die de productiviteit bepalen der investeringen, besteed aan de infrastructuur der waterwegen, kunnen enkel de besparingen der gebruikers, welke voortspruiten uit de daling der vrachtprijzen, de kortere duur van de vrachtblokkering en de vermindering der kosten voor de behandeling der goederen, op bevredigende wijze vastgesteld worden; de andere elementen lenen zich niet tot enige raming.

et permet la diminution du personnel chargé de la manœuvre des ouvrages. Le présent programme comprend la création d'une voie nouvelle, de sorte qu'il faut s'en tenir à l'économie annuelle en traitements, salaires, allocations et pensions de F 8,5 millions cités à l'exposé des motifs de la loi du 9 mars 1957 (1).

c) Incidence sur les autres moyens de transport.

Il n'y a pas lieu de craindre que l'amélioration du réseau fluvial, s'il entraîne l'accroissement du trafic de la voie d'eau ait aussi pour conséquence indirecte une réduction des transports assurés par voie ferrée.

C'est du reste pour cette raison que le calcul de la productivité est basé sur la seule hypothèse que l'accroissement du trafic de la voie d'eau est en corrélation directe avec la production industrielle. Cela revient à admettre que le rail, par exemple, se développe également dans les mêmes proportions que la voie d'eau, hypothèse plutôt défavorable pour la voie d'eau ainsi qu'il ressort du tableau n° 12.

Les deux modes de transport, rail et eau, ont leur caractère propre et leurs avantages, la voie navigable ne peut effectuer tous les transports. L'expérience permet au contraire d'affirmer que le développement industriel favorisé par la modernisation de la voie d'eau entraîne un accroissement du trafic de la voie ferrée. L'activité des ports fluviaux de transbordement route-rail-eau est une manifestation de l'interdépendance des divers modes de transport et des avantages qui résultent de leur conjonction.

Une objection pourrait être faite à l'égard des industries qui ne sont pas desservies par les voies dont l'amélioration ou la création sont prévues. Il faut remarquer en premier lieu que la presque totalité de l'industrie lourde est installée à proximité immédiate de la voie d'eau et que le programme des travaux projetés dans le cadre du présent projet de loi s'étend à tout le réseau d'importance nationale. En outre, les industries qui ne sont pas installées à proximité de la voie d'eau, industries de transformation qui utilisent comme matières premières les produits de l'industrie lourde, bénéficient également de l'influence des travaux sous forme d'abaissement du prix des matières premières et de la réduction du coût de leurs transports, dans la mesure partielle où ils peuvent être assurés par voie fluviale.

d) Calcul de la productivité.

1° *Dépenses relatives à la modernisation du réseau.*

Parmi les éléments de la productivité des investissements consacrés à l'infrastructure des voies navigables, seules les économies des usagers, résultant de la baisse des frets, de la moindre durée d'immobilisation de la cargaison et de la réduction du coût de la manutention des produits, sont susceptibles d'être déterminées de façon satisfaisante; les autres éléments échappent à l'estimation.

(1) Parl. Besch. — Kamer van Volksvertegenwoordigers — Zitting 1955-1956, n° 583-1.

(1) Doc. parl. Ch. des Repr., session 1955-1956, n° 583-1.

Op te merken valt dat met de ontworpen werken, nog andere doeleinden worden nagestreefd dan de verbetering van het net met het oog op de scheepvaart. Een belangrijk deel er van wordt uitgevoerd in het raam van de strijd tegen de overstromingen, zoals de verhoging van dijken, de verdieping van waterlopen, de verwijdering van hindernissen die het afvloeien van het waswater belemmeren, de verwezenlijking van kunstmatige uitlaten voor overtollig water. Een ander deel der uitgaven gaat naar de verbetering van het wegennet, door het vervangen van beweegbare bruggen door vaste bruggen of door de verbetering van de wegvakken.

Bij de berekening van de productiviteit moet het deel der investeringen dat de scheepvaart niet aangaat natuurlijk niet begrepen worden in het bedrag der uitgaven indien de besparingen van het vervoer over de waterwegen de enige in aanmerking genomen positieve factor is. Het is moeilijk, zelfs na de voltooiing der werken met juistheid het deel der uitgaven te bepalen dat op andere doeleinden dan de scheepvaart betrekking heeft. Op grond van een zeer gematigde schatting kan dat deel geraamd worden op ongeveer 20 t. h. ; een meer gedetailleerde studie gedaan a posteriori, zou ongetwijfeld een belangrijker verhouding aan het licht brengen.

Bovendien zij opgemerkt dat het meerendeel der waterwegen, waarop de geplande werken betrekking hebben, lang geleden gegraven werden, zodoende volledig afgeschreven zijnde, en zich thans in zulke erbarmelijke toestand bevinden dat het opknappen ervan zeer omvangrijke herstelling en de vernieuwing van talrijke kunstwerken, zoals b.v. de tunnel van Moen in het kanaal Bossuit-Kortrijk en alle meer dan een eeuw oude sluizen, zou vergen. Deze herstellingen zouden eerlang dienen te geschieden om het net in stand te kunnen houden.

Ofschoon een zodanige hernieuwing niet denkbaar is zonder dat te gelijker tijd tot de modernisering der waterwegen overgegaan wordt, zou de hieruit voortvloeiende uitgave niettemin productief zijn in die zin dat zij onontbeerlijk is voor het behoud der scheepvaartmogelijkheden.

Welnu, met uitzondering van de aanleg van één nieuwe waterweg, voorziet het huidig ontwerp enkel in werken tot modernisering van bestaande waterwegen. Het is dus normaal dat de bij de berekening in aanmerking te nemen uitgaven enkel de kosten van het gewoon in goede staat herstellen der waterwegen omvatten; deze kosten dienen derhalve in mindering van het brutobedrag te komen.

Wanneer wij de cijfers nemen aangehaald in de memorie van toelichting op de wet van 9 maart 1957 (1) en deze uitbreiden tot het gehele in dit ontwerp van wet bedoelde waterwegennet, kunnen de kosten voor het opnieuw in goede staat stellen van dit net op 4.800 miljoen frank begroot worden. Het brutobedrag der investeringen, betrekking hebbend op de waterwegen bedraagt 21.300 miljoen frank (art. 6 van het ontwerp van wet); het zal teruggebracht worden op (21.300 — 4.800) d.i. op 16.500 miljoen frank.

De voor de herstellingen en diversen (2.110 miljoen) en voor het kanaal Bergen-Condé (240 miljoen) geraamde bedragen hebben feitelijk geen betrekking op de scheepvaart; immers het eerste is bestemd voor de herstelling van oorlogsschade en voor werken aan niet bevaarbare waterlopen, terwijl het tweede moet dienen voor het aanleggen van een primaire ontwateringsas. Deze bedragen hoeven niet begrepen te worden in het bedrag der in aanmerking te nemen uitgaven, dat zodoende verminderd moet worden tot (16.500 — 2.350) d.i. tot 14.150 miljoen frank.

Il faut remarquer que les travaux projetés, poursuivent également d'autres buts que l'amélioration du réseau au seul point de vue de la navigation. Une part importante est consacrée à la lutte contre les inondations, par l'exhaussement des digues, par l'approfondissement des cours d'eau, par la suppression d'obstacles à l'écoulement des crues, par la réalisation d'exutoires artificiels pour l'évacuation des crues. Une autre partie des dépenses correspond à l'amélioration du réseau routier par le remplacement de ponts mobiles par des ponts fixes ou l'aménagement de tronçons de routes.

Dans le calcul de la productivité, la part des investissements qui n'intéresse pas la navigation doit évidemment être exclue du montant des dépenses, si les économies des transports fluviaux constituent le seul élément positif considéré. Il est difficile de déterminer avec précision la part des dépenses relative à d'autres fins que la navigation, même après l'achèvement des travaux. Sur la base d'estimations très modérées, cette part peut être estimée à 20 p. c. environ; une étude détaillée faite a posteriori conduirait certainement à une proportion plus importante.

Il faut remarquer en outre que la plupart des voies intéressées par les travaux prévus, de construction très ancienne et dès lors complètement amorties, sont actuellement dans un tel état de vétusté que leur remise en état entraînerait d'importantes réparations et le renouvellement de nombreux ouvrages comme le tunnel de Moen sur le canal Bossuit-Courtrai et toutes les écluses vieilles de plus d'un siècle. Cette remise en état s'imposerait à brève échéance pour le maintien pur et simple du réseau actuel.

Bien qu'un tel renouvellement ne soit pas concevable sans qu'il soit procédé en même temps à la modernisation des voies, la dépense qu'il représenterait serait néanmoins productive, en ce sens qu'elle serait absolument nécessaire pour permettre à la navigation de continuer à s'exercer.

Or, à l'exception de la création d'une liaison nouvelle, le présent projet de loi ne comporte que des travaux de modernisation de voies existantes. Il est donc normal que les dépenses à considérer dans le calcul ne comprennent pas le coût de la simple remise en état de ces voies; ce coût doit donc être déduit du montant brut.

En reprenant les chiffres produits dans l'exposé des motifs de la loi du 9 mars 1957 (1) et en les étendant à l'ensemble du réseau visé dans le présent projet de loi, le coût de cette remise en état peut être estimé à 4.800 millions de francs. Le montant brut des investissements relatifs à la voie d'eau s'élève à 21.300 millions de francs (art. 6 du projet de loi); il sera ramené à (21.300 — 4.800) soit 16.500 millions de francs.

Les sommes prévues pour la restauration et les divers (2.110 millions) et pour le canal de Mons à Condé (240 millions) ne concernent pas en fait la navigation; en effet, la première est affectée à la réparation de dommages de guerre et à des travaux à des voies non navigables, tandis que la seconde a pour objet la création d'un axe primaire de démergement. Ces sommes ne doivent pas intervenir dans le montant des dépenses à considérer qui est ainsi réduit à (16.500 — 2.350) soit 14.150 millions de francs.

(1) Parl. Besch. — Kamer van Volksvertegenwoordigers — Zittingsjaar 1955-1956 — N° 583-1.

(1) Doc. parl. Ch. des Repr., session 1955-1956, n° 583-1.

Onder de investeringen betrekking hebbend op de waterwegen komt in de eerste plaats een krediet voor van 2.000 miljoen frank voor een internationale verbinding (art. 6 van het ontwerp van wet).

Het belangrijkste gedeelte dezer werken zal op buitenlands grondgebied uitgevoerd worden; dienvolgens aangezien de besparingen der gebruikers geraamd worden op basis van het in ton/kilometer uitgedrukt verkeer uitsluitend voor het Belgisch net, kan de productiviteit van deze verbinding slechts in een verhouding tot uiting komen die veel minder bedraagt dan 50 t. h. van haar werkelijke waarde. Rekening houdend met dit gegeven in een geest van gematigdheid, zal enkel de helft van het krediet afgetrokken worden van het bedrag der uitgaven dat (14.150 — 1.000) wordt, d.i. 13.150 miljoen frank.

Ten slotte indien men van dit bedrag het op 20 t. h. geraamde gedeelte aftrekt, voor de werken die geen betrekking hebben op de scheepvaart, zullen de in aanmerking te nemen uitgaven (13.150 — 2.630), d.i. 10.520 miljoen frank bedragen, wat 49,39 t. h. van de brutoinvesteringen uitmaakt.

Dit bedrag omvat de gezamenlijke aan de scheepvaart werkelijk bestede uitgaven; zijn productiviteit, berekend op grond van de besparingen der gebruikers, is de *totale productiviteit* der investeringen van het standpunt uit der scheepvaart.

Het moderniseringsprogramma, dat het voorwerp uitmaakt van dit ontwerp van wet beoogt de verbetering der scheepvaartomstandigheden door de verlaging van de kostprijs van het vervoer over de waterwegen hierbij tevens in overeenstemming zijnde met de vereisten van een aanhoudend toenemend verkeer. Hier dient opgemerkt dat het huidig net, zelfs in de onderstelling dat het in goede staat is, niet bij machte is een steeds toenemend verkeer te verwerken zonder dat de scheepvaartomstandigheden hiervan de weerslag zouden ondervinden. De kenmerkende eigenschappen en de ontoereikende uitrusting van talrijke waterwegen zouden vlug tot overbezetting en tot een onvermijdelijke stijging der vrachtprijzen en ten slotte tot een afsnoeren van het verkeer leiden. Thans reeds zijn sommige waterwegen overbezet; dit is het geval met het oude kanaalvak van het kanaal Brussel-Charleroi, met de doorvaart te Gent, met het kanaal van het Centrum, met sommige vakken van de Samber en zelfs tijdens sommige periodes van het jaar met het Albertkanaal. Het blijkt wel dat bij gebrek aan iedere grondige modernisering zoals het inrichten voor schepen van grote tonnemaat van het nat dwarsprofiel en van de kunstwerken reeds nu belangrijke uitgaven zouden nodig zijn om de huidige scheepvaartomstandigheden te kunnen handhaven: tijdens de eerstkomende jaren zouden bijkomende sluizen van 300 of 600 ton gebouwd moeten worden ter ontlasting van de bestaande kunstwerken, terwijl gedeelten van kanaalvakken zouden dienen verbreed te worden.

De enigszins nauwkeurige raming van de kosten van dergelijke werken, die bij gebrek aan iedere modernisering bestemd zijn om te beantwoorden aan het toenemend verkeer, doet een ingewikkeld vraagstuk oprijzen, wegens de helemaal theoretische aard van de in aanmerking genomen oplossing. Er bestaan zelfs sprekende voorbeelden waarbij de te bestrijden uitgave tot investeringen zou leiden die heel wat hoger liggen dan degene die in het huidig voorstel van wet geraamd worden. Een eerste voorbeeld is de doorvaart te Gent, die ten opzichte van de scheepvaart reeds overbezet is en die bovendien niet toelaten zou het water van de gemoderniseerde Boven-Schelde en Leie normaal af te voeren. Haar geschiktmaking door het verdubbelen der bestaande kunstwerken, het verbreden van de water-

Parmi les investissements relatifs aux cours d'eau figure en premier lieu un crédit de 2.000 millions de francs pour une liaison internationale (art. 6 du projet de loi).

La part la plus importante de ces travaux sera réalisée en territoire étranger, en conséquence, les économies des usagers étant évaluées sur la base du trafic exprimé en tonnes-kilomètres pour le réseau belge exclusivement, la productivité de cette liaison ne peut apparaître que dans une proportion fort inférieure aux 50 p. c. de sa valeur réelle. Compte tenu de cet élément, dans un esprit de modération, la moitié seulement du crédit sera déduite du montant des dépenses qui devient (14.150 — 1.000) soit 13.150 millions de francs.

Enfin, si l'on défalque de ce montant la part estimée à 20 p. c. des travaux qui n'intéressent pas la navigation, les dépenses à considérer seront de (13.150 — 2.630) soit 10.520 millions de francs, ce qui représente 49,39 p. c. des investissements bruts.

Ce montant comprend la totalité des dépenses consacrées effectivement à la navigation; sa productivité, calculée sur la base des économies des usagers, est la productivité « globale » des investissements au point de vue de la navigation.

Le programme de modernisation faisant l'objet du présent projet de loi vise à améliorer les conditions de navigation par l'abaissement du prix de revient des transports fluviaux, tout en répondant aux exigences de l'accroissement continu du trafic. Il faut remarquer à ce sujet que le réseau actuel, même supposé en bon état, n'est pas en mesure d'écouler un trafic sans cesse croissant sans que les conditions de navigation s'en ressentent. Les caractéristiques et l'équipement insuffisants de nombreuses voies conduiraient rapidement à la saturation complète et par suite à la hausse inévitable des frets, et finalement, l'étranglement du trafic. A l'heure actuelle déjà quelques voies sont pratiquement saturées; c'est le cas de l'ancienne section du canal de Bruxelles à Charleroi, de la traverse hydraulique de Gand, du Canal du Centre, de certaines sections de la Sambre, et même à certaines périodes de l'année du canal Albert. Il apparaît bien qu'en l'absence de toute modernisation fondamentale telle que la mise à grand gabarit de la section mouillée et des ouvrages d'art, d'importantes dépenses seraient nécessaires dès à présent pour maintenir les conditions actuelles de navigation: au cours des prochaines années, des écluses supplémentaires de 300 tonnes ou de 600 tonnes devraient être construites pour doubler les ouvrages existants, tandis que des tronçons de canaux devraient être élargis.

L'évaluation quelque peu précise du coût de pareils travaux, destinés à répondre en l'absence de toute modernisation à l'accroissement du trafic, pose un problème complexe, en raison du caractère tout à fait théorique de la solution envisagée. Il existe même des exemples frappants où la dépense à consentir conduirait à des investissements de loin supérieurs à ceux que prévoit le présent projet de loi. Un premier exemple est la traverse hydraulique de Gand, déjà saturée au point de vue de la navigation et qui ne permettrait pas en outre d'évacuer normalement les eaux du Haut-Escaut et de la Lys modernisés. Son aménagement, par le dédoublement des ouvrages existants, l'augmentation de la largeur des voies, la création de by-pass pour l'écoulement des eaux, bouleverserait d'une telle façon

wegen, het aanleggen van afleidingen voor de waterafvoer zouden de Stad Gent en zijn voorsteden zodanig 't onderste boven keren dat het praktisch niet mogelijk is de kosten ervan te begroten. De werken te Berchem en te Oudenaarde aan de Boven-Schelde vertonen gelijkaardige kenmerken.

Een ander voorbeeld is het graven van het Netekanaal om te vermijden dat de transitovaart voor de doorvaart gebruik zou dienen te maken van de overbelaste dokken der Antwerpse haven, die in volle stad gelegen zijn; ook daar was het graven van een nieuw kanaal veruit de goedkoopste oplossing.

Een uiterst gematigde raming van de kosten der werken die enkel tot doel zouden hebben de beantwoorden aan de normale toeneming van het verkeer, met uitsluiting van iedere modernisering der waterwegen brengt ons tot een bedrag van 4.120 miljoen frank. Dit cijfer ligt zeker beneden de werkelijkheid wegens het feit dat sommige gegevens niet geraamd kunnen worden; in bepaalde gevallen zouden de onteigeningen praktisch onoplosbare problemen doen rijzen; op andere plaatsen is de toestand soms onontwarbaar. Dit laat uitschijnen dat in werkelijkheid de oplossingen, die in het voorgesteld programma nagestreefd worden, de meest voor de hand liggende zijn, zowel ten opzichte van de technische problemen, als ten opzichte van de economie; het uitgewerkte plan is feitelijk de enige aanpassing die op bevredigende wijze zowel aan de geldende eisen van het toenemend verkeer als aan de vereisten van een zuinig vervoer over de waterwegen beantwoordt.

Na aftrek van de kosten van een weder in goede staat brengen van het waterwegennet, van de kredieten betreffende de herstellingen en diversen, het kanaal Bergen-Condé, van de helft van het voor de internationale verbindingen geraamd krediet wordt het bedrag der bruto-investeringen verminderd tot 13.150 miljoen frank; rekening houdend met het bedrag van 4.120 miljoen, wordt het teruggebracht op 9.030 miljoen frank.

Ten slotte dient het op 20 t. h. geraamde bedrag voor werken die de scheepvaart niet aangaan afgetrokken te worden, wat ons ten slotte brengt tot een uitgave van 7.224 miljoen frank, d.i. 33,92 t. h. der bruto-investeringen. Ziedaar de werkelijk kosten van de modernisering van het waterwegennet, welke kosten te vergelijken zijn met de besparingen der gebruikers; op die grondslag zal de *marginale productiviteit* berekend worden.

Er dient aangestipt te worden dat de productiviteit der wegeninvesteringen berekend is op grond van dezelfde beginselen.

2° Keuze van het actualisatiepercentage.

Het geheel der besparingen en uitgaven werd tegen de huidige waarde (1960) berekend op basis van twee waarden van het actualisatiepercentage, nl. 5 t. h. en 8 t. h.

Het percentage van 8 t. h. wordt algemeen voor de wegenbouwinvesteringen aangenomen. Laten de uitwerksele van de wegenbouwwerken zich nagenoeg dadelijk na dezer afwerking gevoelen, dan is dit niet het geval met de werken aan de waterwegen. In dit opzicht is het verkeer te water minder plooibaar; de verbeteringswerken kunnen hun invloed pas ten volle laten gevoelen nadat het verkeer aan de nieuwe omstandigheden is aangepast, wat slechts geleidelijk geschiedt en insluit dat meer schepen met grote tonnemaat in de vaart gebracht en de los- en laadinstallaties gemoderniseerd moeten worden; dit vergt een min of meer lange tijd naar gelang van de economische toestand. Daarom werd ook een percentage van 5 t. h. in aanmerking genomen.

la ville de Gand et ses faubourgs qu'il n'est pratiquement pas possible d'en estimer la dépense. Les travaux de Berchem et d'Audenaerde sur le Haut-Escaut présentent des problèmes semblables.

Un autre exemple est constitué par le creusement du canal de la Nèthe pour éviter à la navigation de transit la traversée des bassins encombrés du port d'Anvers, situés en pleine ville; là également le creusement d'un nouveau canal fut de loin la solution la plus économique.

Une estimation extrêmement modérée du coût des travaux qui auraient pour seul objet de répondre à l'accroissement normal du trafic, à l'exclusion de toute modernisation des voies, a conduit au montant de 4.120 millions. Ce chiffre est certainement inférieur à la réalité, en raison du fait que certains éléments ne peuvent être évalués; dans certains cas, les expropriations poseraient des problèmes pratiquement insolubles, à d'autres endroits la situation est parfois sans issue. Ceci fait apparaître qu'en réalité les solutions faisant l'objet du programme proposé sont les plus indiquées, tant au point de vue des conditions techniques qu'au point de vue de l'économie; le plan prévu est en fait le seul aménagement qui réponde de façon satisfaisante à la fois aux impératifs de l'accroissement du trafic et aux exigences de l'économie des transports fluviaux.

Déduction faite du coût de la remise en état du réseau, des crédits relatifs à la restauration, aux divers, et au canal de Mons à Condé, de la moitié du crédit prévu pour les liaisons internationales, le montant des investissements bruts se réduit à 13.150 millions de francs; compte tenu du montant de 4.120 millions, il est ramené à 9.030 millions de francs.

Il reste enfin à soustraire la part, estimée à 20 p. c., des travaux qui n'intéressent pas la navigation, ce qui conduit finalement à une dépense de 7.224 millions de francs, soit 33,92 p. c. des investissements bruts. Tel est le coût réel de la modernisation du réseau, coût à comparer au total des économies des usagers; c'est sur cette base que sera calculée la productivité marginale.

Il y a lieu de remarquer que la productivité des investissements routiers a été déterminée suivant les mêmes principes.

2° Choix du taux d'actualisation.

L'ensemble des économies et des dépenses a été calculé à la valeur actuelle (1960) en prenant en considération deux valeurs du taux d'actualisation, 5 p. c. et 8 p. c.

Le taux de 8 p. c. est généralement admis pour les investissements routiers. Si les effets des travaux routiers peuvent apparaître pratiquement dès l'achèvement de ceux-ci, il n'en est pas de même des travaux de la voie navigable. La voie d'eau présente à cet égard une plus grande rigidité: les effets des travaux d'amélioration ne peuvent se manifester pleinement que moyennant l'adaptation du trafic aux nouvelles conditions réalisées, adaptation progressive qui comporte l'évolution de la flotte vers l'emploi plus grand de bateaux de fort tonnage, la modernisation des installations de manutention et demande par conséquent une période plus ou moins prolongée suivant la situation économique. C'est pour cette raison qu'un taux de 5 p. c. a également été pris en considération.

Er dient opgemerkt, dat met een percentage van 8 t. h. negen tiende van de totale besparingen in 40 jaar wordt bereikt en drie vierde in 27 jaar, wat een betrekkelijk korte tijd is in vergelijking met de uiterst lange levensduur van de kunstwerken der waterwegen, terwijl met een percentage van 5 t. h. die termijnen onderscheidenlijk 60 en 40 jaar worden. Laten wij opmerken, dat de meeste sluizen en andere kunstwerken van de waterwegen van 300 ton meer dan honderd jaar oud zijn.

3^e Berekening van de besparingen der gebruikers.

Voor de vaststelling van de besparingen der gebruikers werd rekening gehouden met verschillende onderstellingen, onder andere de waarde van de jaarlijkse-toenamepercentages van 3,2 t. h. voor de nijverheidsproductie en 4,31 t. h. voor het verkeer te water. Dit verkeer wordt verondersteld slechts tot in 1977 toe te nemen, ten einde de ontwikkeling van de daling der vrachtprijzen en van de overige besparingselementen over een tijdruimte van 15 jaar, gelijk aan die van de investeringen, te kunnen spreiden, en omdat later nieuwe investeringen nodig zullen zijn om aan de verdere toename van het verkeer het hoofd te kunnen bieden.

Wat de vrachtprijzen betreft, betekent voor een jaar « nul », dat 1960 zal zijn, Q_0 de hoeveelheid over de waterweg vervoerde goederen, uitgedrukt in miljoen ton/kilometer, en f_0 de gemiddelde vrachtprijs in frank per ton/kilometer, terwijl, voor een later jaar n , Q_n en f_n onderscheidenlijk de hoeveelheid vervoerde goederen en de gemiddelde vrachtprijs voorstellen, waarbij Q_n groter is dan Q_0 en f_n kleiner dan f_0 .

Q'_n is de hoeveelheid vervoerde goederen die in het jaar n zou overeenstemmen met de normale toename tengevolge van de ontwikkeling van de industriële activiteit zonder dat de vrachtprijzen daalden.

Aldus kunnen de besparingen e_n van de gebruikers voor het vervoer van het jaar n in vergelijking met het jaar « nul » worden geraamd op basis van de formule :

$$e_n = \frac{1}{2} (Q_n + Q'_n) (f_0 - f_n),$$

wat voor de tijdruimte waarin de toename van het verkeer beschouwd wordt, kan worden omgezet in :

$$e_n = \frac{1}{2} Q_0 (1.0431^n + 1.032^n) (f_0 - f_n).$$

De waarde van Q_0 werd vastgesteld uitgaande van de cijfers van 1953, een gemiddeld jaar uit het oogpunt van de economische toestand, waardoor $Q_0 = 5.025$ miljoen t.km.

De daling van de vrachtprijzen ($f_0 - f_n$) wordt verondersteld in 1963 in te zetten en regelmatig toe te nemen tot een maximum van 0,18 F/t.km. in 1977.

Van 1963 tot 1977 is de besparing in de loop van een jaar n :

$$e_n = \frac{1}{2} Q_0 (1.0431^n + 1.032^n) \times 0.18 \times \frac{n-2}{15},$$

waarbij $n = 3, \dots, 17$.

De besparing door de kortere duur van de blokkering der vervoerde goederen wordt op gelijke wijze door de volgende formule uitgedrukt :

$$e'_n = \frac{1}{2} V_0 (1.0431^n + 1.032^n) \times \frac{6}{365} \times \frac{n-2}{15} \times 0.05,$$

waarbij V_0 de waarde van de in 1960 vervoerde goederen vertegenwoordigt ; op de basis van 1953 is $V_0 = 65.350$ miljoen frank.

Il y a lieu de remarquer qu'avec un taux de 8 p. c. les neuf dixièmes des économies totales sont atteints en 40 ans et les trois quarts en 27 ans, durées relativement courtes eu égard à la vie extrêmement longue des ouvrages de la voie d'eau, tandis qu'avec un taux de 5 p. c. ces délais sont portés respectivement à 60 et 40 ans. Rappelons que la plupart des écluses et autres ouvrages d'art des voies de 300 tonnes sont plus que centenaires.

3^e Calcul des économies des usagers.

Les économies des usagers ont été déterminées compte tenu de diverses hypothèses, notamment la valeur des taux d'accroissement annuel de 3,2 p. c. pour la production industrielle et de 4,31 p. c. pour le trafic fluvial. Ce trafic n'est supposé croître que jusqu'en 1977, de façon à répartir sur une période de 15 ans, égale à celle des investissements, le développement de la baisse des frets et des autres éléments des économies, et du fait que d'autres investissements seront nécessaires dans la suite pour répondre à l'accroissement ultérieur du trafic.

En ce qui concerne les frets, pour une année « zéro » de référence qui sera 1960, Q_0 représente la quantité des transports effectués par la voie fluviale, exprimée en millions de t./km., f_0 le fret moyen en francs par t./km., tandis que pour une année n postérieure, Q_n et f_n sont respectivement la quantité des transports et le fret moyen, Q_n étant supérieur à Q_0 et f_n inférieur à f_0 .

Q'_n est la quantité de transports qui correspondrait l'année n à l'accroissement normal résultant du développement de l'activité industrielle, sans que les frets aient diminué.

Dans ces conditions, les économies réalisées par les usager pour les transports de l'année n par rapport à l'année « zéro » peuvent être évaluées sur la base de la formule :

$$e_n = \frac{1}{2} (Q_n + Q'_n) (f_0 - f_n)$$

Ce qui peut se traduire, pour la période pendant laquelle l'accroissement du trafic est envisagé, par :

$$e_n = \frac{1}{2} Q_0 (1.0431^n + 1.032^n) (f_0 - f_n)$$

La valeur de Q_0 a été déterminée en partant des chiffres de 1953, année moyenne au point de vue de la situation économique, ce qui a permis d'obtenir :

$$Q_0 = 5.025 \text{ millions t./km.}$$

La baisse du fret ($f_0 - f_n$) est supposée apparaître à partir de 1963 et croître régulièrement jusqu'au maximum de 0,18 franc/t.km., atteint en 1977.

De 1963 à 1977, l'économie réalisée au cours d'une année n s'exprime par :

$$e_n = \frac{1}{2} Q_0 (1.0431^n + 1.032^n) \times 0.18 \times \frac{n-2}{15}$$

avec $n = 3, \dots, 17$

Les économies relatives à la moindre durée d'immobilisation des marchandises transportées sont exprimées de façon analogue par la formule suivante :

$$e'_n = \frac{1}{2} V_0 (1.0431^n + 1.032^n) \times \frac{6}{365} \times \frac{n-2}{15} \times 0.05$$

où V_0 représente la valeur des marchandises transportées en 1960 ; sur la base de 1953, $V_0 = 65.350$ millions de francs.

Evenzo bekomt men voor de verlaging van de los- en laadkosten der goederen :

$$e''_n = \frac{1}{2} T_0 (1,0431^n + 1,032^n) \times 6 \times \frac{n-2}{15}$$

waarbij T_0 het aantal ton goederen die bij het nationaal verkeer in 1960 betrokken zijn, vertegenwoordigt; op de basis van 1953 is $T_0 = 58,8$ miljoen frank.

Voor de periode 1963-1977 is het geheel van de besparingen dus :

$$E_n = \frac{1}{2} (1,0431^n + 1,032^n) \times \frac{n-2}{15} \times Q_0 \times 0,18 + V_0 \times \frac{6}{365} \times 0,05 + T_0 \times 6,$$

of, na vervanging en herleiding.

$$E_n = 655,5 \times \frac{n-2}{15} \times (1,0431^n + 1,032^n).$$

Op die basis werden de besparingen voor de jaren 1963 tot 1977 berekend; hun jaarlijks bedrag bereikt in 1977 de som van 2.462 miljoen frank.

Na 1977 wordt het verkeer als niet meer toenemend beschouwd en veranderen de besparingen dus niet meer.

De tabellen n^o 10 en 11 verzamelen de verschillende elementen van de berekening op basis van de twee beschouwde actualisatiepercentages 5 t. h. en 8 t. h., zowel voor de totale als voor de marginale productiviteit.

Bij de berekening van de huidige waarden der beschouwde uitgaven werd ermede rekening gehouden, dat de uitgaven niet worden gedaan op het ogenblik van de vastlegging der kredieten, doch over gemiddeld drie jaren gespreid worden; er werd aangenomen dat de jaarlijkse kredieten verdeeld worden naar rata van een vierde voor het jaar van de vastlegging, de helft voor het volgende jaar en het laatste vierde voor het derde jaar; die schikking werd trouwens reeds gevolgd in de studie gewijd aan de wegenbouwinvesteringen.

Bovendien werden de jaarlijkse bruto-bedragen vooraf herleid tot 49,39 t. h. voor de totale en 33,92 t. h. voor de marginale productiviteit, zoals hierboven uiteengezet is.

Hier moet geen rekening worden gehouden met een last voor onderhoud en exploitatie, doordat de uit te voeren werken die uitgaven veeleer zullen verlichten dan verzwaren, zoals hierboven reeds gezegd is.

Het totale-productiviteitscijfer der voor de waterwegen beoogde investeringen is 1,48 tegen het actualisatiepercentage van 8 t. h. en 3,13 tegen dat van 5 t. h.; het marginale-productiviteitscijfer is 2,5 tegen het actualisatiepercentage van 8 t. h. en 5,08 tegen dat van 5 t. h.

De la même manière, on aura pour la réduction du coût de manutention des produits :

$$e''_n = \frac{1}{2} T_0 (1,0431^n + 1,032^n) \times 6 \times \frac{n-2}{15}$$

où T_0 représente le tonnage des marchandises intéressant le trafic national en 1960; sur la base de 1953, $T_0 = 58,8$ millions de francs.

Pour la période 1963 à 1977, l'ensemble des économies est donc représenté par

$$E_n = \frac{1}{2} (1,0431^n + 1,032^n) \times \frac{n-2}{15} \times (Q_0 \times 0,18 + V_0 \times \frac{6}{365} \times 0,05 + T_0 \times 6)$$

ou, après remplacement et transformation,

$$E_n = 655,5 \times \frac{n-2}{15} \times (1,0431^n + 1,032^n)$$

C'est sur cette base que les économies ont été calculées pour les années 1963 à 1977; leur montant annuel atteint en 1977 la somme de 2.462 millions de francs.

Au-delà de 1977, le trafic étant considéré comme ne s'accroissant plus, les économies restent constantes.

Les tableaux n^{os} 10 et 11 rassemblent les divers éléments du calcul dans le cas des deux taux d'actualisation envisagés de 5 p. c. et 8 p. c., tant pour la productivité globale que pour la productivité marginale.

Les valeurs actuelles des dépenses considérées ont été calculées en tenant compte du fait que les dépenses ne s'effectuent pas au moment de l'engagement des crédits mais s'échelonnent en moyenne sur trois années, il a été admis que les crédits annuels sont répartis à raison d'un quart pour l'année de l'engagement, de la moitié pour l'année suivante et du dernier quart pour la troisième année; pareille disposition a d'ailleurs été adoptée dans l'étude consacrée aux investissements routiers.

En outre, les montants annuels bruts ont été préalablement réduits à 49,39 p. c. pour la productivité globale et à 33,92 p. c. pour la productivité marginale, ainsi qu'il a été exposé plus haut.

Il n'y a pas lieu de tenir compte ici d'une charge relative à l'entretien et à l'exploitation, du fait que les travaux à réaliser, plutôt que d'accroître ces dépenses, auront pour effet de les alléger ainsi qu'il a été signalé plus haut.

Le taux de productivité globale des investissements envisagés pour la voie d'eau est de 1,48 au taux d'actualisation de 8 p. c. et de 3,13 au taux d'actualisation de 5 p. c.; le taux de productivité marginale est de 2,50 au taux d'actualisation de 8 p. c. et de 5,08 du taux d'actualisation de 5 p. c.

PROGRAMMA 1960-1974

MARGINALE PRODUCTIVITEIT

Actualisatiepercentage 8%; Productiviteitscijfer 2,50

Actualisatiepercentage 5%; Productiviteitscijfer 5,08

PROGRAMME 1960-1974

PRODUCTIVITE MARGINALE

Taux d'actualisation 8%; Indice de productivité 2,50

Taux d'actualisation 5%; Indice de productivité 5,08

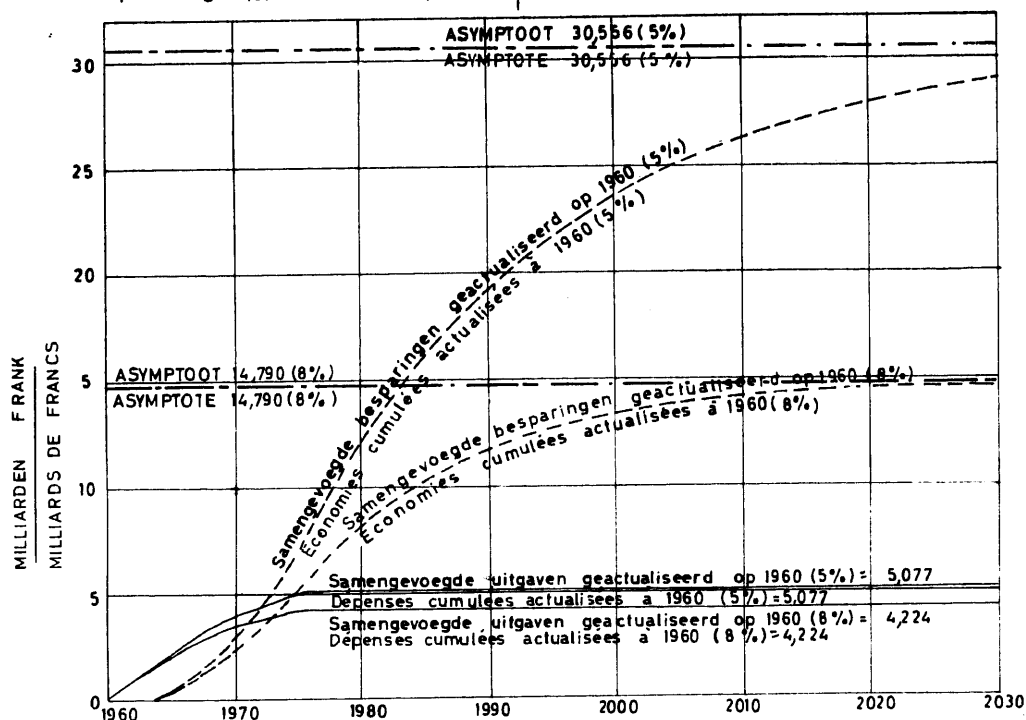


Diagram n° 14. — Diagramme n° 14.

PROGRAMMA 1960-1974

TOTALE PRODUCTIVITEIT

Actualisatiepercentage 8%; Productiviteitscijfer 1,48

Actualisatiepercentage 5%; Productiviteitscijfer 3,13

PROGRAMME 1960-1974

PRODUCTIVITE GLOBALE

Taux d'actualisation 8%; Indice de productivité 1,48

Taux d'actualisation 5%; Indice de productivité 3,13

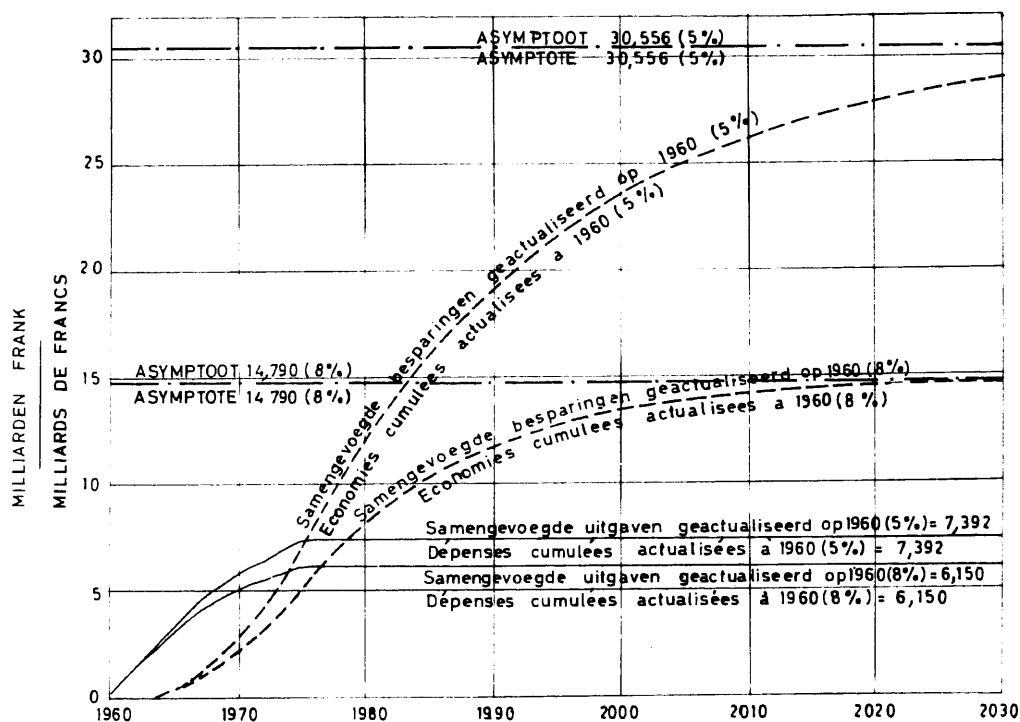


Diagram n° 15. — Diagramme n° 15.

e) Besluit.

Al die vormen waarin zij tot uiting komt : besparingen voor de gebruikers, hoofdfactor voor de economische expansie, gezondmaking en bevoeding van gronden, bestrijding van overstromingen, bevoorradings in drinkwater, opvangen van hydro-electrische energie, zijn zoveel aspecten van de productiviteit van de infrastructuur der bevaarbare waterwegen in het algemeen. Deze productiviteit vormt een belangrijk deel van de grondslagen der nationale economie.

Wegens de verscheidenheid van de vormen die zij kan aannemen en de ontelbare invloeden die zij kan hebben op het economisch leven, is het praktisch onmogelijk, zich op een volledige wijze een oordeel te vormen van de rendabiliteit van de investeringen, besteed aan de modernisering van het waterwegennet. Hier dient nochtans gewezen op een kenmerk dat tot de aard zelf van de waterweg behoort. *Geen enkel verkeersmiddel laat toe dezelfde diensten te bewijzen met een zo beperkt personeel en tegen een zo gering energieverbruik.* Dit maakt van de waterweg een bijzondere aanwinst voor het nationaal patrimonium, omdat de door hem vrijgelaten productiemiddelen kunnen aangewend worden voor vruchtbaardere bedrijvigheden.

Het is om deze reden dat andere investeringen, die meer productief of rendabel mogen lijken, niet bij voorkeur mogen verkozen worden boven die, bestemd voor de werken aan de waterweg, zelfs niet in perioden van hoogconjunctuur, wanneer de beschikbare kapitalen aanzienlijk verminderen.

Er dient vooreerst aangestipt dat de afwerking van een programma van openbare werken, vooral wanneer het gaat om een waterwegennet, een zekere continuïteit in de financiering veronderstelt, zowel om de voltooiing te verzekeren van de aan de gang zijnde werken als om het in gebruik nemen en het rationeel exploiteren te bespoedigen van de waterwegen waarvan de aanleg of de verbetering werd ondernomen.

Vervolgens is het nagestreefde hoofddoel aan de industrie de nodige infrastructuur te bezorgen, die de essentiële voorwaarde uitmaakt voor de uitbreiding van de bestaande bedrijvigheden en voor de oprichting van nieuwe; de private beleggingen die voor deze uitbreiding gevegd worden, kunnen niet in overweging worden genomen zolang de aanpassing van de infrastructuur der verkeerswegen, die er de conditio sine qua non van uitmaakt, niet tot stand is gekomen.

Indien de waterweg niet tijdig gemoderniseerd werd, zou het verkeer te water om zo te zeggen voor de industrie en in het bijzonder voor de zware industrie, een praktische onmogelijkheid worden. Dit onderstreept des te meer de vitale noodzakelijkheid van de voorgenomen investeringen.

3. INVLOED OP DE RIJKSFINANCIËN.

Tegenover de Rijksuitgaven moeten fiscale en anderzooortige inkomsten staan, waardoor ze vergoed worden. De Rijksthesaurie vindt haar financieel evenwicht in de nieuwe geldmiddelen voortkomend uit de algemene toename van de economische activiteiten, die het gevolg is van de verbetering der waterwegen.

Indien wordt aangenomen, zoals hierboven reeds gezegd, dat de nijverheidsproductie in 1975 dubbel zo belangrijk zal zijn als in 1953, mag men op basis van de correlatie tussen het verkeer te water en de nijverheidsproductie, voor 1975 een verkeersstijging van 114 t. h. aannemen. De bijkomende ontvangsten die de Rijksthesaurie hieruit zal halen, kunnen op die basis worden geraamd.

e) Conclusion.

Sous les aspects qu'elle revêt : économies de l'usager, facteur fondamental de l'expansion industrielle, assainissement et irrigation des terres, lutte contre les inondations, alimentation en eau potable, récupération d'énergie hydro-électrique, la productivité des travaux d'infrastructure des voies navigables et plus généralement de la voie d'eau, constitue un élément de base de l'économie nationale.

En raison de ses formes infiniment diverses et de ses répercussions multiples dans la vie économique, il est en fait impossible d'apprécier de façon complète la productivité des investissements consacrés à la modernisation du réseau fluvial. Il importe cependant de souligner un caractère inhérent à la nature même de la voie navigable et qui lui est exclusif. Aucun moyen de transport ne peut assurer les mêmes services moyennant une consommation d'énergie aussi faible et avec un personnel aussi réduit. Elle constitue ainsi un apport particulier au patrimoine national en permettant d'affecter les moyens de production qu'elle libère à des activités plus fécondes.

C'est pour cette raison que le choix d'autres investissements qui pourraient paraître plus productifs ou rentables ne doit pas être préféré à celui des travaux de la voie d'eau, même en période de haute conjoncture, au moment où les disponibilités de capitaux diminuent considérablement.

Il faut remarquer d'abord que la réalisation d'un programme de travaux publics, surtout lorsqu'il s'agit d'un réseau de voies navigables, suppose une continuité dans le financement, tant pour assurer l'achèvement des entreprises en cours que pour favoriser la mise en service et la pleine utilisation des voies dont la construction ou l'amélioration a été commencée.

Enfin le but fondamental poursuivi est de mettre à la disposition de l'industrie l'infrastructure nécessaire, qui conditionne l'extension des activités existantes et la création d'activités nouvelles; les investissements privés que comporte ce développement ne peuvent être envisagés sans la réalisation préalable de l'infrastructure des transports qui en est la condition sine qua non. Si la voie d'eau n'était pas modernisée en temps utile, le transport fluvial pourrait constituer un « goulot d'étranglement » de l'activité industrielle en particulier de l'industrie lourde. Ceci souligne davantage la nécessité vitale des investissements projetés.

3. INCIDENCE SUR LA TRÉSORERIE DE L'ÉTAT.

Aux dépenses à engager par l'État doivent correspondre des rentrées, fiscales et autres, qui en assurent la rémunération. La trésorerie de l'État trouve son équilibre financier dans les ressources nouvelles qui proviennent de l'augmentation générale des activités économiques consécutives à l'amélioration des voies navigables.

Si l'on admet, comme il a été exposé plus haut, que la production industrielle atteindra en 1975 une valeur double de celle de 1953, il est permis de conclure, sur la base de la corrélation dégagée entre le trafic de la voie d'eau et la production industrielle, à un accroissement de trafic de 114 p. c. pour 1975. Les rentrées supplémentaires qui en résultent pour la trésorerie de l'État peuvent être évaluées sur cette base.

De taks op het vervoer te water brengt thans ongeveer 90 miljoen per jaar op; de vermoedelijke stijging van het verkeer zal bijkomende inkomsten verschaffen, die in 1975 102 miljoen kunnen bedragen. De scheepvaartrechten, waarvan de opbrengst in 1957 97 miljoen beliep, zouden in 1975 110 miljoen meer bedragen.

Anderzijds vertolkt de verhoging van het verkeer de uitbreiding van de economische activiteit, welke uitbreiding mogelijk geworden is door de modernisering van de waterwegen. De waarde van de goederen die jaarlijks over de waterwegen vervoerd worden, bedraagt thans circa 60.000 miljoen; in 1975 zou het ongeveer 68.000 miljoen meer zijn; de overdrachtstaks zou daardoor in 1975 over de 3.000 miljoen meer opbrengen. Het is niet overdreven de opbrengst van de overdrachtstaks in aanmerking te nemen, want de uitvoering van de werken ligt aan de basis van de verhoogde activiteit en dus van die nieuwe ontvangsten.

Door de belastingen wint het Rijk in korte tijd een deel van de in werken geïnvesteerde uitgaven terug; dit punt werd in de algemene toelichting ontwikkeld en werd ook aangehaald naar aanleiding van de wegenbouwinvesteringen. Naar gelang van de conjunctuur schommelt het bedrag van die recuperatie tussen 25 t. h. en 41,5 t. h. van de bruto uitgave; het bestaat uit een gedeelte dat als vast mag worden beschouwd en door de eerste golf gevormd wordt, en een gedeelte dat van de op dat bepaald ogenblik heersende toestand afhangt. Dit gedeelte omvat de opeenvolgende golven die de eerste golf komen vervolgen; bij lage conjunctuur bereikt het ten minste 66 t. h. van de eerste golf. Natuurlijk kan met de economische cyclussen niet a priori rekening worden gehouden, tenzij op een globale wijze; er kan worden aangenomen, dat de ketting-reactie gemiddeld 33 t. h. van de eerste golf, of 8,25 t. h. van de investeringen bedraagt.

Dit punt vastgelegd zijnde, kan er worden overgegaan tot de vergelijking tussen de uitgaven welke dienen gedaan en de bijkomende ontvangsten die er een gevolg van zijn.

De uitgaven omvatten de investeringen, zoals deze voor de bepaling van de totale productiviteit werden aangenomen, en hun lasten ten bedrage van 5,5 t. h., te weten de intrinst tegen 5 t. h. op het geïnvesteerd kapitaal en een afschrijving van 0,5 t. h., er dient opgemerkt, dat dit cijfer van 0,5 t. h. overeenstemt met een afschrijvingsduur van circa 50 jaar, wat een betrekkelijk korte tijdruimte betekent wanneer men weet dat waterbouwwerken een lange levensduur hebben en dat de uitgaven voor grondwerk bij de vernieuwing feitelijk niet meer voorkomen.

De nieuwe inkomsten zijn allereerst die welke voortkomen uit de gedeeltelijke recuperatie van de uitgaven uit de belastingen; de eerste golf is verondersteld het jaar zelf van de uitgaven naar de Schatkist toe te vloeien, terwijl de volgende golven verondersteld worden twee jaar later te worden opgevangen. De andere ontvangsten komen voort uit de stijging der opbrengst van de taks op het vervoer te water, van de scheepvaartrechten en van de overdrachtstaks.

Zoals voor de productiviteitsberekening werden ook voor de berekening van de huidige waarde 1960 der uitgaven en nieuwe ontvangsten de actualisatiepercentages 8 t. h. en 5 t. h. als basis genomen.

De bekomen uitslagen zijn in de tabel n° 12 (bijlage) samengebracht en in het diagram n° 16 behandeld. De samengevoegde ontvangsten blijken de uitgaven snel te compenseren, vermits zij het bedrag ervan in 1967 met het actualisatiepercentage van 5 t. h. en in 1968 met dat van 8 t. h. bereiken. De ontworpen investeringen moeten

La taxe des transports fluviaux rapporte actuellement environ 90 millions par an; l'augmentation présumée du trafic conduit à un supplément qui atteindrait 102 millions en 1975. Les droits de navigation dont le rapport était de 97 millions en 1957 seraient accrus de 110 millions en 1975.

Par ailleurs, l'augmentation du trafic traduit le développement des activités rendu possible par la modernisation du réseau fluvial. La valeur des marchandises transportées annuellement par voie d'eau est de l'ordre de 60.000 millions à l'heure actuelle, elle serait accrue de 68.000 millions environ en 1975; l'application de la taxe de transmission donnerait lieu de ce fait à une rentrée supplémentaire de plus de 3.000 millions en 1975. Il ne doit pas paraître excessif de prendre en considération le produit de la taxe de transmission, car la réalisation des travaux conditionne en fait l'accroissement d'activité qui est à la source de ces rentrées nouvelles.

Par le jeu de l'impôt, l'Etat récupère à brève échéance une partie des dépenses investies en travaux; ce point a fait l'objet d'un développement dans l'exposé général et a été cité à propos des investissements routiers. Ce prélèvement varie suivant la conjoncture, de 25 p. c. à 41,5 p. c. de la dépense brute; il comporte une partie qui peut être considérée comme fixe, constituée par la première vague, et une partie dépendant de la situation économique du moment. Cette dernière partie comprend les vagues successives qui viennent s'ajouter à la première; elle atteint en période de basse conjoncture au moins 66 p. c. de la première vague. Il ne peut évidemment être tenu compte a priori des cycles économiques au cours des années à venir, si ce n'est d'une manière globale; il sera admis qu'en moyenne l'effet en chaîne représente 33 p. c. de la première vague, soit 8,25 p. c. des investissements.

Ce point étant précisé, la comparaison peut être établie entre les dépenses à consentir et les recettes supplémentaires qui en résultent.

Les dépenses comprennent les investissements tels qu'ils ont été admis pour la détermination de la productivité globale, et leur charge à un taux de 5,5 p. c. comportant l'intérêt à 5 p. c. du capital investi et un amortissement de 0,5 p. c.; il y a lieu de remarquer que ce taux de 0,5 p. c. correspond à une durée d'amortissement de 50 ans environ, période relativement courte eu égard à la longévité des ouvrages d'art hydrauliques, et qu'en fait les dépenses afférentes aux terrassements ne se représentent plus lors du renouvellement.

Les rentrées nouvelles comprennent en premier lieu celles qui proviennent de la récupération partielle des dépenses par le jeu de l'impôt; la première vague a été supposée revenir au Trésor l'année même des dépenses, tandis que les vagues suivantes sont supposées rentrer deux ans après. Les autres rentrées sont celles qui résultent de l'accroissement du produit de la taxe des transports fluviaux, des droits de navigation et de la taxe de transmission.

De la même façon qu'il a été procédé pour le calcul de la productivité, les valeurs actuelles 1960 des dépenses et des recettes nouvelles ont été calculées en prenant les taux d'actualisation de 8 p. c. et de 5 p. c.

Les résultats obtenus sont rassemblés au tableau n° 12 figurant en annexe et font l'objet du diagramme n° 16. Il apparaît que les rentrées cumulées compensent rapidement les dépenses puisqu'elles atteignent le montant de celles-ci en 1967 avec le taux d'actualisation de 5 p. c. et en 1968 avec le taux de 8 p. c. Les investissements projetés

dus niet worden beschouwd als een last voor de Schatkist, doch veeleer als een factor die bijdraagt tot de aangroei zowel van de geldmiddelen van het Rijk als van het nationaal economisch patrimonium.

ne doivent donc pas être considéré comme une charge pour le Trésor, mais plutôt comme un facteur d'accroissement des ressources de l'Etat en même temps que du patrimoine économique national.

INVLOED OP DE RUKSFINANCIEN

INCIDENCE SUR LA TRESORERIE DE L'ETAT

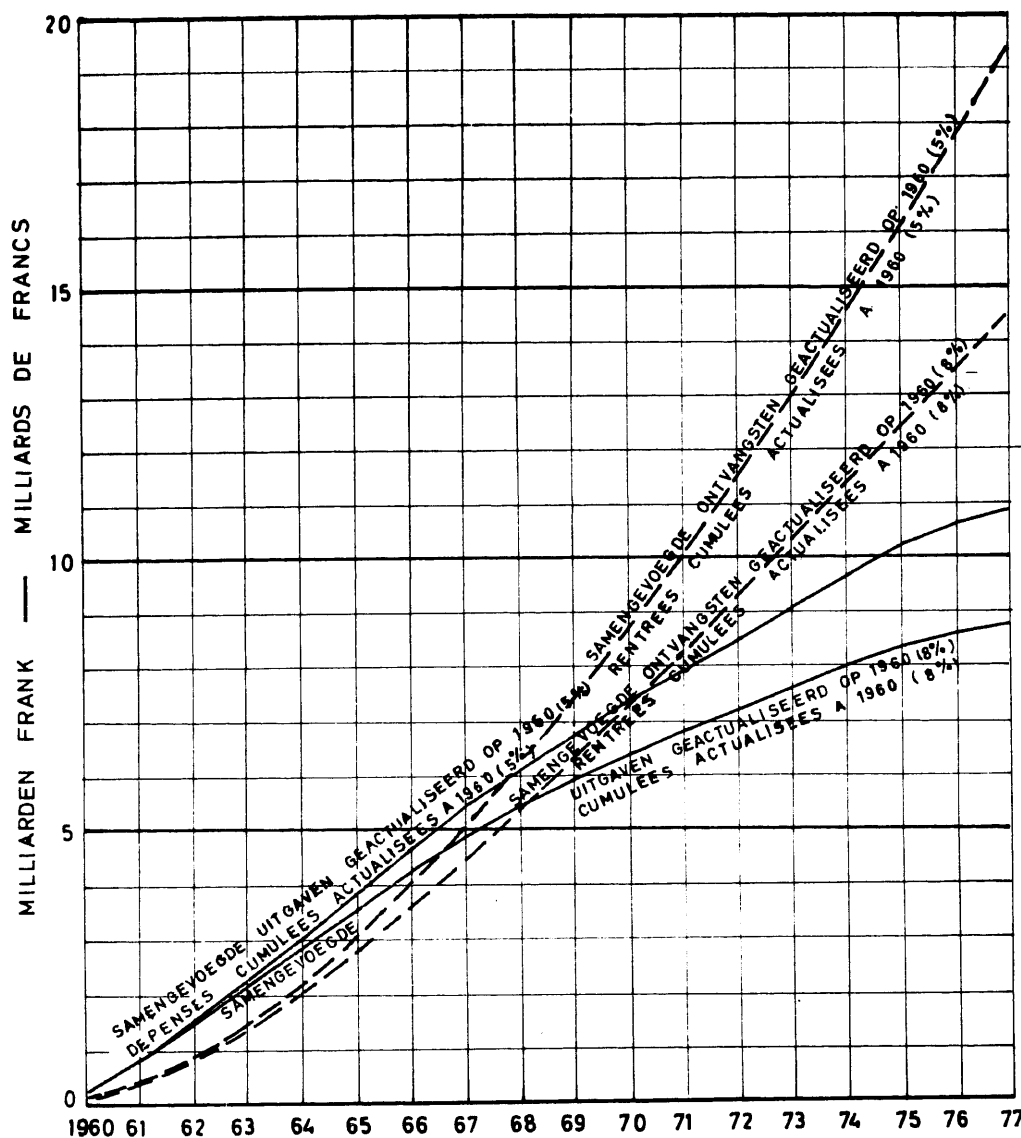


Diagram n° 16. — Diagramme n° 16.

4. UITEENZETTING VAN HET PROGRAMMA.

Het in het ontwerp van wet voorgestelde programma behelst de modernisering van bestaande waterwegen en de aanleg van enkele nieuwe waterwegen.

a) Modernisering van de bestaande waterwegen.

De verwachte industriële expansie zal bij voorkeur optreden in goed gelegen en goed van verkeersmiddelen voorziene streken.

4. EXPOSE DU PROGRAMME.

Le programme présenté par le projet de loi comporte la modernisation de voies existantes et la construction de quelques voies nouvelles.

a) Modernisation des voies existantes.

L'expansion industrielle escomptée se produira de préférence dans les régions bien situées et bien desservies.

Bepaalde reeds geïndustrialiseerde streken zijn op het huidig ogenblik in expansie; bovendien kan het aandeel van de waterwegen in het vervoer niet anders dan aangroeiën door de verlaging der vrachtprijzen en door een grotere regelmatigheid van de vaart.

Het transitovervoer over de binnenwateren is eveneens een belangwekkende faktor, inzonderheid door het verkeer dat het aan onze zeehavens bezorgt.

Voorts bestaan er talrijke oude waterwegen waarvan de ten zeerste verouderde kunstwerken zodanige kenmerken vertonen, dat ze volkomen ongeschikt zijn voor een werkelijke uitbreiding. Ten slotte zijn aan sommige waterwegen, die thans slechts van weinig belang zijn voor de scheepvaart, ernstige nadelen verbonden, zoals overstromingen of het improductief maken van de aanliggende gronden, bestemd voor landbouw of nijverheid. De geschiktmaking van zodanige waterwegen is geboden, voor de ene, omdat men hun uitrusting niet kan vernieuwen zonder rekening te houden met de huidige en toekomstige behoeften, voor de andere, ten einde de hypotheek te lichten die de aanliggende gronden bezwaart en deze zodoende opnieuw bruikbaar te maken.

b) Aanleg van nieuwe waterwegen.

De invloed van de scheepvaartwegen op de ontwikkeling van de industriële activiteit is aan de opmerksaamheid van de overheidslichamen van West-Vlaanderen niet ontgaan; deze hebben herhaaldelijk en fel aangedrongen op de verbetering van de bestaande waterwegen alsmede op het aanleggen van nieuwe verbindingen.

Onlangs nog bracht de Economische Raad van West-Vlaanderen het volgende advies uit:

« Betreffende de waterbouwkundige werken wil de Raad er nogmaals de nadruk op leggen, dat het volstrekt noodzakelijk is West-Vlaanderen te verbinden met het waterwegennet voor schepen van 1.350 ton dat thans in ons land in uitvoering is, zo men de toekomst van deze provincie niet belemmeren wil op het gebied van het invoeren van nieuwe bedrijfstakken. » (1)

c) Nadere bijzonderheden omtrent het programma.

Dit ontwerp van wet beoogt de uitvoering van een structureel programma, gespreid over een periode van 15 jaar; het neemt het beperkt 1.350 ton-programma van de wet van 9 maart 1957 over en vult het aan overeenkomstig het in 1947 opgemaakt waterwegenplan, terwijl het er de internationale verbindingen bijvoegt en bovendien de aanleg van een nieuwe waterweg in uitzicht stelt: het kanaal van de Leie naar de IJzer.

De gezamenlijke op de waterwegen uit te voeren werken werden voorgesteld op kaart n° 6 (bijlage), waarop voorkomen het programma van de wet van 9 maart 1957 en de door onderhavig ontwerp van wet toegevoegde aanvullingen.

Het investeringsprogramma omvat een totale krediet van 21.300 miljoen frank.

Dit krediet is meestendeels verdeeld over drie groepen, die betrekking hebben op waterwegen voor schepen van respectievelijk 2.000, 1.350 en 600-300 ton. Daarenboven wordt meer dan 2 miljard frank gereserveerd om de Regering in de mogelijkheid te stellen om, in geval van internationaal akkoord, een aanvang te maken met een of andere

Certaines régions déjà industrialisées sont en expansion à l'heure actuelle; en outre, la part de la voie d'eau dans les transports ne peut que s'accroître par la réduction des frets et la régularité meilleure de la navigation.

Les transports fluviaux en transit constituent également un élément intéressant, en particulier par le trafic qu'ils apportent à nos ports maritimes.

Il existe, par ailleurs, de nombreuses voies anciennes dont les ouvrages extrêmement vétustes présentent des caractéristiques absolument insuffisantes pour une extension véritable. Enfin, certaines voies, actuellement d'un intérêt réduit pour la navigation, occasionnent de graves inconvénients, tels que des inondations, ou le simple fait de rendre improductif des terrains riverains à destination agricole ou industrielle. L'aménagement de telles voies s'impose, pour les unes, parce qu'on ne peut renouveler leur équipement sans tenir compte des nécessités actuelles et des besoins futurs; pour les autres, en vue de lever l'hypothèque qui grève les terrains riverains et de la rendre ainsi à l'exploitation.

b) Création de voies nouvelles.

L'incidence des voies navigables sur le développement de l'activité industrielle n'a pas échappé aux autorités de la Flandre occidentale qui, à diverses reprises, ont insisté vivement pour l'amélioration des voies existantes et la création de liaisons nouvelles. Récemment encore, le Conseil économique de la Flandre occidentale émettait l'avis suivant: « Concernant les travaux de voies hydrauliques, le Conseil tient à souligner encore une fois qu'il est strictement nécessaire de relier la Flandre occidentale au réseau des voies navigables au gabarit de 1.350 tonnes actuellement en voie de réalisation pour notre pays, si l'on ne peut pas entraver l'avenir de cette province au point de vue de l'implantation d'activités nouvelles. » (1)

c) Détail du programme.

Le présent projet de loi vise l'exécution d'un programme structurel s'étendant sur une période de 15 ans; il reprend le programme réduit de 1.350 tonnes de la loi du 9 mars 1957 et le complète suivant le plan des voies navigables dressé en 1947, en y joignant les liaisons internationales et en prévoyant au surplus la création d'une voie nouvelle: le canal de la Lys à l'Yser.

L'ensemble des travaux à effectuer aux voies navigables est figuré sur la carte n° 6, en annexe, sur laquelle sont repris le programme de la loi du 9 mars 1957 et les compléments apportés par le présent projet de loi.

Le programme d'investissement prévoit un crédit total de 21.300 millions de francs.

Ce crédit se répartit en majeure partie entre trois groupes se rapportant aux voies navigables respectivement au gabarit de 2.000 tonnes, 1.350 tonnes et 600-300 tonnes. De plus, 2.000.000 de francs sont réservés pour permettre au Gouvernement, en cas d'accord international, d'entamer l'une ou l'autre des liaisons internationales auxquelles la

(1) Wensen van de Economische Raad van West-Vlaanderen inzake verbetering van de infrastructuur van het verkeer in West-Vlaanderen, 18 maart 1959.

(1) Désiderata du Conseil économique de la Flandre occidentale en matière d'amélioration de l'infrastructure des transports en Flandre occidentale, 18 mars 1959.

van de internationale verbindingen waarbij België rechtstreeks belang heeft.

Bovendien wordt voorzien in een krediet voor de menigvuldige herstellingswerken en andere werkzaamheden die elk jaar noodzakelijk zullen blijken.

De eerste groep van werken, ten bedrage van 5.100 miljoen frank, omvat het bevaarbaar maken voor schepen van 2.000 ton van de waterwegen der noordelijke dwarsverbinding die de zeehavens van de kust, Gent, Antwerpen en Brussel, alsmede de haven van Luik onderling verbindt.

Deze groep omvat :

- 1° Het kanaal Gent-Brugge-Oostende, dat verbreed en gekalibreerd zal worden vanaf de Ringvaart om Gent, en aangevuld zal worden met een nieuwe ringvaart om Brugge.
- 2° De Ringvaart om Gent, reeds begrepen in het programma van de wet van 9 maart 1957.
- 3° De Zeeschelde tussen Gent en Antwerpen, waar zal overgegaan worden tot de normalisering van de stroom, tot de verzwaring en ophoging der dijken (op grondslag van artikel 101 van de Polderwet), en soortgelijke werken op de aan getij onderhevige bijrivieren met verschillend profiel.
- 4° Het Netekanaal, met vergroting van de sluis te Viersel, bouw van een nieuwe spoorbrug te Waarloos-Duffel, het kalibreren van de Beneden-Nete en de verbreding van het vak Emblem-Viersel.
- 5° Het Albertkanaal, waar zal overgegaan worden tot de bouw van enkele nieuwe sluizen en tot de verbreding van het vak Antwerpen-Herenthals, waarvan het natte dwarsprofiel met het oog op het daar heersende drukke verkeer ontoereikend geworden is.

Een tweede groep van werken, ten bedrage van 9.850 miljoen frank, heeft allereerst betrekking op het bevaarbaar maken voor schepen van 1.350 ton van de waterwegen vermeld in de wet van 9 maart 1957, met uitzondering van de hierboven vernoemde Ringvaart om Gent, en het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, waarvan de laatste werken reeds zijn aanbesteed, namelijk :

- 1° Het kanaal van Charleroi, wat betreft het vak Charleroi-Klabbeek en de hoofdvertakking van Seneffe naar La Louvière ;
- 2° De Samber ;
- 3° De Maas ;
- 4° De Boven-Schelde ;
- 5° Het Centrumkanaal ;

Vervolgens omvat die groep enkele bijkomende werken :

- 6° De opheffing van enige vernauwingen in het vak Brussel-Klabbeek van het kanaal Charleroi-Brussel en de verdubbeling van sommige sluizen in dat vak ;
- 7° Het bevaarbaar maken van de Maas tussen de Franse en de Nederlandse grens voor schepen met een normale diepgang van 2.50 m. Deze werken zullen bovendien een betere afvoer van het hoog opperwater en zodoende een vermindering van de overstromingen ten gevolge hebben ;
- 8° Het volledig kalibreren van de Boven-Schelde, waarbij onder meer het vak Berchem-Kerkhove zal rechtgetrokken en de traversen van Oudenaarde en Doornik zullen verbeterd worden.

Belgique est directement intéressée. Un crédit, enfin, est prévu pour les multiples travaux de restauration et autres activités qui se révèlent indispensables chaque année.

Le premier groupe de travaux, d'un montant de 5.100 millions de francs, comprend la mise au gabarit de 2.000 tonnes des voies de la transversale nord reliant entre eux les ports maritimes de la côte, de Gand, d'Anvers et de Bruxelles, ainsi que le port de Liège.

Ce groupe comprend :

- 1° le canal de Gand-Bruges-Ostende qui sera élargi et calibré depuis le canal circulaire de Gand et complété par un nouveau canal circulaire autour de Bruges.
- 2° le canal circulaire de Gand déjà prévu au programme de la loi du 9 mars 1957.
- 3° l'Escaut maritime entre Gand et Anvers, comportant la normalisation du fleuve, le renforcement et l'exhaussement des digues (sur la base de l'article 101 de la loi des Polders), et des travaux analogues sur les affluents soumis à marée, de gabarits divers.
- 4° le canal de la Nèthe, avec l'agrandissement de l'écluse de Viersel, la construction d'un nouveau pont-rails à Waarloos-Duffel, le calibrage de la Basse-Nèthe et l'élargissement de la section Emblem-Viersel.
- 5° le canal Albert avec la construction des quelques nouvelles écluses et l'élargissement du tronçon Anvers-Herenthals dont la section mouillée est devenue insuffisante pour l'importance du trafic.

Un deuxième groupe de travaux, d'un montant de 9.850 millions de francs, comprend en premier lieu la mise au gabarit de 1.350 tonnes des voies prévues dans la loi du 9 mars 1957, sauf le canal circulaire de Gand repris ci-dessus et le canal Nimy-Blaton-Péronnes dont les derniers travaux ont déjà été mis en adjudication, soit :

- 1° le canal de Charleroi en ce qui concerne la section Charleroi-Clabecq et la branche principale de Seneffe à La Louvière ;
- 2° la Sambre ;
- 3° la Meuse ;
- 4° le Haut-Escaut ;
- 5° le canal du Centre ;

En second lieu, il comprend des travaux complémentaires :

- 6° la suppression de quelques étranglements sur la section Bruxelles-Clabecq du canal de Charleroi à Bruxelles et dédoublement de certaines écluses sur cette section ;
- 7° le calibrage de la Meuse entre les frontières française et néerlandaise en vue de la navigation à l'enfoncement normal de 2.50 m. Ces travaux auront également pour effet d'améliorer l'écoulement des crues et ainsi de réduire les inondations ;
- 8° le calibrage général du Haut-Escaut comportant notamment la rectification de Berchem-Kerkhove et l'amélioration des traverses d'Audenaerde et de Tournai.

Tenslotte omvat een *derde groep* van werken, ten belope van 1.840 miljoen frank, waterwegen voor schepen van 300 tot 600 ton; ze heeft betrekking op de aanleg van een nieuwe en de modernisering van enkele bestaande waterwegen, met het tweevoudig doel de scheepvaart te verbeteren en de aanliggende gronden terug gezond te maken :

- 1° De IJzer zal gekalibreerd worden, waarbij de waterspiegel zal verlaagd worden ten einde voor de landbouw schadelijke toestanden te verhelpen ;
- 2° Het nieuw kanaal Leie-IJzer zal aan de streek van Ieper nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden verschaffen ;
- 3° De geschiktmaking van de Dender zal door een betere verdeling der panden tevens de gezondmaking der aanliggende gronden die voor de landbouw bestemd zijn, mogelijk maken ;
- 4° Het kanaal Bergen-Condé zal gedeeltelijk gemoderniseerd worden, waardoor tevens een oplossing zal gegeven worden aan het probleem van de ontwatering van de vallei der Beneden-Hene.

B. De zeehavens,

Het is voor ons land een levenskwestie dat onze havens in de groeiende behoeften van handel en nijverheid kunnen blijven voorzien.

Dit oogmerk vertoont twee aspecten : eendeels de modernisering der huidige installaties en hun outillering, voor een efficiënter gebruik ervan, en anderdeels de eigenlijke uitbreiding door de bouw en outillering van nieuwe aanlegplaatsen en door de verbetering van de toegangswegen opdat zeeschepen met een grotere tonnemaat zouden kunnen binnenkomen.

In het investeringsprogramma over 15 jaar, dat in dit ontwerp van wet voorkomt, zijn niet al de wenselijk geachte werken voorzien, maar alleen die welke onmisbaar en uiterst dringend geacht worden, en dit voor een bedrag van ongeveer 14,5 miljard frank : de overige werken kunnen na 1974 uitgevoerd worden, tenzij dwingende economische vereisten een wijziging van het programma mochten vergen, welke mogelijkheid bij de wet voorzien is.

De bijgevoegde kaarten (bijlagen 7, 8, 9 en 10) stellen de ontworpen uitbreidingswerken in de haven van Antwerpen, in de haven van Gent en aan het kanaal Gent-Terneuzen, in de havens van Brugge en Zeebrugge, alsmede in de haven van Oostende in het licht.

1. RAMINGEN EN PROGRAMMA'S.

a) De haven van Antwerpen.

De evolutie van de toestand in de loop der jongste jaren geeft nauwkeurige aanwijzingen omtrent de aard en de omvang van de uit te voeren geschiktmakings- en uitrustingswerken. Antwerpen heeft namelijk verkeer en industrieën kunnen aantrekken zodra geschikte terreinen of kaaiplateau's beschikbaar waren.

De jongste ontwikkeling der nijverheidsactiviteit rond de petroleumhaven, op een ogenblik dat de belangrijkste sectoren van het bedrijfsleven een moeilijke periode doormaakten is een bewijs dat pleit voor de uitbreiding van de haven. De mogelijkheden geboden door de bestaande installaties, met inbegrip van de door de Staat gegraven en in 1951 voltooide petroleumhaven, zijn uitgeput.

Enfin, *un troisième groupe* de travaux d'un montant de 1.840 millions de francs, comprend des voies au gabarit de 300 à 600 tonnes et est relatif à la création d'une voie nouvelle et à la modernisation de quelques voies existantes, répondant au double but de l'amélioration de la navigation et de l'assainissement des terrains environnants :

- 1° L'Yser sera calibré, les flottaisons étant abaissées en vue de porter remède à des situations nuisibles à l'agriculture ;
- 2° le nouveau canal Lys-Yser, donnera à la région yproise de nouvelles possibilités de développement ;
- 3° l'aménagement de la Dendre permettra en même temps, par la meilleure répartition des biefs, l'assainissement des terrains riverains à destination agricole ;
- 4° le canal Mons-Condé sera partiellement modernisé, contribuant à donner une solution au problème du dévergement de la vallée de la Haine inférieure.

B. Les ports maritimes.

La nécessité de mettre nos ports en mesure de répondre aux besoins croissants du commerce et de l'industrie est d'une importance vitale pour le pays.

Cet objectif revêt deux aspects : d'une part, la modernisation des installations actuelles et de leur équipement en vue de leur meilleure utilisation et, d'autre part, l'extension proprement dite par la création et l'équipement de nouveaux emplacements d'accostage, et par l'amélioration des accès en vue de l'arrivée des navires de plus fort tonnage.

Le programme d'investissement de quinze ans figurant dans le présent projet de loi ne prévoit pas la totalité des travaux souhaitables, mais les travaux estimés indispensables et de première urgence et cela pour un montant d'environ 14,5 milliards de francs, le restant des travaux pouvant être exécuté après 1974, à moins que des nécessités économiques impérieuses imposent une modification du programme, possibilité prévue par la loi.

Les cartes faisant l'objet des annexes n°s 7, 8, 9 et 10 mettent en lumière les aménagements projetés au port d'Anvers, au port de Gand et au canal Gand-Terneuzen, aux ports de Bruges et de Zeebrugge, ainsi qu'au port d'Ostende.

1. PREVISIONS ET PROGRAMMES.

a) Le port d'Anvers.

L'évolution de la situation au cours des dernières années donne des indications précises quant à la nature et à l'importance des aménagements et équipements à prévoir. Anvers a notamment su attirer du trafic et des industries, du moment que des terrains ou des plateaux de quais adéquats étaient disponibles.

Le récent développement des activités industrielles aux abords du port pétrolier, à un moment où les secteurs les plus importants de la vie économique ont connu une période difficile, est un gage de l'extension du port. Les possibilités offertes par les installations existantes, y comprises celles du port pétrolier, construit par l'Etat et achevé en 1951, sont épuisées.

a) *Resultaten van de wet van 5 juli 1956.*

Op de kaaimuren van het vijfde havendok met nijverheidsdok is reeds volledig beslag gelegd door de regelmatige scheepvaartlijnen evenals door de opslagplaatsen en de diverse nijverheidsinstallaties. Om hun exploitatie dadelijk te kunnen aanvatten, hebben enkele private firma's de daartoe nodige werken reeds ondernomen. De $\frac{2}{3}$ van de achterliggende terreinen ten zuiden van dat havendok zijn eveneens reeds besproken.

De voor het laadbruggenbedrijf verlengde kaaimuur, die weldra zal voltooid zijn, zal onmiddellijk geconcedeerd en in gebruik genomen worden. Hetzelfde geldt voor de aan de westeroever van het toegangskanaal tot de petroleumhaven gelegen nieuwe aanlegplaatsen die voor de grote tankschepen bestemd zijn.

Talrijke firma's hebben aanvragen ingediend voor het bekomen van vaste aanlegplaatsen aan het zesde havendok, waarvan het graven aangevat is, en onderhandelingen zijn aan de gang voor gelijkaardige aanlegplaatsen en terreinen die aan het nieuw kanaaldok gelegen zijn.

Deze enkele gegevens tonen aan, op een ogenblik dat de uitvoering van het bij de wet van 5 juli 1956 voorziene en bij die van 15 april 1958 aangevulde bouwprogramma nog in haar beginstadium is, hoezeer de ontwikkeling van de haven van Antwerpen aan de werkelijke economische behoeften beantwoordt.

Het nieuw gedeeltelijk programma (bijgevoegde kaart n° 7).

De voornaamste behoeften zijn aanlegplaatsen voor zeeschepen alsook onmisbare terreinen voor de industrieën die afgestemd zijn op zeeverkeer.

Het aantal en de tonnemaat der schepen geven een eerste aanwijzing. Van 1951 tot 1958 is hun aantal van 11.425 tot 16.282 en hun B.N.T. van 26,5 tot 42,5 miljoen ton gestegen, terwijl hun gemiddelde B.N.T.-tonnemaat van 2.320 tot 2.613 ton opliep.

Een tweede element wordt gevormd door het aantal scheepvaartlijnen, waarvan de exploitatie vaste aanlegplaatsen vergt, en waardoor een in verhouding grotere kaailengte vereist wordt. Dienaangaande dient opgemerkt dat een groot aantal regelmatige scheepvaartlijnen een vast verkeer meebrengen, dat minder vatbaar is voor de wisselvalligheden van de conjunctuur. Het aantal erkende regelmatige scheepvaartlijnen is van 1956 tot 1958 in steeds stijgende lijn toegenomen van 182 tot 209, d.i. met bijna 15 t. h., terwijl het aantal reizen op die lijnen, met vertrek uit Antwerpen, tijdens dezelfde periode van 10.575 tot 11.619 gestegen is, wat een verhoging met bijna 10 t. h. betekent.

Ten slotte trekt de mogelijkheid tot rechtstreeks zeevervoer zekere takken van de nijverheid aan, die plaatsen zoeken hetzij aan de kaaien zelf, hetzij in de naaste omgeving.

Het nieuwe programma omvat in hoofdzaak, benevens de voortzetting van de uitvoering der werken, voorzien bij de wetten van 1956 en van 1958, het graven van een zevende havendok en het vergroten van de vaardiepte vóór sommige kaaimuren van de Schelde, evenals het verbinden van het vijfde havendok met het Amerikadok.

De noordelijke kaaimuren van het zevende havendok zullen niet alleen nieuwe aanlegplaatsen verschaffen, maar bovendien wegens de nabijheid van Antwerpen-Noord, gunstig zijn voor overlading op spoorwegwagens, ter-

Résultats de la loi du 5 juillet 1956.

Les murs de quai de la cinquième darse avec bassin industriel sont entièrement retenus par les lignes régulières, les entrepôts et les installations industrielles diverses. Des firmes privées y ont déjà entrepris les travaux nécessaires à leur exploitation en vue de commencer celle-ci sans retard. Les $\frac{2}{3}$ des arrières-terrains situés au sud de cette darse sont également retenus.

Le mur de quai prolongé pour ponts transbordeurs, qui sera bientôt terminé, sera immédiatement concédé et utilisé. Il en est de même des nouveaux emplacements d'accostage destinés aux grands tankers, à la rive ouest du chenal d'accès au port pétrolier.

De nombreuses firmes ont présenté des demandes en vue d'emplacements d'accostage fixes à la sixième darse, dont la construction est entamée et des pourparlers sont déjà en cours pour des emplacements analogues et des terrains au nouveau bassin canal.

Ces quelques éléments, à un moment où le programme de construction prévu par la loi du 5 juillet 1956 complétée par celle du 15 avril 1958, est encore à ses débuts, montrent à quel point le développement du port d'Anvers répond à de réels besoins économiques.

Le nouveau programme partiel (Carte n° 7 en annexe).

Les besoins primordiaux consistent en emplacements d'accostage pour navires de mer ainsi qu'en terrains indispensables aux industries qui recherchent le trafic par mer.

Le nombre et le tonnage des navires donnent une première indication. De 1951 à 1958, leur nombre est passé de 11.425 à 16.282 et leur B.N.T. de 26,5 à 42,5 millions de tonnes, tandis que leur tonnage moyen B.N.T. passait de 2.320 à 2.613 tonnes.

Un second élément réside dans le nombre de lignes régulières, dont l'exploitation demande des emplacements d'accostage fixes, ce qui implique une longueur de quai augmentée en proportion. Il y a lieu de remarquer à cet égard qu'un grand nombre de lignes régulières est un élément de trafic stable, moins sensible aux fluctuations de la conjoncture. Le nombre de lignes régulières reconnues s'est accru de façon continue, de 182 à 209, soit de près de 15 pour cent de 1956 à 1958, tandis que le nombre de voyages qu'elles assurent, au départ d'Anvers, est passé de 10.575 à 11.619, augmentant de près de 10 pour cent pour la même période.

Enfin, la possibilité directe de transport maritime attire certains secteurs de l'industrie qui recherchent des emplacements soit aux quais mêmes, soit à proximité.

Le nouveau programme comprend en ordre principal, outre la continuation des travaux prévus par les lois de 1956 et 1958, la construction d'une septième darse et l'augmentation du mouillage devant certains murs de quai de l'Escaut, ainsi que le raccordement de la cinquième darse au bassin d'Amérique.

Tout en créant des emplacements d'accostage, les quais nord de la septième darse seront favorables au transbordement par voie ferrée, en raison de la proximité de la gare de formation d'Anvers-Nord, tandis que en arrière des

wijl de terreinen achter de zuiderkaaien, tussen het zevende en het zesde havendok gelegen en met een oppervlakte van verscheidene tientallen hectaren, nieuwe mogelijkheden voor de nijverheid zullen openen. De ontworpen vaardiepte zal, met het oog op het vervoer van stortgoederen, de toegang van schepen met grote tonnemaat, met minstens 50.000 ton dw., toelaten.

De vergroting van de vaardiepte vóór sommige Scheldekaaien beantwoordt tegelijk aan de vereisten van de scheepvaart en van de handel. Die kaaien zullen de « open haven » vormen, die vooral voor het verkeer der regelmatige lijnen die geen al te grote tonnemaat verhandelen, bestemd is; dat verkeer zal aldus gespaard blijven voor de hinder en de vertragingen die het doorvaren van sluizen meebrengt.

Al die werken tot uitbreiding van de haven van Antwerpen dienen aangevuld te worden door het verbeteren van zijn toegangen, zowel vanuit de zee als over de binnenwateren.

Juist met het doel toegang te verlenen aan schepen met grote tonnemaat (50.000 t.d.w.) zullen als eerste fase (1961-1968) werken worden uitgevoerd tot het verdiepen en het kalibreren van de Schelde beneden Antwerpen en het verbinden ervan met de diepe vaargeulen in zee; in een tweede fase zal de haven toegankelijk worden gemaakt voor schepen van meer dan 50.000 t.d.w.

b) De haven van Gent.

Vóór de jongste wereldoorlog bekleedde de haven van Gent onder de havens van West-Europa een benijdenswaardige positie. Zij kwam onmiddellijk na Antwerpen, Rotterdam en Hamburg.

Na het einde der vijandelijkheden kon de haven van Gent de evolutie van het zeeverkeer niet volgen en is ze ten opzichte van de andere Europese havens achteruitgegaan. Zo zag de haven van Gent sommige soorten van dit verkeer verminderen, terwijl andere geheel verloren gingen.

Deze ernstige toestand is te wijten aan de ontoereikendheid van zijn toegangsweg en vooral aan de huidige sluis te Terneuzen, die slechts doorgang verleent aan schepen van 10.000 ton met beperkte lading.

De verschillende Belgische regeringen die elkaar opvolgden, zijn tegenover deze onduidelijke toestand niet onverschillig gebleven.

Ingevolge het verslag over de werkzaamheden van de Belgische-Nederlandse bijzondere commissie voor de waterwegen en havenproblemen, dat op 25 november 1950 aan de Belgische en Nederlandse Regeringen aangeboden werd, hebben genoemde regeringen de HH. Van Cauwelaert en Steenberghe opdracht gegeven voorstellen te doen voor de regeling der door bovengemelde commissie behandelde problemen: dezen brachten hun advies uit op 11 maart 1954.

In het verslag van de Belgische en Nederlandse technici aan de onderhandelaars, betreffende de bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen en de verruiming van het kanaal Gent-Terneuzen, staat het volgende te lezen: « Het doel van het ontwerp is de haven van Gent bereikbaar te maken voor grote zeeschepen langs een goed bevaarbaar kanaal, toegankelijk door een sluis, waarmee ononderbroken kan worden gesloten ».

Het ontwerp van het gemoderniseerd kanaal, zoals het thans voorgesteld is, laat de vaart in beide richtingen toe van zeeschepen van ongeveer 50.000 t.d.w. In het ontwerp

quais sud, les terrains situés entre la septième et la sixième darse, où une superficie de plusieurs dizaines d'hectares deviendra disponible, donneront à l'industrie de nouvelles possibilités. Le mouillage prévu vise l'accès des navires de grand tonnage, d'au moins 50.000 d.w.t., en vue du trafic des marchandises en vrac.

L'augmentation du mouillage devant certains des quais de l'Escaut répond à la fois à des nécessités nautiques et commerciales. Ils continueront le « port ouvert ». Le trafic des lignes régulières, particulièrement celles qui n'ont pas de très grands tonnages à manipuler, leur est destiné; ce trafic ne sera pas sujet aux inconvénients et aux retards inhérents aux écluses.

Cet ensemble de travaux d'extension du port d'Anvers doit être complété par l'amélioration de ses accès, tant par la voie maritime que la voie fluviale.

C'est dans le but de permettre l'accès d'unités de grand tonnage (50.000 d.w.t.) qu'une première phase (1961-1968) d'approfondissement et de calibrage de l'Escaut en aval d'Anvers et de sa liaison avec les passes profondes en mer, est prévue; elle sera suivie d'une seconde qui permettra l'accès de navires d'un tonnage supérieur à 50.000 d.w.t.

b) Le port de Gand.

Avant la dernière guerre mondiale le port de Gand occupait parmi les ports de l'Europe de l'Ouest une situation enviable. Il n'était précédé que par Anvers, Rotterdam et Hambourg.

Après la fin des hostilités le port de Gand n'a pas pu suivre l'évolution du trafic maritime et a rétrogradé par rapport aux autres ports européens. Ainsi il a vu diminuer certains de ses trafics, tandis que d'autres étaient entièrement perdus.

La cause de cette situation grave réside dans l'insuffisance de son accès et en ordre principal de celle de l'écluse actuelle de Terneuzen qui ne permet l'arrivée de navires de 10.000 t. qu'avec chargement réduit.

Les divers gouvernements belges qui se sont succédés n'ont pas été insensibles à cette situation intolérable.

Suite au rapport sur les activités de la Commission spéciale belgo-néerlandaise des voies d'eau et des questions portuaires, présenté aux Gouvernements de la Belgique et des Pays-Bas le 25 novembre 1950, ces Gouvernements ont estimé devoir confier à MM. Van Cauwelaert et Steenberghe le soin de faire des propositions en vue de régler les problèmes traités par la commission sus-mentionnée; leur avis fut déposé le 11 mars 1954.

Dans le rapport des techniciens belges et néerlandais aux négociateurs au sujet de la construction d'une nouvelle écluse maritime à Terneuzen et de l'agrandissement du canal Gand-Terneuzen, ces derniers s'expriment comme suit: « Le but du projet est de permettre aux grands navires de mer d'atteindre le port de Gand par un canal offrant de bonnes conditions de navigabilité et accessible par une écluse capable de livrer passage d'une manière continue à la navigation. »

Le projet du canal modernisé, tel qu'il est proposé actuellement, permet la navigation à double sens de navires d'environ 50.000 d.w.t. Aussi le projet de traité à conclure entre

van de door de twee landen te sluiten overeenkomst is dan ook bepaald dat de schutsluis met tussenhoofd de volgende afmetingen zal hebben : 290 m. $\times$ 40 m.

De ontworpen werken omvatten eveneens het bouwen van een nieuwe schutsluis met tussenhoofd voor de binnenscheepvaart, van 240 m. $\times$ 24 m.

Het voor het kanaal aangenomen dwarsprofiel heeft een bodembreedte van 72 m. op een diepte van 12,50 m. onder het kanaalpeil en een breedte van 150 m. op de waterspiegel. Op het Belgisch gedeelte, begrepen tussen het Sifferdok en de vroegere spoorbrug te Zelzate, is op de oosteroever echter nog een extra verbreding voorzien, waardoor een overlangs havendok gevormd wordt.

Langs dit havendok bevinden zich uitgestrekte nijverheidsterreinen, die uitstekend gelegen zijn en die verbonden zijn, eensdeels hetzij met de zee, hetzij via het kanaal met het gemoderniseerd waterwegennet, en anderdeels met het wegen- en spoorwegennet door een ten oosten van bedoelde terreinen nieuw aan te leggen weg en spoorweg.

In afwachting van het ondertekenen van het verdrag door beide Regeringen, heeft de Belgische Regering op haar grondgebied de werken tot verbreding van het kanaal reeds aangevat. Tot aan de Eendenkooibrug is de verbreding reeds uitgevoerd; voorbij Terdonk is ze thans aan de gang.

Het nieuw investeringsprogramma voorziet de voortzetting der werken tot verruiming van het kanaal op Belgisch grondgebied, evenals de financiering van de Belgische bijdrage in de kosten van de werken aan het kanaal op Nederlands grondgebied en van de nieuwe zeelsluis te Terneuzen. Bovendien is de verdieping en de volledige voorziening met kaaimuren van het Sifferdok voorzien, waardoor de haven van Gent ruime aanlegmogelijkheden zal krijgen (bijgevoegde kaart n° 8).

De nieuwe installaties zullen de haven van Gent in staat stellen, zonder de andere Belgische havens concurrentie aan te doen, haar verloren handelsverkeer te heroveren.

c) De havens van Zeebrugge en van Brugge.

De havens van Zeebrugge en Brugge hebben tot nog toe de gelegenheid niet gehad zich op harmonieuze wijze te ontwikkelen. Vanaf hun ontstaan zwaar getroffen door de vernielingen van twee wereldoorlogen werden er pas in de allerjongste tijd enkele regelmatige scheepvaartlijnen gevestigd en industriezones ingericht. Bovendien sedert het ontwerpen van deze havens is de tonnage van de schepen, meer inzonderheid der petroleumtankers, voortdurend toegenomen, vooral sedert de Suezcrisis. De voorwaarden tot het beter toegankelijk maken dezer havens dienen derhalve verbeterd te worden; hun vaardiepte dient vergroot ten einde ze in staat te stellen de hen opgelegde taak daadwerkelijk te vervullen.

Nochtans is hun ligging in de nabijheid van de zeer belangrijke vaarroute Noord-Zuid een waarborg voor hun welslagen in de toekomst. Thans baant aanhoudend en geleidelijk een nieuwe bloeitijd zich een weg.

Zo zijn de terreinen in de omtrek van het nijverheidsdok van Brugge, die pas in 1952 ontsloten werden, reeds volledig ingenomen door 28 nieuwe bedrijven, die naar schatting aan 2.000 arbeiders werk verschaffen.

Er zijn reeds onderhandelingen aangevat voor een gedeelte der terreinen die einde 1960 beschikbaar zullen worden rond het nieuwe nijverheidsdok dat thans in de achterhaven van Zeebrugge gegraven wordt, alsook voor de terreinen die thans op de westerbank van de rede van

les deux pays prévoit que la nouvelle écluse maritime aura les dimensions suivantes en plan : 290 m. $\times$ 40 m. avec portes intermédiaires.

Les travaux prévus comprennent également une nouvelle écluse de navigation intérieure de 240 m. $\times$ 24 m. avec portes intermédiaires.

Le profil en travers adopté pour le canal présente au plafond une largeur de 72 m. à une profondeur de 12,50 m. sous flottaison et une largeur de 150 m. à la ligne d'eau. Toutefois, sur la partie belge comprise entre le bassin Siffer et l'ancien pont-rails de Zelzate, un élargissement supplémentaire est prévu sur la rive est, constituant ainsi une darse longitudinale.

Cette darse longe de vastes terrains industriels admirablement situés et reliés d'une part soit à la mer, soit par le canal au réseau modernisé des voies navigables et d'autre part au réseau routier et ferroviaire par une nouvelle route et voie ferrée à construire à l'est des terrains envisagés.

En attendant la signature du traité par les deux Gouvernements, le Gouvernement belge a déjà entamé les travaux d'élargissement du canal sur son territoire. A l'heure actuelle l'élargissement est terminé jusqu'au pont dit « Eendenkooibrug » et en cours d'exécution au-delà de Terdonk.

Le nouveau programme d'investissement prévoit la continuation des travaux d'agrandissement du canal sur le territoire belge, ainsi que le financement de l'intervention belge dans le coût des travaux au canal sur territoire néerlandais et de celui de la nouvelle écluse maritime à Terneuzen. Sont prévus, en outre, l'approfondissement et l'équipement complet en murs de quai du bassin Siffer offrant ainsi au port de Gand de vastes possibilités d'accostage (carte n° 8 en annexe).

Les nouvelles installations permettront au port de Gand, sans devoir faire la concurrence aux autres ports belges, de reconquérir ses trafics perdus.

c) Les ports de Zeebrugge et de Bruges.

Les ports de Zeebrugge et de Bruges n'ont pas eu l'occasion jusqu'à ce jour de se développer harmonieusement. Durement frappés depuis leur naissance par les destructions de deux guerres mondiales, ils n'ont pu connaître que ces toutes dernières années l'installation de quelques lignes régulières et la création de zones industrielles. De plus, depuis la conception de ces ports, le tonnage des navires, spécialement des pétroliers, n'a fait que croître, depuis la crise de Suez surtout. Les conditions d'accessibilité de ces ports doivent donc être améliorées, leur mouillage doit être augmenté pour qu'ils puissent jouer efficacement le rôle qui leur est imparti.

Pourtant, leur situation à proximité de la route maritime très importante nord-sud est un gage de leur réussite future. Du reste, actuellement, un renouveau constant et progressif se fait jour.

Ainsi, les terrains situés aux abords du bassin industriel de Bruges en exploitation depuis 1952 seulement, sont entièrement occupés par 28 nouvelles entreprises utilisant une main-d'œuvre estimée à 2.000 unités.

Des pourparlers sont déjà engagés pour une partie des terrains qui seront disponibles fin 1960 autour du nouveau bassin industriel actuellement en construction dans l'arrière-port de Zeebrugge, ainsi que les terrains actuellement endigués sur le banc ouest de la rade de Zeebrugge. D'autres

Zeebrugge ingedijkt worden. Andere besprekingen onderstrepen het feit dat het buitenland groot belang stelt in de uitbreiding van de havens van Zeebrugge en Brugge.

Maar de industrieën die reeds ter plaatse gevestigd zijn of er zich later kunnen vestigen, worden slecht bediend door de bestaande installaties, die wegens hun geringe omvang niet aan het hedendaags zeeverkeer aangepast zijn : de toegangen zijn moeilijk, de zeesluis is ontoereikend en er zijn te weinig aanlegkaaien.

Om een harmonische en gestadige ontwikkeling van het natuurlijk achterland van die havens, d.w.z. West-Vlaanderen, te waarborgen, is de modernisering van de haveninstallaties onmisbaar.

Die modernisering kan in drie stadia verdeeld worden :

Eerste stadium :

Dit bestaat in de inleidende geschiktmaking van de haven van Zeebrugge, zoals die ontworpen is door de Werkgroep belast met het onderzoek naar de mogelijkheden om de haven van Zeebrugge toegankelijk te maken voor zeeschepen met grote diepgang (1).

De werken omvatten :

- het verbreden van het uiteinde van de havendam, over een lengte van ongeveer 800 m. ;
- het verzwaren van de kop van het oosterschiereiland en het bouwen van een voorlopige dijk ;
- het uitbaggeren van een vaargeul door het « Zand » ;
- baggerwerk in de rede ;
- het uitrusten van de nieuwe kaaien.

Tweede stadium :

Dit « nijverheidsstadium » omvat :

- het graven van twee nieuwe havendokken te Zeebrugge ;
- het verbreden en verdiepen van het Boudewijnkanaal ;
- het graven van een nieuw havendok te Brugge ;
- de bouw van een zeesluis te Zeebrugge.

Derde stadium :

Omvat de werken die in de « Wielingen » moeten ondernomen worden, en die moeten dienen zowel voor de toegang tot de haven van Zeebrugge als tot die van Antwerpen en Gent. Aldus zal de voorhaven van Zeebrugge toegankelijk worden voor de grootste zeeschepen.

Op het huidig programma staat de uitvoering van het eerste stadium ; het tweede zal uitgevoerd worden tegen de tijd dat de grootindustrie zich in de streek Brugge-Zeebrugge komt vestigen ; het derde stadium is grotendeels begrepen in de werken die de toegang tot de haven van Antwerpen van zeeschepen met grote tonnemaat beogen (bijgevoegde kaart n° 9).

d) De haven van Oostende.

In het raam van de overeenkomst-wet van 5/12 augustus 1912 tussen de Staat en de Stad Oostende, wordt de bouw van een derde slipway in uitzicht gesteld.

pourparlers soulignent que l'étranger s'intéresse vivement à l'expansion des ports de Zeebrugge et de Bruges.

Mais les industries déjà en place ou pouvant s'implanter ultérieurement sont mal servies par les installations existantes du fait de leurs faibles dimensions, non adaptées au trafic maritime du jour : les accès sont difficiles, l'écluse maritime est insuffisante, il y a trop peu de quais d'accostage.

La modernisation de ces installations portuaires est indispensable si l'on veut garantir à leur hinterland naturel, c'est-à-dire la Flandre occidentale, un développement harmonieux et continu.

Cette modernisation peut être envisagée en trois phases.

Première phase :

Celle-ci consiste dans l'aménagement initial du port de Zeebrugge tel qu'il a été établi par le groupe de travail chargé d'étudier les possibilités de rendre le port de Zeebrugge accessible aux navires de grand tirant d'eau (1).

Les travaux comprennent :

- l'élargissement de l'extrémité du môle, sur une distance d'environ 800 m. ;
- la consolidation du musoir de la presqu'île Est et la construction d'une digue provisoire ;
- le dragage d'un chenal à travers la passe du « Zand » ;
- des dragages dans la rade ;
- l'équipement des nouveaux quais.

Deuxième phase :

Cette phase « industrielle » comprend :

- la construction de deux nouvelles darses à Zeebrugge ;
- l'élargissement et l'approfondissement du canal Baudouin ;
- la construction d'une nouvelle darse à Bruges ;
- la construction d'une écluse maritime à Zeebrugge.

Troisième phase :

Elle vise des travaux à entreprendre dans les Wielingen, travaux qui doivent servir aussi bien à l'accès du port de Zeebrugge qu'à l'accès des ports d'Anvers et de Gand. L'avant-port de Zeebrugge deviendrait ainsi accessible aux plus grands navires.

Le programme prévu dans le projet de loi concerne l'exécution de la première phase ; la deuxième est envisagée pour le moment où la grande industrie s'installerait dans la région de Bruges-Zeebrugge ; la troisième est en majeure partie reprise dans les travaux visant l'accès de navires de fort tonnage au port d'Anvers (carte n° 9 en annexe).

d) Le port d'Ostende.

Dans le cadre de la convention-loi du 5-12 août 1912 entre l'Etat et la ville d'Ostende, la construction d'un troisième slipway est envisagée.

(1) Werkgroep onder voorzitterschap van de Heer Professor G. WILLEMS, Secretaris-Generaal van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw.

(1) Groupe de travail présidé par M. le Professeur G. WILLEMS, Secrétaire Général du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction.

De modernisering omvat eveneens het graven van een vlotdok in de vissershaven, de bouw van een nieuw oostelijk havenhoofd en het verbreden van de toegangsvaargeul, het vergroten van het stationsplein tot aan de oude handelsdokken, de bouw van nieuwe kaaien in diep water, de herstelling en verbetering van de verdedigingswerken, kaaien en wegen der huidige haven, alsook de verbetering van de inrichtingen tot bescherming der haven tegen overstromingen bij stormvloed (bijgevoegde kaart n° 10).

e) De havens van Brussel en van Luik.

Ten einde de toegang tot de haven van Brussel te verbeteren, zijn nieuwe sluizen ontworpen te Wintam, Willebroek en Kapelle-op-den-Bos, benevens het verbreden van het kanaal aan de Drie Fonteinen. De wederopbouw der bruggen te Humbeek, Tisselt en Grimbergen is eveneens voorzien.

De accommodatie van de haven van Monsin te Luik zal vergroot worden door de bouw van een steenkoolkaai en het graven van een derde havendok.

2. PRODUCTIVITEIT EN RENTABILITEIT.

In 't algemeen is de economische productiviteit der investeringen in havens overbekend en is het niet nodig deze in bijzonderheden uiteen te zetten. Het volstaat enkele aspecten ervan te belichten.

Buiten de normale functie van een zeehaven, die bestaat in het ontvangen en verzenden van koopwaren, heeft de jongste economische evolutie laten zien dat er talrijke industrieën in zijn onmiddellijke nabijheid gevestigd worden: oliaffinaderijen, chemische bedrijven en, in sommige vreemde landen, ijzer- en staalfabrieken.

Het belang van de industrialisatie der haventerreinen wordt voldoende in het licht gesteld door het streven der privémaatschappijen, naar het verkrijgen van de beschikking over ruime terreinen ten einde er hun inrichtingen te vestigen. Zo overtreft de vraag dan ook de mogelijkheden van de bestaande industriebedrijven.

Daar evenwel het vervoer van goederen en grondstoffen meer en meer geschiedt door schepen waarvan de tonnemaat onophoudend toeneemt, zullen de zeehavens geen enkele toekomst hebben indien ze voor deze schepen ontoegankelijk zijn of ontoegankelijk worden.

Zo het ontsluiten van deze terreinen reeds een meerdere waarde vormt, dan is de verhoging der activiteit die er uit voortvloeit een belangrijke welvaartsfactor.

De ontworpen werken beogen dus niet enkel de verhoging van de omzet maar tevens de industrialisering van de haventerreinen.

De toegang van schepen met grotere tonnemaat en het verhogen van de aanlegmogelijkheden zijn factoren die een gunstige invloed uitoefenen op de uitbreiding van het verkeer. Dit laatste is niet enkel nodig voor de nieuwe nijverheidsbedrijven maar is tevens onontbeerlijk voor het behoud en de uitbreiding der reeds bestaande industrieën.

Deze toeneming van de omzet mag bijzonder verwacht worden wegens de aard zelf der ontworpen werken.

Tijdens één enkele eeuw is het verbruik van kolen twintig maal groter en dit van het ijzer zestig maal groter geworden. Het vraagstuk der voorziening van de bedrijven met grondstoffen is derhalve van hoofdzakelijk belang vermits hun verbruik van grondstoffen datgene van de wereldbevolking op de voet volgt. Het gaat gepaard met talrijke nevenactiviteiten die er het rechtstreeks gevolg

La modernisation comporte également le creusement d'un bassin à flot au port de pêche, d'une nouvelle estacade est et l'élargissement du chenal d'accès, l'extension de la place de la station aux anciens bassins de commerce, la construction de nouveaux quais en eau profonde, la réparation et l'amélioration des ouvrages de défense, des quais et des voiries du port actuel, ainsi que l'amélioration des dispositifs de protection du port contre les inondations à l'occasion des marées-tempêtes (carte n° 10 en annexe).

e) Les ports de Bruxelles et de Liège.

En vue d'améliorer l'accès du port de Bruxelles, de nouvelles écluses sont prévues à Wintam, Willebroek et Kapelle-op-den-Bos, de même qu'un élargissement du canal à Trois-Fontaines. La reconstruction des ponts de Humbeek, de Tisselt et de Grimbergen est également prévue.

Les disponibilités du port de Monsin de Liège seront accrues par la construction d'un quai charbonnier et le creusement d'une troisième darse.

2. PRODUCTIVITE ET RENTABILITE.

D'une manière générale, la productivité économique des investissements en matière portuaire est trop connue pour qu'il soit nécessaire d'en faire le détail. Il suffit que quelques aspects en soient signalés.

Outre le service normal d'un port maritime qui est d'assurer la réception et l'expédition des marchandises, l'évolution récente de l'économie a permis d'observer l'implantation de nombreuses industries à proximité immédiate du port, telles des raffineries d'hydrocarbures, des industries chimiques et, dans certains pays étrangers, des usines sidérurgiques.

L'intérêt de l'industrialisation des terrains portuaires est suffisamment mis en lumière par le souci des sociétés privées de s'assurer la disposition de vastes surfaces pour y implanter leurs installations. Aussi les demandes dépassent-elles les possibilités des terrains industriels existants.

Toutefois, comme le transport des marchandises et des matières premières se fait de plus en plus par des navires dont le tonnage augmente sans cesse, les ports maritimes n'auront aucun avenir s'ils ne sont ou ne deviennent accessibles à ces navires.

Les travaux projetés n'ont donc pas uniquement en vue l'accroissement du trafic, mais ils poursuivent également l'industrialisation des terrains portuaires.

Si la mise en valeur de ces terrains constitue par elle-même une plus-value, l'accroissement d'activité qui en résulte est un facteur important de prospérité.

L'accroissement du trafic sera favorisé par l'accès d'unités de plus fort tonnage et par l'augmentation des possibilités d'accostage. Il est non seulement nécessaire pour les nouvelles industries, mais il est indispensable pour le maintien et le développement des industries déjà établies.

En un siècle la consommation du charbon a augmenté de vingt fois, celle du cuivre de quarante fois et celle du fer de soixante fois. Le problème du ravitaillement des industries en matières premières est donc d'une importance capitale, puisque l'accroissement de leur consommation des matières suit celui de la population mondiale. Cet accroissement du trafic peut être particulièrement attendu en

van zijn : verbruik van energie, verhoogde activiteit der particuliere ondernemingen en gebruik van arbeidskrachten, een belangrijke stimulans voor de handels- en financiële activiteit door het ontstaan van internationale markten, zonder te spreken van de kettingwerking die veroorzaakt wordt door de handelsverrichtingen in de havens, maar eveneens, gedeeltelijk, door die welke in het nationaal achterland mogelijk gemaakt worden.

De productiviteit van de haveninvesteringen is uiterst verscheiden en complex. Ze heeft zowel betrekking op de openbare sector — Rijk en lagere openbare besturen — als de particuliere sector.

Voor de Staat komen er bij, de belasting op het inkomen, de bedrijfsbelasting, de overdrachtsbelasting en de vervoerbelasting, zowel op de verrichtingen in de havens als op de activiteiten in het nationaal achterland die door de modernisering van de havens mogelijk gemaakt worden. Deze rentabiliteit kan natuurlijk niet nauwkeurig geraamd worden.

Evenwel laten sommige investeringen, bijvoorbeeld in de haven van Antwerpen, toe zich een gedachte te maken van deze productiviteit.

Petroleumhaven.

De investering voor de aanleg van de infrastructuur door het Rijk en voor de uitrusting door de stad Antwerpen beliep bij de voltooiing in 1951 circa 400 miljoen frank.

Dank zij het bestaan van deze haven werden er twee raffinaderijen alsmede een petrochemische inrichting gebouwd. Op dit ogenblik is een tweede petrochemische inrichting in aanbouw.

De omzet van petroleumproducten steeg van 1,7 miljoen ton in 1950 tot 7,6 miljoen ton in 1958.

In 1958 verschaft de exploitatie van de petroleumhaven aan de stad Antwerpen inkomsten ten bedrage van F 35.565.000, voortkomend van de concessie van gronden op lange termijn en van de scheepvaartrechten op zeeschepen en lichters.

Het Rijk, dat de infrastructuur ten belope van circa F 350.000.000 financierde, heeft zoals bij een andere gelegenheid reeds gezegd is, hiervan $350.000.000 \times 0,25 \times 1,66 = F 145.250.000$ verhaald, zodat de te amortiseren investering F 254.750.000 bedraagt. Berekend op grondslag van annuïteiten tegen 5 t. h. gedurende 30 jaar, zijn jaarlijks inkomsten ten bedrage van ongeveer F 16.500.000 nodig, zodat de concessie van gronden op zich zelf reeds zou volstaan om de investeringen te amortiseren.

Dank zij de petroleumhaven is het mogelijk geweest de jaarlijks geraffineerde hoeveelheid ruwe petroleum totnogtoe met ongeveer 6 miljoen ton te verhogen. De invoer is met dezelfde hoeveelheid toegenomen. De raffinaderijen hebben tot het ontstaan van de petrochemische nijverheid geleid.

Het spreekt vanzelf dat de Staat een veelvoud van bovenbedoelde annuïteiten zal innen in de vorm van directe en indirecte belastingen op deze exploitatie, op de rechtstreekse tewerkstelling van 2.300 werkrachten, enz.

Vijfde havendok met nijverheidsdok.

Dit complex werd in de lente van 1960 volledig voor de scheepvaart opengesteld.

raison de la nature même des travaux projetés. Il est accompagné par de nombreuses activités connexes qui en sont la conséquence directe : consommation d'énergie, supplément d'activité des entreprises privées et utilisation de main-d'œuvre, stimulant important de l'activité commerciale et financière par la formation de marchés internationaux, sans oublier l'effet en chaîne résultant des opérations traitées dans les ports et, en partie, de celles qui sont rendues possibles dans l'hinterland national par leur fonctionnement.

La productivité des investissements portuaires est extrêmement variée et complexe. Elle concerne aussi bien le secteur public — Etat et administrations publiques subordonnées — que le secteur privé.

Pour l'Etat viennent s'y ajouter les impôts sur les revenus, taxes professionnelles, taxes de transmission et taxes sur les transports, tant sur les opérations faites dans les ports que sur les activités rendues possibles par leur modernisation dans l'hinterland national. Cette rentabilité ne peut évidemment prêter à une estimation précise.

Cependant, certains investissements au port d'Anvers, par exemple, permettent de se former une idée de cette productivité.

Port pétrolier.

L'investissement pour la construction de l'infrastructure par l'Etat et pour l'équipement par la ville d'Anvers s'élevait lors de l'achèvement en 1951, à environ 400 millions de francs.

Grâce à l'existence de ce port, deux grandes raffineries ont été construites, ainsi qu'une installation pétrochimique. Actuellement une deuxième installation pétrochimique est en construction.

Le trafic de produits pétroliers croissait de 1,7 millions de tonnes en 1950, à 7,6 millions de tonnes en 1958.

En 1958, l'exploitation de ce port procurait à la ville d'Anvers des rentrées s'élevant de F 35.565.000 et provenant de la concession de terrains à longue échéance et des droits de navigation pour navires de mer et pour allèges.

L'Etat, ayant financé l'infrastructure pour environ F 350.000.000, a récupéré, comme il a déjà été dit à une autre occasion, $350.000.000 \times 0,25 \times 1,66 = 145$ millions 250.000 F, de sorte que l'investissement à amortir est de 254.750.000 F. Calculée avec une annuité à 5 p. c. pour 30 ans, une rentrée annuelle d'environ 16.500.000 est nécessaire, c'est-à-dire que la concession de terrains suffirait à elle seule pour amortir les investissements.

Grâce au port pétrolier, il a été possible d'augmenter jusqu'à présent la capacité annuelle de raffinage de pétrole brut d'environ 6 millions de tonnes. L'importation a augmenté de la même quantité. Ces raffineries ont donné naissance à l'industrie pétrochimique.

Il va de soi que l'Etat percevra un multiple de l'annuité susdite à la suite de taxes directes et indirectes sur cette exploitation, sur la mise directe au travail de 2.300 personnes, etc...

Cinquième darse avec bassin industriel.

Ce complexe a été entièrement mis à la disposition du trafic au printemps de 1960.

De totale investering in de door het Rijk te financieren infrastructuur wordt op F 420.000.000 geraamd. De onproductieve uitgave zal $F\ 420.000.000 \times 0,25 \times 1,66 = F\ 245.700.000$ bedragen.

Wanneer men eensdeels rekening houdt met de reeds gesloten contracten en met de lopende onderhandelingen over de ingebruikneming van de gronden, en anderdeels aanneemt dat de aanleg van genoemd havendok het ontstaan zal geven aan een verkeer dat 50 t. h. hoger zal liggen dan het verkeer op hiermede vergelijkbare kaaien, kan de jaarlijkse verhoging van de inkomsten ten bate van de stad Antwerpen op F 29.000.000 geraamd worden.

Voor de amortisatie over 30 jaar tegen 5 t. h. van de onproductieve uitgave van F 245.700.000 zouden annuïteiten van circa F 16.000.000 volstaan.

De rentabiliteit zou dus ruimschoots verzekerd zijn, zelfs afgezien van de directe of indirecte inkomsten voor het Rijk, voortkomend van de bedrijven die in de omgeving van het vijfde havendok zullen gevestigd worden.

Deze voorbeelden stellen niet enkel de rentabiliteit, maar tevens de productiviteit van de havenwerken in het licht.

Indien weliswaar de openbare sector voordeel haalt uit de haveninvesteringen, lijken de voordelen die er voor de particuliere sector uit voortvloeien, veel aanzienlijker te moeten zijn, wat een verklaring lijkt voor de aanzienlijke investeringen die de particuliere sector zich getroost om de te zijner beschikking gestelde middelen productief te maken.

De uitvoering van de havenwerken zal zonder twijfel sterk bijdragen tot de economische expansie van ons land.

C. De stuwdammen.

Naast de uitbreiding en de outillering van de havens en de verbetering van hun toegangswegen, de modernisering van de waterwegen en de wegen, een en ander bestemd om de nijverheid, de handel en de bevolking te voorzien van de vervoermiddelen passend bij de eisen en de gevolgen van de economische expansie, rijst nog een vraagstuk van fundamenteel belang, namelijk de watervoorziening.

De voorziening van ons land met drink- en industrie-water geschiedt bijna volledig door winning van grondwater. De huidige winplaatsen nu zullen over enkele jaren niet genoeg water meer kunnen leveren. Anderdeels is de watervoorziening nog niet overal voldoende: zo hebben het Land van Herve, de Famenne, het centrum van Luxemburg in tijden van droogte veel te lijden. Het water dat men in zeer beperkte hoeveelheid wint uit de krijtlagen van Haspengouw, het Land van Herve en de streek van Bergen, is bovendien hard water. De vermoedelijke uitputting van die grondwaterlaag zal, zoals in Haspengouw kan worden geconstateerd, ten gevolge hebben dat de bodem minder vruchtbaar wordt en de drinkwaterputten van de bewoners van die streken droogvallen. Het is onmogelijk de waterwinning door onttrekking van grondwater nog aanzienlijk op te voeren. Al de grondwaterlagen raken snel uitgeput, terwijl ook het zoutgehalte er van voortdurend toeneemt.

Vóór enkele jaren reeds achtte de Aardkundige Raad, een adviserend lichaam bestaande uit vooraanstaande wetenschapsmensen, het nodig de Regering attent te maken op de geleidelijke uitputting van de grondwaterreserves in ons land.

Reeds in 1928 legde de Nationale Commissie voor de Nijverheidsproductie aan genoemde raad de volgende vraag voor:

L'investissement complet de l'infrastructure, à financer par l'Etat, est évalué à F 420.000.000. La dépense non productive sera de $F\ 420.000.000 \times 0,25 \times 1,66 = 245.700.000\ F$.

En se basant, d'une part, sur les contrats déjà conclus et sur les pourparlers en cours pour l'occupation des terrains, et en admettant, d'autre part, que la construction de cette darse provoquera un accroissement de 50 p. c. du trafic existant à des quais comparables, l'accroissement annuel des rentrées, au profit de la ville d'Anvers, peut être évalué à F 29.000.000.

Pour l'amortissement sur 30 ans à 5 p. c. de la dépense non productive de F 245.700.000, une annuité d'environ F 16.000.000 serait suffisante.

La rentabilité sera donc largement assurée, sans même tenir compte des rentrées directes et indirectes, pour l'Etat, provenant de l'activité des industries qui s'établiront aux abords de la cinquième darse.

Ces exemples illustrent non seulement la rentabilité mais également la productivité des travaux portuaires.

Si le secteur public bénéficie des investissements portuaires, les avantages qui en résultent pour le secteur privé paraissent devoir être bien supérieurs, ce qui explique les importants investissements que ce secteur consent pour la mise en valeur des moyens mis à sa disposition.

Incontestablement, l'exécution des travaux portuaires contribuera fortement à l'expansion économique du pays.

C. Les barrages-réservoirs.

Si le développement et l'équipement des ports, l'amélioration de leurs accès, la modernisation des voies navigables et du réseau routier doivent mettre à la disposition de l'industrie, du commerce et de la population les moyens de transport répondant aux conditions et aux conséquences de l'expansion économique, la distribution d'eau constitue également un problème fondamental.

Le pays est presque totalement alimenté, tant en eau potable qu'en eau industrielle, par les captages opérés dans les nappes souterraines. Or, les sources d'alimentation actuelles en eau potable ne pourront, d'ici quelques années, assurer les quantités d'eau nécessaires. D'ailleurs, l'eau n'est pas encore distribuée partout en suffisance, le Pays de Herve, la Famenne, le Centre du Luxembourg souffrent beaucoup des périodes de sécheresse. Le captage des eaux dans les gisements crayeux en Hesbaye, dans le Pays de Herve et dans la région de Mons donne des eaux dures et de quantité très limitée. L'assèchement probable de cette nappe aquifère est de nature, comme on peut le constater en Hesbaye, à diminuer la fertilité du sol et à vider les puits des habitants de la région. Il n'est pas possible de trouver par des captages une grande quantité d'eau supplémentaire. Toutes les nappes aquifères s'épuisent rapidement tandis que la salinité des eaux souterraines ne cesse de s'aggraver.

Il y a plusieurs années déjà que le Conseil géologique, commission consultative formée de hautes personnalités scientifiques, a cru devoir attirer l'attention du gouvernement sur l'épuisement progressif des réserves aquifères souterraines du pays.

En 1928 déjà, ce Conseil a été saisi par la Commission nationale de la production industrielle de la question:

« Welke zijn de voor de nijverheid onmisbare stoffen die in de bodem van ons land slechts in zeer beperkte hoeveelheid voorhanden zijn en die men zich in het buitenland niet kan aanschaffen? » De studie die de genoemde Raad in verband met die vraag heeft gemaakt heeft tot de conclusie geleid dat zulke schaarste in België enkel ten aanzien van de watervoorziening bestaat. In die studie staat onder meer te lezen : « De Aardkundige Raad vestigt de aandacht van de Regering op de geleidelijke uitputting van sommige grondwaterreserves in ons land. Dat geldt vooral voor de verschillende streken van Midden- en Laag-België, inzonderheid in de dalweg van de grote valleien. Daar er in die streken steeds meer zogenaamde « Artesische » putten worden geboord, zakt het hydrostatisch peil van de aangeboorde grondwaterlagen van jaar tot jaar. Anderdeels worden de waterreserves in de grote nijverheidsagglomeraties thans duchtig aangesproken. Dat is vooral het geval voor een groot deel van de dalweg der Zennevallei tussen Ruisbroek en Vilvoorde, alsook voor de omstreken van Brugge, Gent, Mechelen, Oudenaarde en Kortrijk. Om de algehele uitputting van die grondwaterlagen te voorkomen, welke uitputting voor de vele in die streken gevestigde bedrijven een echte ramp zou betekenen, zouden er in het vervolg regelen moeten gesteld worden op het boren van « Artesische » putten. »

Er zij opgemerkt, dat genoemde Raad bijzondere aandacht schonk aan het industriewater. Op het congres ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de « Association des Ingénieurs sortis de Liège » zijn drie bekwaame hydrologen, nl. de heren Jules Delecourt, Charles Guillaume en Liégeois, er niet voor teruggeschrikt het volgende te verklaren : « Het drinkwaterprobleem gaat onvermijdelijk samen met het vraagstuk van het industriewater. Van nu af aan ware het op zijn minst onvoorzichtig, beide problemen apart te behandelen. »

Wegens de ernst van de toestand en na een grondige studie van het probleem door het Korps der Rijksmijn ingenieurs, is bij een op het einde van 1946 genomen besluitwet een telling van de grondwatervoorraden voorgeschreven en een regeling van hun gebruik ingevoerd. Het is wel niet zonder belang hier een passus aan te halen uit het verslag dat de bedoelde besluitwet voorafgaat :

« 's Lands watervoorraden van goede kwaliteit zijn beperkt, terwijl voor de voorziening van de bevolking en van de behoeften van de nijverheid toch meer en meer water wordt onttrokken. De ernst van dat probleem, waarvan zelfs de ingewijden onder het publiek geen besef hebben, wordt in alle terzake gespecialiseerde kringen ingezien. »

Bedoelde besluitwet beoogt de uitputting van de grondwaterlagen te voorkomen. Zij geeft echter geen enkel middel aan dat ons in staat moet stellen in de stijgende waterbehoeften van ons land te voorzien.

Men was er toe genoopt het drinkwater voor de badsteden als Oostende, Brugge en Blankenberghe uit het Walenland aan te voeren.

De Intercommunale Watermaatschappij van Brussel heeft in de jongste jaren 250.000.000 F besteed enkel om 30.000 m³ per dag te winnen uit een oude mijn te Vedrin. Voor de aanvoer van dat water moest een bestaande transportleiding over 12 km. verdriedubbeld worden, wat een bijkomende uitgave van 100.000.000 F vergde. Te Ligny wint zij water uit een oude steengroeve, die 30.000 m³ per dag kan leveren. De Brusselse agglomeratie heeft thans per dag meer dan 100.000 m³ industriewater nodig; het aangevoerde water is hard water dat niet geschikt is voor nijverheidsdoeleinden, maar bruikbaar is voor de voeding en de huishoudelijke behoeften.

« Quelles sont les substances nécessaires à l'industrie que le sol national ne renferme qu'en quantités limitées et que l'on ne peut se procurer à l'étranger? » Son étude a abouti à la conclusion que ce cas ne se présente en Belgique que pour les ressources hydrologiques. Voici comment il s'exprime : « Le Conseil géologique attire l'attention du gouvernement sur la question de l'épuisement progressif de certaines réserves aquifères souterraines du pays. Cet épuisement se manifeste surtout dans les diverses régions de la moyenne et de la basse Belgique et spécialement dans le thalweg des grandes vallées. Par suite de l'accroissement régulier du nombre de puits, dits artésiens, forés dans ces régions, on constate que le niveau hydrostatique des nappes captives baisse régulièrement d'année en année et que les réserves d'eau sont, actuellement, sérieusement entamées dans plusieurs grosses agglomérations industrielles. C'est notamment le cas pour une grande partie du thalweg de la vallée de la Senne, entre Ruisbroeck et Vilvorde, ainsi que pour les environs des villes de Bruges, Gand, Malines, Renaix, Audenaarde et Courtrai. Pour éviter l'épuisement complet de ces nappes aquifères, fait qui entraînerait la ruine d'un grand nombre d'industries installées dans ces régions, il conviendrait de réglementer dans l'avenir le creusement des puits artésiens. »

Il est à remarquer que ce Conseil géologique avait son attention particulièrement fixée sur les eaux industrielles. Au Congrès du centenaire de l'Association des Ingénieurs sortis de Liège, des hydrologues qualifiés, MM. Jules Delecourt, Charles Guillaume et Liégeois, n'hésitèrent pas à écrire :

« Le problème des eaux potables rejoint inévitablement celui des eaux industrielles. Dès maintenant, il serait imprudent, pour ne pas dire plus, de les traiter séparément. »

En présence de cette situation grave et après une étude approfondie par le Corps des Mines, un arrêté-loi, pris à la fin de 1946, a institué un recensement des réserves aquifères souterraines et établi une réglementation de leur usage. Il n'est pas inutile de citer ici certains passages du rapport introductif de l'arrêté-loi :

« Or, les réserves du pays en eaux de qualité sont limitées alors que les appels qui y sont faits, pour l'alimentation des populations et pour les besoins industriels, s'accroissent sans cesse. La gravité de ce problème qui reste ignoré du public, même éclairé, est unanimement reconnue par les cercles spécialisés. »

L'arrêté-loi tend à éviter l'épuisement des nappes souterraines. Il ne porte nullement en soi le remède qui permette de faire face aux besoins toujours croissants du pays, en eau.

Il a fallu se résoudre à amener de Wallonie les eaux nécessaires aux cités balnéaires, notamment Ostende, Bruges et Blankenberghe.

L'Intercommunale bruxelloise des Eaux, a dépensé ces dernières années 250.000.000 de F pour capter seulement 30.000 m³/jour dans une ancienne mine à Vedrin. L'adduction de ces eaux a nécessité le triplement d'une conduite existante sur 12 km. de longueur, d'où une autre dépense supplémentaire de 100.000.000 de F. A Ligny, elle a recours à une ancienne carrière qui peut donner 30.000 m³/jour. Actuellement, les besoins de l'agglomération bruxelloise en eaux industrielles dépassent largement 100.000 m³/jour; les eaux fournies sont des eaux dures qui ne conviennent pas à l'industrie, mais qui peuvent convenir à l'alimentation et aux besoins ménagers.

Indien men dat hard water gedeeltelijk kon vervangen door zacht water afkomstig van stuwmeren, dan zou men aan onze industrie een grote dienst bewijzen.

De voorziening der bedrijven met kwaliteitswater is een voorwerp van zorg in alle landen, bijzonder in de West-Europese landen. Op dat gebied is onze Noorderbuur, Nederland, bezig met het tot stand brengen van een uitgestrekt zoetwatermeer, door de uitvoering van het Delta-plan. Zonder water is immers geen enkele industrie leefbaar. Op de Watertentoonstelling van 1939 te Luik is het universeel karakter van dat probleem duidelijk aangetoond.

Enkele jaren geleden heeft het Departement van Openbare Werken samen met dat van Volksgezondheid een onderzoek ingesteld naar de te verwachten drinkwaterbehoeften van ons land. In het dossier betreffende dat onderzoek komt het advies voor van de beheerders van enkele der voornaamste intercommunale waterleidingsmaatschappijen van ons land. De H. Pollet, Directeur-Generaal van de Intercommunale Watermaatschappij van Brussel en Voorzitter van de Nationale Vereniging van de Waterdiensten, zegt onder meer het volgende : « Wat inzonderheid de Intercommunale Watermaatschappij van Brussel betreft, moet worden verwacht dat, zo het waterverbruik van de door haar verzorgde bevolking tegen het huidige tempo blijft stijgen (5.000 m³/dag/jaar), de maatschappij over een vijftiental jaren praktisch al haar grondwatervoorraden zal hebben uitgeput... Het is volstrekt noodzakelijk dat men oppervlaktewater gaat gebruiken... » De H. Coene, Directeur-Generaal van de Intercommunale Maatschappij der beide Vlaanderen, komt in zijn studie betreffende het door zijn maatschappij te verzorgen gebied, tot de conclusie, dat er weldra een tekort van 50.000 m³ zal zijn. Reeds in 1940 verklaarde de toenmalige Directeur-Generaal van de Intercommunale Maatschappij voor Antwerpen, de H. Vander Taelen, dat tegen 1955 aldaar een tekort van 55.000 m³ per dag mocht worden verwacht. Na een onderzoek naar de drinkwaterbehoeften van gans de Luikse agglomeratie kwam ook de Provinciale Technische Dienst van Luik tot de conclusie, dat over 5 à 10 jaar met een bijkomend waterverbruik van 50.000 m³ moest worden gerekend.

Voorts wordt in een rapport van de Nationale Commissie voor de Wetenschappen (1) de nadruk gelegd op de volgende hoofdpunten :

- a) Het water mag niet worden beschouwd als een substantie van geringe waarde, die in praktisch onbeperkte hoeveelheid voorhanden is.
- b) De grondwaterlagen zijn thans ontdekt en betrekkelijk goed gekend. Ze worden op dit ogenblik tot in de buurt van hun grens capaciteit geëxploiteerd, zodat men weldra zijn toevlucht zal moeten nemen tot het oppervlaktewater om in de steeds stijgende behoeften van het land te voorzien.
- c) Er kan geen sprake meer van zijn, het vraagstuk van het drinkwater en dat van het industriewater afzonderlijk te behandelen.

Rekening houdend met de mogelijkheden die de stuwdam in de Vesder voor de watervoorziening opent, komt men op grondslag van de bovenstaande cijfers tot de bevinding, dat alleen reeds voor de voornoemde streken het drinkwatertekort over enkele jaren 150.000 à 200.000 m³ per dag zal bedragen. Voor gans ons land wordt de tegen 1980 te verwachten stijging van het waterverbruik gemid-

Si l'on pouvait remplacer ces eaux dures en partie par de l'eau douce en provenance des barrages, on rendrait un très grand service à l'industrie.

La fourniture aux industries d'une eau de qualité est un problème qui préoccupe tous les pays, et en particulier ceux de l'Europe occidentale. A ce sujet, nos voisins du Nord, les Pays-Bas, se constituent un immense réservoir d'eau douce, par la réalisation du plan Delta. Aucune industrie en effet, n'est viable sans eau et l'universalité de ce problème a été clairement mise en évidence lors de l'Exposition de l'eau de 1939 à Liège.

Une enquête a été faite, il y a quelques années, par le Département des Travaux publics, conjointement avec celui de la Santé publique, en ce qui concerne les prévisions des besoins en eau potable du pays. Le dossier de cette enquête contient l'avis des dirigeants de quelques-unes des principales intercommunales de distribution d'eau du pays. C'est ainsi que M. Pollet, Directeur général de la Compagnie intercommunale bruxelloise des Eaux et Président de l'Association nationale des services d'eau, déclare ce qui suit : « Pour ce qui concerne la Compagnie intercommunale bruxelloise des Eaux en particulier, il y a lieu de considérer qu'au rythme de la progression de consommation des populations qu'elle dessert (5.000 m³/jour/an), elle aura dans une quinzaine d'années, pratiquement épuisé toutes les possibilités des ressources aquifères souterraines... Il y a lieu de recourir à tout prix à l'utilisation d'eau superficielles... » M. Coene, Directeur général de l'intercommunale des deux Flandres, conclut que, dans l'étude de sa zone à alimenter, le déficit sera bientôt de 50.000 m³. Au surplus, dès 1940, M. Vander Taelen, alors Directeur général de l'intercommunale de la distribution d'Anvers, prévoyait pour 1955 un déficit de 55.000 m³ par jour. Enfin, le Service technique provincial de Liège, après une enquête sur les besoins en eau de toute l'agglomération liégeoise, conclut à la nécessité de prévoir 50.000 m³ d'eau supplémentaires d'ici 5 à 10 ans.

Par ailleurs, un rapport de la Commission Nationale des Sciences (1) met en évidence les points principaux ci-dessous :

- a) L'eau ne peut être regardée comme une substance de faible valeur disponible en quantités pratiquement illimitées.
- b) Les nappes aquifères souterraines sont présentement repérées et relativement bien connues. Elles sont actuellement exploitées au voisinage de leur capacité, en sorte que le recours aux eaux superficielles va s'imposer bientôt pour satisfaire à l'accroissement continu des besoins nationaux.
- c) Il ne saurait plus être question de traiter séparément le problème des eaux alimentaires et le problème des eaux industrielles.

Compte tenu des possibilités d'alimentation par le barrage de la Vesdre, il résulte des chiffres qui précèdent, que la pénurie d'eau alimentaire pour les seuls centres cités sera, d'ici très peu d'années, de 150.000 à 200.000 m³ par jour. Pour l'ensemble du pays on estime que d'ici 1980, les augmentations de consommation atteindront en moyenne 650.000 m³/jour avec des pointes de 920.000 m³/jour.

(1) Rapport van de Nationale Commissie voor de Wetenschappen — Ministerie van Culturele Zaken, 1959.

(1) Rapport de la Commission nationale des Sciences — Ministère des Affaires culturelles, 1959.

deld op 650.000 m³ per dag geraamd, met piekbelastingen van 920.000 m³ op bepaalde dagen. Aan die behoeften kan niet worden voldaan door massale winning van grondwater. Er blijft dus geen andere mogelijkheid over dan het gebruik van oppervlaktewater.

Het probleem van de voorziening der grote agglomeraties met drink- en industriewater is eveneens bestudeerd uit oogpunt van waterwinning uit de Maas, al dan niet gepaard met het bouwen van stuwen. Alles wijst er op dat men in de toekomst van die mogelijkheid gebruik zal moeten maken. De Antwerpse agglomeratie wordt trouwens nu reeds uit de Maas, via het Albertkanaal en het Netekanaal, van drink- en industriewater voorzien. In tijden van droogte is het debiet van de Maas echter niet groot genoeg om genoeg water te leveren en terzelfder tijd te voorzien in de scheepvaart- en bevoeiingsbehoeften. Om de waterbehoeften van ons land te dekken, zal derhalve, als buffer-voorraad, steeds een beroep moeten worden gedaan op de stuwen.

In tijden van droogte zoals wij die in 1920-21, 1933-34, 1947-48-49 en tenslotte in 1959 gekend hebben, heeft men het zeer lastig gehad om het water in de kanalen op peil te houden; sommige kanalen moesten gevoed worden door toevoer van verontreinigd water. Ondanks die maatregel kon de vereiste vaardiepte in sommige kanalen niet worden in stand gehouden, zodat de schepen daar met beperkte lading moesten varen. In droge jaren neemt het Bestuur der Waterwegen in de Maas een zomerafvoer van 20 à 30 m³ per seconde waar.

Uit een grondige vergelijkende studie is gebleken dat de kostende prijs van het water dat gewonnen zou worden uit de ontworpen grote stuwdam in de Ourthe, naar gelang van de onttrokken hoeveelheden 20 tot 50 ten honderd lager ligt dan die van het water afkomstig van een eventuele watervang in de Maas.

Voor België mag gezegd worden, dat de bouw van stuwdammen die enkel en alleen voor de opwekking van elektrische energie zouden dienen, over het algemeen weinig of niet te rechtvaardigen is met het oog op de aanzienlijke investeringen die daartoe vereist zijn.

Dat is niet het geval zo die stuwdammen gebouwd worden:

- a) voor het leveren van drink- en industriewater van goede kwaliteit;
- b) voor het opwekken van de elektrische energie die nodig is voor de exploitatie van de stuwdam met aanhorigheden;
- c) om een groep thermische centrales met groot rendement in staat te stellen dag en nacht continu te werken, door de 's nachts niet afgenomen elektrische stroom om te zetten in waterkracht, die op haar beurt dient voor het opwekken van elektrische stroom tijdens de piekbelastingen overdag;
- d) om het hoog water te bergen ter bestrijding van overstromingen;
- e) om de zomerafvoer te verhogen;
- f) om de verontreiniging van het water tegen te gaan door een grotere verdunning;
- g) om het plaatselijk toerisme te bevorderen (alleen reeds met de Paasdagen worden aan de stuwdam in de Vesdre te Eupen meer dan 6.000 wagens geteld).

Al de verschillende stuwdammen alsmede het schema der toevoerdalingen staan afgebeeld op bijgevoegde kaart n^o 11.

Ces besoins en eau ne peuvent être couverts par des prélèvements massifs dans les nappes souterraines. La seule possibilité réside dans des prélèvements à faire dans les eaux de surface.

Le problème de l'alimentation des grandes agglomérations en eau potable et industrielle a également été étudié sous l'angle de prélèvements à la Meuse, moyennant ou non la construction de barrages, et il semble bien qu'il faudra dans l'avenir exploiter cette possibilité. D'ailleurs, l'agglomération anversoise est déjà alimentée en eau industrielle et potable, par des eaux de la Meuse, amenées par le canal Albert et de la Nèthe. Toutefois, pendant les années sèches le débit de la Meuse n'est pas suffisant pour assurer une alimentation convenable en eau, tout en respectant les impératifs de la navigation et les nécessités de l'irrigation. L'appoint des barrages-réservoirs sera par conséquent toujours indispensable pour couvrir les besoins en eau du pays.

Au cours des années sèches que nous venons de connaître (1920-1921, 1933-1934, 1947-1948-1949 et enfin 1959) des difficultés particulières se sont présentées pour maintenir la flottaison normale dans les canaux; certains de ceux-ci ont dû être alimentés avec des eaux polluées, et malgré cela le mouillage nécessaire n'a pas pu être maintenu pour certains canaux et les bateaux ont dû naviguer avec un tonnage réduit. L'Administration des Voies hydrauliques relève en année sèche des débits d'étiage de la Meuse de l'ordre de 20 à 30 m³ sec.

Une étude détaillée comparative des prix de revient du m³ d'eau, dans les deux cas du grand barrage de l'Ourthe et d'une prise d'eau à la Meuse, a mis en évidence une différence variant de 20 à 50 pour cent (suivant l'importance des fournitures) en faveur du barrage.

En Belgique, on peut dire que, d'une manière générale, la construction de barrages, par suite des investissements importants, ne se justifie guère pour la seule production d'énergie électrique.

Il n'en est pas de même lorsque ces barrages ont pour but:

- a) de fournir de l'eau potable et de l'eau industrielle de qualité;
- b) de produire l'énergie électrique nécessaire à l'exploitation du barrage et de ses annexes;
- c) de permettre à un ensemble de centrales thermiques à haut rendement de travailler d'une manière ininterrompue, jour et nuit, le courant électrique de nuit non utilisé pouvant être transformé en potentiel hydraulique qui, lui-même, sert à fournir l'énergie électrique des pointes de jour;
- d) de contenir des crues pour lutter contre les inondations;
- e) de relever le débit d'étiage;
- f) de lutter contre la pollution par l'augmentation de la dilution;
- g) de favoriser le tourisme local (les deux jours de Pâques, plus de 6.000 voitures affluent au seul barrage de la Vesdre à Eupen).

L'ensemble des divers barrages et le schéma des adductions figurent sur la carte n^o 11, ci-annexée.

1. DE STUWDAM VAN DE GILEPPE.

Reeds meer dan tachtig jaar geleden was men in België, om de streek van Verviers van drink- en industrie-water te voorzien, genoopt de stuwdam in de Gileppe te bouwen, waarmede de grondslag werd gelegd voor de ontwikkeling van onze wolindustrie. Om aan te tonen welke grote invloed de bouw van die stuwdam op het bedrijfsleven aldaar heeft uitgeoefend, volstaat het er op te wijzen, dat het aantal inwoners van de agglomeratie van Verviers van 20.000 tot 85.000 is gestegen.

De inhoud van het stuwmeer, die aanvankelijk 12,5 miljoen m³ bedroeg, moest in 1921 op 13,5 miljoen worden gebracht door verhoging van het stuwpeil. De muur van de stuw in de Gileppe is echter van metselwerk van hydraulische kalkmortel en staat sedert 80 jaar bloot aan de schadelijke inwerking van het zeer zachte Gileppewater, dat onvermijdelijk een deel van de kalk heeft uitgevreten en de muur bijgevolg heeft verzwakt. Ook de waterlozingen watervangsinrichting is sterk verouderd en een breuk zou de mogelijkheden inzake watervoorziening heel wat beperken. Bovendien is het debiet van de huidige leidingen merkkelijk te klein om bij gevaar het opgestuwde water snel te kunnen afvoeren, terwijl het hoogwaterdebet dat door de overlaten kan worden afgevoerd, zou moeten verhoogd worden.

Tenslotte zou de huidige capaciteit van het stuwmeer (13,5 miljoen m³) in tijden van droogte en gelet op de steeds toenemende waterbehoeften te klein kunnen worden. Door verhoging van de stuwmuur zou die capaciteit op 25.000.000 m³ kunnen worden gebracht; de tunnel die de vallei van de Soor met die van de Gileppe verbindt, zal trouwens slechts ten volle zijn doel bereiken als die capaciteitsverhoging er komt.

Hieruit volgt, dat in de eerstvolgende jaren verscheidene werken tot verbetering (aftapinrichtingen, overlaten), versteviging en verhoging noodzakelijk zullen moeten worden uitgevoerd.

Dat zal moeten geschieden in verschillende fazen, waar- bij begonnen moet worden onder meer met het plaatsen van nieuwe aftapinrichtingen en het geschiktmaken van de overlaten. Als tweede faze moet worden gezorgd voor de geschiktmaking van de benedenkant van de stuw voor de waterafvoer (stortkom, kalibrering van de Gileppe...). Al die werken kunnen uitgevoerd worden zonder aflating van het kunstwerk en zonder onderbreking in de watervoorziening van de stad Verviers uit de stuwdam in de Gileppe.

Wat de werken tot versteviging en verhoging betreft, deze moeten, uitgevoerd worden met aflating van het water van het stuwmeer. Tijdens die werken zal de stad Verviers van water voorzien worden uit de stuwdam te Eupen, door middel van de tussen die twee stuwdammen gelegen aanvoerleiding.

2. DE STUWDAM VAN EUPEN EN DE TOEVOERLEIDING BETHANE-SERAING.

De stad Eupen heeft lange jaren moeten strijden voor de bouw van de grote stuwdam die in februari 1950 is klaargekomen. Het stuwmeer, dat een inhoud van 25 miljoen m³ heeft, kan tot 90.000 m³ water per dag leveren.

Het kunstwerk is groot genoeg om nu en in de toekomst te kunnen zorgen voor de watervoorziening van de streek van Eupen, van gans de Vespervallei, en om als buffer-voorraad de drinkwaterbehoeften van de Luikse agglomeratie te helpen dekken. Voor die agglomeratie wordt gerekend met een gemiddeld verbruik van 35.000 m³ per dag.

1. LE BARRAGE DE LA GILEPPE.

Il y a plus de 80 ans, la Belgique eut recours, pour l'alimentation en eau industrielle de la région de Verviers, à la construction du barrage de la Gileppe qui fut à la base de l'expansion de notre industrie de la laine. Le simple fait que, depuis sa construction, le nombre d'habitants de l'agglomération verviétoise a passé de 20.000 à 85.000, montre l'incidence économique de la construction de ce barrage.

Le réservoir, d'une capacité de 12,5 millions de m³, a dû être porté à 13,5 millions de m³, grâce à un relèvement du niveau de retenue effectué en 1921. Cependant, le massif du barrage de la Gileppe est constitué d'une maçonnerie à base de mortier de chaux hydraulique, maçonnerie soumise depuis 80 ans à l'action nocive des eaux très douces de la Gileppe : de ce fait cette maçonnerie a inévitablement perdu une partie de sa chaux et par conséquent a vu diminuer sa résistance. Les mécanismes des prises d'eau et vidanges sont vétustes et une rupture restreindrait considérablement les possibilités d'alimentation. Au surplus, les tuyauteries actuelles ont un débit nettement insuffisant pour permettre en cas de danger l'évacuation rapide des eaux accumulées et les débits de crues évacuables par les déversoirs devraient être majorés.

Enfin la capacité actuelle de 13,5 millions de m³, risque en période sèche et devant l'accroissement constant des besoins, de ne pas suffire. L'exhaussement du mur-digue est susceptible de porter la capacité à 25.000.000 de m³; le tunnel réalisé entre la vallée de la Soor et celle de la Gileppe ne sera d'ailleurs pleinement efficient que moyennant cette augmentation de capacité.

Il s'ensuit que dans les prochaines années divers travaux d'appropriation (vidanges, déversoirs) de renforcement et enfin d'exhaussement s'imposeront inéluctablement.

Ces travaux sont à exécuter par phases, la plus urgente comprenant notamment l'établissement des nouvelles vidanges et l'appropriation des déversoirs actuels. En deuxième phase, il y a lieu de prévoir l'aménagement de l'aval du barrage en vue de l'évacuation des eaux (bassin d'amortissement, calibrage de la Gileppe...). Tous ces travaux peuvent être exécutés sans mise à sec de l'ouvrage et sans interruption de l'alimentation en eau de la ville de Verviers par le barrage de la Gileppe.

Quant aux travaux de renforcement et d'exhaussement, ils sont à exécuter à la faveur d'une mise à sec du lac. Pendant ces travaux la ville de Verviers sera alimentée en eau provenant du barrage d'Eupen grâce à l'adduction établie entre ces deux barrages.

2. LE BARRAGE D'EUPEN ET L'ADDITION BETHANE-SERAING.

La ville d'Eupen a lutté pendant de nombreuses années pour voir réaliser un grand barrage, dont l'achèvement a été célébré en février 1950. Ce barrage, d'une capacité de 25.000.000 de m³ est à même de fournir jusqu'à 90.000 m³ d'eau par jour.

L'ouvrage est assez puissant pour assurer l'alimentation actuelle et future de la région d'Eupen, de toute la vallée de la Vesdre et, comme appoint, de couvrir les nécessités en eau de l'agglomération liégeoise. Dans les prévisions d'utilisation, une consommation moyenne de 35.000 m³/jour est prévue pour cette dernière.

Nu zijn de werken van de stuwdam en de bijbehorende inrichtingen (zuiveringsstation enz.) alsook de verbinding tussen de stuwdam en die van de Gileppe reeds ongeveer tien jaar klaar, terwijl de bouw van de tussen Bèthane en Seraing te leggen transportleiding op dit ogenblik daarentegen slechts over iets meer dan de helft van de lengte, te weten tussen Bèthane en Ayeneux, aangevat is.

Zolang die toevoerleiding niet doorgetrokken is tot de streek van Luik, zullen de in de stuwdam van Eupen belegde kapitalen (ongeveer 1 ½ miljard) slechts een zeer geringe productiviteit hebben. Bijgevolg is het nodig dat onverwijld overgegaan wordt tot de aanbestedingen die nog moeten worden gehouden voor de voltooiing van de werken der toevoerleiding en de aansluiting aan het net van de Luikse agglomeratie.

3. DE STUWDAM VAN DE BEIDE OURTHES.

Gezien het succes van de hierboven besproken kunstwerken, is het niet te verwonderen dat men voor de drinkwatervoorziening van een groot deel van Luxemburg, waar in het leisteenmassief geen eigen grondwaterlaag voorhanden is, zijn keuze heeft laten vallen op een stuwdam.

Reeds in 1876 trachtte men de gedachte van het bouwen van een grote stuwdam stroomafwaarts van de samenvloeiing der beide Ourthes ingang te doen vinden. Die plaats werd trouwens in aanmerking genomen door de Nationale Commissie voor de Grote werken in 1927. Die commissie nam evenwel slechts enkele van de gebruiksmogelijkheden van de stuwdam onder ogen en hield geen rekening met de drink- en industriewatervoorziening, welk probleem thans op de voorgrond is getreden.

De voor het bouwen van die stuwdam gekozen plaats in de Ourthe, een weinig stroomafwaarts van de samenvloeiing der beide Ourthes, is zowel in geologisch als in topografisch en economisch opzicht uiterst gunstig. De vallei is daar zeer diep; het hydrografisch bekken van de stuwdam is er zeer uitgestrekt en schaars bewoond; het gesteente is er gaaf, vast en hard. Al de studies kwamen tot de conclusie, dat geen enkele andere plaats zo grote eigenschappen en voordelen bood.

Het stuwmeer zou een inhoud van 250.000.000 m³ kunnen hebben, d.i. tienmaal de inhoud van de stuwdam in de Vesder, terwijl de bouwkosten dezelfde zouden zijn aangezien de omvang van het grondverzet en van het metselwerk nagenoeg hetzelfde is. De aanvoercapaciteit van de transportleiding zal 600.000 m³ per dag bedragen, terwijl tevens 175.000 tot 450.000 m³ afgegeven zullen worden aan de rivier stroomafwaarts van de dam, zodat het debiet van de Ourthe te allen tijde groot genoeg zal zijn.

De grote stuwdam in de Ourthe, die in verbinding zal staan met de stuwdam in de Gileppe en met die te Eupen, zal samen met de thans ontgonnen waterreserves gans ons land van drink- en industriewater kunnen voorzien.

De hierboven reeds vermelde voordelen komen in het geval van de grote stuwdam in de Ourthe bijzonder uit :

a) *Levering van industrie- en drinkwater van degelijke kwaliteit.*

Het water van het stuwmeer in de Ourthe zal zeer zacht zijn (2 graden Franse hardheid) en bijzonder geschikt zijn voor de industrieën die water als grondstof gebruiken bij hun fabricage. Dank zij de toevoerleidingen vanuit de stuwdam in de Ourthe zullen de industrieën een grotere vrijheid hebben bij de keuze van de streek waar zij zich wensen te vestigen. Aldus kunnen in de streken waar thans geen mogelijkheid tot vestiging van industrie is, door de

Or, si les travaux du barrage et de ses installations annexes (station d'épuration, etc...) ainsi que ceux de la connexion entre Eupen et la Gileppe sont terminés depuis environ dix ans, par contre la construction de l'adduction prévue entre Bèthane et Seraing, n'est actuellement entamée que sur un peu plus de la moitié de sa longueur, c'est-à-dire entre Bèthane et Ayeneux.

En attendant l'achèvement complet de cette adduction jusqu'à la région liégeoise, les capitaux engagés à Eupen (environ 1 ½ milliard) n'ont qu'une productivité très faible. Il importe par conséquent de procéder sans retard aux dernières adjudications nécessaires pour terminer les travaux d'adduction et de connexion au réseau de l'agglomération liégeoise.

3. LE BARRAGE DES DEUX OURTHES.

En présence de ces exemples marqués par le succès, il n'est pas étonnant que, pour alimenter en eau potable une grande partie du Luxembourg, où le massif schisteux ne possède pas de nappe souterraine propre, l'on se soit tourné vers la solution d'un barrage-réservoir.

Dès 1876, l'idée de la construction d'un grand barrage en aval des deux Ourthes fut lancée. Ce site fut d'ailleurs retenu par la Commission nationale des Grands Travaux en 1927. Toutefois, cette commission n'envisageait que certains aspects d'utilisation du barrage, sans tenir compte de la distribution d'eau potable et industrielle, problème qui actuellement est venu à l'avant-plan.

Le choix de la situation de ce barrage sur l'Ourthe et en aval des deux Ourthes est dû au caractère éminemment favorable tant géologique que topographique et économique de ce site. La vallée y est encaissée; le bassin-versant commandé par le barrage est vaste et peu habité; les roches sont saines, compactes et dures. Toutes les études ont conduit à la conclusion qu'aucun site ne présente des qualités et des avantages comparables.

Le barrage pourrait avoir une capacité de 250.000.000 de m³, soit dix fois la capacité du barrage de la Vesdre, alors que son coût serait le même, le volume de terrassements et de maçonneries étant sensiblement égal. Le débit journalier réservé à l'adduction pourra être de 600.000 m³ par jour, tout en livrant un volume de 175.000 à 450.000 m³ par jour à la rivière en aval du barrage, de manière qu'à tout moment elle ait un débit suffisant.

Le grand barrage de l'Ourthe, interconnecté avec les barrages de la Gileppe et d'Eupen, serait à même d'assurer, avec les ressources déjà exploitées, l'alimentation totale du pays en eau industrielle et en eau potable.

Les avantages cités précédemment sont particulièrement marquants pour le grand barrage de l'Ourthe :

a) *Fourniture de l'eau industrielle et de l'eau potable de qualité.*

Les eaux du barrage de l'Ourthe seront extrêmement douces (2 degrés de dureté français) et conviennent spécialement pour toutes les industries où l'eau intervient comme matière première de fabrication. Les conduites d'adduction partant du barrage de l'Ourthe permettront de libérer davantage les industries quant au choix des régions. Des régions où actuellement aucune industrie ne peut s'établir, pourront, grâce à l'adduction d'eau douce,

toevoer van zacht water nieuwe bedrijven ontstaan en kan de industriële en economische ontsluiting van die streken worden ingeluid. Voorts zal de hardheid van het water dat thans in de grote agglomeraties wordt geleverd, door vermenging met het zachte water van de stuwdam in de Ourthe kunnen worden verminderd.

b) Directe electriciteitsproductie.

De stuwdam in de Ourthe zal per jaar 40.000.000 kWh kunnen leveren.

c) Revalorisatie van de 's nachts niet gebruikte elektrische stroom.

Er bestaat een project tot het bouwen van een stuwdam in de Ourthe waarvan de kosten volledig zouden gedekt worden door de revalorisatie van de elektrische stroom. Daar de grote stuwdam in de Ourthe door de bevrediging van de andere behoeften kan worden afgeschreven, is de gedachte van de revalorisatie van de door de thermische centrales opgewekte stroom hier natuurlijk des te interessanter.

d) Berging van het hoog opperwater ter bestrijding van overstromingen.

Ter bestrijding van de overstromingen in de vallei van de Maas zijn reeds grote werken ondernomen : kalibrering van de Maas, vervanging van de oude stuwen met een gering stuwpeil door grote moderne stuwen met lager liggende vloer, indijking, bouwen van gemalen. Wegens de indijking van het winterbed van de Maas en de geleidelijke impalming ervan door de bebouwing en de industrieën, neemt de ogenblikkelijke hoogwaterafvoer van de rivier steeds toe, en mag worden verwacht dat de maatregelen die ter voorkoming van overstromingen zijn getroffen, op den duur niet meer voldoende zullen zijn. Sedert lang vragen de aangelanden van de Ourthe dat maatregelen worden getroffen ter voorkoming van de overstromingen die de vallei geregeld teisteren. Zelfs als men het aspect watervoorziening buiten beschouwing laat, komt men dus tot het besluit, dat er binnen afzienbare tijd in de bijrivieren van de Maas stuwdammen moeten worden gebouwd.

Met een stuwdam in de Ourthe zou men de afvoer van de Maas te Luik bij de hoogste waterstand met ten minste 300 m³/sec. kunnen verminderen. Daardoor en mede door het aantal kubieke meter dat men achter de stuwdam in de Gileppe en de stuwdam te Eupen kan bergen, zal de hoogste waterstand te Luik merkkelijk dalen en zal men de overstromingen die in de vallei van de Ourthe zoveel onheil tachtigen, zonder kostbare bedijkingswerken stelselmatig kunnen uitschakelen.

Het is niet zonder belang er aan te herinneren dat alleen reeds de overstroming van de « ruisseau de Dison », een bijriviertje van de Vesder, in 1956 aan vier mensen het leven en aan de Staat, als tegemoetkoming aan de geteisterden, meer dan 100 miljoen heeft gekost.

e) Merkelijke verhoging van de zomerafvoer.

De zomerafvoer van de Ourthe daalt thans te Nisramont tot 0,5 m³ per seconde. Door het bouwen van de stuwdam zou men dat minimum tot ten minste 2 à 5 m³ per seconde kunnen opvoeren.

f) Bestrijding van de waterverontreiniging door een grotere verdunning.

Dat is een logisch gevolg van de grotere afvoer.

voir surgir des industries nouvelles et voir éclore leur développement industriel et économique. Il sera possible d'atténuer la dureté des eaux actuellement distribuées dans les grosses agglomérations par des mélanges faits avec l'eau douce du barrage de l'Ourthe.

b) Production directe d'énergie électrique.

Le barrage de l'Ourthe sera à même de fournir 40 millions de kWh par an.

c) Revalorisation d'énergie électrique de nuit.

Il existe un projet de construction dun barrage sur l'Ourthe qui sera entièrement payé par la revalorisation du courant électrique. Comme le grand barrage de l'Ourthe peut être amorti par les autres besoins à satisfaire, il va de soi que l'idée de revalorisation du courant électrique thermique est encore plus intéressant ici.

d) Rétention des crues pour lutter contre les inondations.

Des grands travaux ont été entrepris pour lutter contre les inondations dans la vallée de la Meuse : calibrage de la Meuse, remplacement des vieux barrages à faible retenue par le grands barrages modernes à radier abaissé, endiguements, stations de démergement. Par l'endiguement et l'occupation progressive, par les agglomérations et les industries, du lit majeur de la Meuse, le débit instantané des crues de la rivière augmente de plus en plus, et on peut prévoir qu'à l'avenir, les mesures prises contre les inondations ne seront plus efficaces. Les riverains de l'Ourthe réclament depuis longtemps que des mesures soient prises contre les inondations qui ravagent périodiquement la vallée. On arrive ainsi à conclure qu'en dehors même de toute considération de distribution d'eau, la construction de barrages de retenue sur les affluents de la Meuse s'impose à bref délai.

Le barrage de l'Ourthe pourrait réduire le débit de la Meuse à Liège au moins de 300 m³/sec. en période de plus hautes eaux. Ce cube combiné avec celui qu'on peut également gagner par l'emmagasinement derrière le barrage de la Gileppe et le barrage d'Eupen, diminuera très sensiblement le niveau des plus hautes eaux à Liège et supprimera systématiquement les débordements calamiteux dans la vallée de l'Ourthe, sans exiger des endiguements coûteux.

Il n'est pas sans intérêt de noter que la seule crue du ruisseau de Dison, petit affluent de la Vesdre, a coûté à l'Etat en 1956, outre la perte de quatre vies humaines, plus de 100 millions de francs en dommages aux sinistrés.

e) Relèvement notable du débit d'étiage.

Le débit d'étiage de l'Ourthe descend actuellement à 0,5 m³/sec. à Nisramont. La construction du barrage permettra de relever ce minimum à au moins 2 à 5 m³/sec. au même endroit.

f) Lutte contre la pollution par l'augmentation de la dilution.

Ceci est une conséquence logique de l'augmentation du débit.

g) Bevordering van het toerisme.

Sommigen vrezen dat de bouw van een stuwdam stroomafwaarts van de samenloop der twee Ourthes het landschap aldaar zou ontsieren. Weliswaar zal het landschap na de bouw van de stuwdam niet meer zijn zoals het vroeger was. Het valt echter te bezien of het nieuw landschap niet even mooi zal zijn als het huidige. De Commissie voor de Grote Werken heeft niet nagelaten in 1927 het advies in te winnen van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Natuurschoon. Het is wel nuttig hier aan te halen wat Ridder Lagasse de Locht toen verklaarde : « Zoals men weet bestaat het woord onmogelijk niet voor de ingenieurs. Waarom zouden zij dan ook niet bekwaam zijn hun nijverheidsprojecten te verwezenlijken met weglating in de juiste maat van al hetgeen het natuurschoon zou schaden ? »

Het voorbeeld van de stuwdammen gebouwd in het buitenland, het weze nu in Zwitserland, in Italië of in Frankrijk (stuwdam in de Rhône), bewijst dat in zekere zeer geaccidenteerd landschappen de wilde valleien door het tot stand brengen van een kunstmeer doorgaans nog mooier en aantrekkelijker worden.

Wie zou durven beweren dat de stuwdam in de Gileppe storend werkt in het landschappelijk schoon van die vallei, die vroeger slechts aan enkele ingewijden bekend was ? De stuwdam te Eupen is een zeer gewaardeerd kunstwerk dat door talloze toeristen wordt bezocht. Ook de kleine stuwdam te Nisramont is uit esthetisch oogpunt zeer geslaagd. Dat zal eveneens het geval zijn met de grote stuwdam van de Ourthe, die met zijn veel groter meer ook grootser van aanblik zal zijn. De stuwmuur zal 75 m. hoog zijn en voor de toerist een landschap ten toon spreiden dat veel grootser zal zijn dan datgene dat hij van het hoogste punt van de bekende rotsen van de Hérout te aanschouwen krijgt.

Daar het hoog water door de stuwdam zal worden opgehouden, zal het niet nodig zijn grote werken tot indijking van de Ourthe uit te voeren. Die rivier zal haar bekoring en poëzie dus over gans haar loop kunnen behouden. De gekozen plaats is gelegen op 1 km. van de brug te Nisramont, vlak beneden de samenvloeiing van de beek genaamd « Filly » met de Ourthe. De rotsen van de Hérout bevinden zich 2,4 km. verder stroomafwaarts (gemeten volgens de as van de rivier), zodat dat landschap door de bouw van de ontworpen grote stuwdam in geen deele zal worden geschaad.

Voorts biedt de grote stuwdam van de beide Ourthes het voordeel, dat hij fazegewijs en naar gelang van de behoeften kan uitgebouwd worden voor het afgeven van een uiteindelijk debiet van 600.000 m³ per dag.

Op veiligheidsgebied moet in de eerste plaats er op worden gewezen dat de voornaamste in België bestaande stuwdammen (die van Eupen en van de Gileppe) van het zwaartekrachttype zijn, ook gewichtsdammen genaamd, omdat de weerstand tegen de waterdruk hoofdzakelijk door het gewicht van het kunstwerk wordt geleverd. Deze kunstwerken bieden onbetwistbaar de nodige veiligheid en hebben in geen enkel land waar ze gebouwd zijn, tot enig ongeval aanleiding gegeven.

Evenwel heeft sedert de tijd dat ze gebouwd werden, een ander stuwdamtype in talrijke landen zich hoe langer hoe meer verspreid : het betreft de massieve stuwdam van steenstukken. De stuwdam der beide Ourthes zal een kunstwerk van dat type zijn, terwijl er met de voor de Gileppe voorziene werken gestreefd wordt naar de verandering van de huidige stuwdam in een stuwdam van steenstukken.

g) Augmentation du tourisme local.

D'aucuns craignent que la construction d'un barrage en aval des deux Ourthes puisse nuire à ce site. S'il est vrai qu'il ne le conserve pas et qu'il faut admettre qu'il le change, il reste à voir s'il n'en crée pas un autre d'une beauté tout aussi grande que celui qui existe maintenant. Lors des études de la Commission des grands Travaux, en 1927, celle-ci avait eu soin de consulter la Commission royale des Monuments et des Sites, et il est utile de reprendre ici la déclaration du Chevalier Lagasse de Locht, Président de la dite Commission : « Rien n'est impossible aux ingénieurs, on le sait. Ne sont-ils pas assez forts pour réaliser leurs projets industriels en leur enlevant dans la juste mesure ce qu'ils offrent de nuisible à la beauté naturelle ? »

L'exemple des barrages réalisés dans les pays étrangers, que ce soit en Suisse, en Italie ou en France, notamment sur le Rhône, démontre que la création d'un lac artificiel, dans certains sites tourmentés, accroît généralement la beauté et l'attrait des vallées sauvages.

Personne n'oserait affirmer que le barrage de la Gileppe a nui à cette vallée qui n'était connue auparavant que par quelques rares initiés. Le barrage d'Eupen constitue une œuvre d'art appréciée ; les touristes s'y rendent en masse. Le petit barrage de Nisramont constitue également une réussite incontestable sur le plan esthétique. Il en sera de même du barrage de l'Ourthe où le lac plus étendu aura un caractère plus grandiose encore. Le mur-digue s'élèvera à 75 m. de hauteur et révélera au touriste un paysage plus majestueux que celui qui apparaît du haut des escarpements célèbres du Hérout.

Le grand barrage de l'Ourthe par la rétention des eaux de crues pourra éviter un endiguement par trop important de l'Ourthe en aval. Il permettra ainsi de conserver à cette rivière sur tout ce parcours son charme et sa poésie. L'emplacement retenu se situe à 1 km. du pont de Nisramont, immédiatement à l'aval du confluent de l'Ourthe avec le ruisseau de Filly. Les rochers du Hérout se trouvent à 2 km. 400 m. à l'aval (distance mesurée suivant l'axe de la rivière) et ce site ne sera en conséquence influencé en aucune manière par le grand barrage projeté.

Un autre avantage du grand barrage des deux Ourthes consiste dans le fait qu'il peut être aménagé par phases permettant, au fur et à mesure des besoins, d'atteindre finalement le débit de 600.000 m³/jour.

Sur le plan de la sécurité, il convient tout d'abord de signaler que les principaux barrages existant en Belgique (Eupen et la Gileppe) sont du type à gravité, appelés encore barrages-poids parce que la résistance à la pression de l'eau résulte essentiellement du poids de l'ouvrage. Ces ouvrages présentent une sécurité incontestable et n'ont donné lieu à aucun incident particulier dans tous les pays où ils ont été construits.

Cependant depuis l'époque de leur construction un autre type de barrages s'est développé dans de nombreux pays : il s'agit du barrage massif en enrochements. Le barrage des deux Ourthes sera un ouvrage de ce type, tandis que les travaux prévus à La Gileppe visent à transformer le barrage actuel en un barrage en enrochements.

Deze kunstwerken bieden, behalve hun volmaakte stabiliteit, vergelijkbaar met die van de gewichtsdammen, een grote veiligheid in oorlogstijd. Deze werd bijzonder in het licht gesteld tijdens de jongste oorlog. Zo heeft tijdens de nacht van 16 op 17 mei 1943, tijdens welke de Möhne — en Ederstuwdammen vernield werden, de R.A.F. eveneens de Sorpestuwdam, die van het type met steenstukken is, gebombardeerd.

De beide bommen van zwaar kaliber, die tijdens bedoelde nacht afgeworpen werden, evenals andere gedurende latere raids (50 voltreffers), hebben dit laatste kunstwerk niet kunnen aan het wankelen brengen. Deze feiten bleken zo afdoende te zijn, dat de Duitse administratie of particulieren sedertdien een veertigtal stuwdammen enkel van dat type gebouwd hebben.

Op het structureel investeringsprogramma komen de kredieten voor die nodig zijn voor de bouw van de eigenlijke stuwdam en van twee transportleidingen (diameter 1.500) tot de Maas, alsook voor het plaatsen van de inrichtingen die voor een dagelijkse opbrengst van 300.000 m³ moeten zorgen.

Ter berekening van de kostende prijs van een kubieke meter water afkomstig van de stuwdammen, moet geen rekening worden gehouden met de volgende investeringen :

- a) de kosten van de stuwdam en van de waterbouwkundige werken van de stations ;
- b) 60 t. h. van de kosten van de electromechanische inrichting ;
- c) 60 t. h. van de kosten van de transportleidingen.

Inderdaad, de bouw van de stuwdam, de waterzuiveringsstations en de transportleidingen behoren tot de werken van openbaar nut die, wie de opdrachtgever ook moge zijn (Intercommunale, parastatale instelling), in alle geval ten belope van 60 t. h. gesubsidieerd worden.

Anderdeels moet bij het bouwen van stuwdammen niet alleen rekening worden gehouden met de verkoop van het water ; ook op industrieel, toeristisch en sociaal gebied zijn ze een belangrijke bron van inkomsten, terwijl ze tevens bevorderlijk zijn voor de landbouw.

Er wordt aangenomen dat de kosten van b.v. de stuwdam in de Gileppe sedert de bouw er van reeds ongeveer vijfmaal gedekt werden.

Rekening houdend met al die factoren, komt men voor de stuwdam van de beide Ourthes (op basis van een wateropbrengst van 300.000 m³ per dag) tot een kostende prijs van 0,55 F per kubieke meter. Ter vergelijking diene, dat de kostende prijs van 1 m³ water bij de stuwdam in de Vesder, gebouwd in dezelfde omstandigheden, 0,80 F bedraagt voor het vak gaande van de stuwdam tot Béthane, en 1,40 F voor het vak Béthane-Seraing.

Zelfs als men in die kostprijsberekening de totale kosten van de stuwdam van de beide Ourthes en van de transportleidingen tot de Maas betreft (in het door dit ontwerp van wet voorziene stadium, dat wil zeggen voor een totaal bedrag van 2.500 miljoen frank), blijft de kostende prijs van 1 m³ water beneden 1 F, waarmee meteen het grote voordeel van het kunstwerk is aangetoond.

D. De ontwatering.

1. DE LUIKSE AGGLOMERATIE.

De geleidelijk voortschrijdende verzakkingen van het industriegebied langs de Maas, stroomop- en stroomaf-

Ces ouvrages outre leur stabilité parfaite, comparable à celle des barrages-poids, présentent une grande sécurité en temps de guerre. Celle-ci a été particulièrement mise en évidence au cours de la dernière guerre. C'est ainsi qu'au cours de la nuit du 16 au 17 mai 1943, où furent détruits les barrages de la Moehne et de l'Eder, la R.A.F. a également bombardé le barrage de la Sorpe qui est du type en enrochements. Les deux bombes de gros calibres lancées cette nuit, ainsi que d'autres ultérieurement au cours d'autres raids (50 coups au but) n'ont pu entamer cet ouvrage. Ces faits apparurent tellement probants que depuis lors l'administration ou des particuliers allemands ont édifié une quarantaine de barrages, tous de ce type.

Le programme structurel des investissements comprend les crédits nécessaires pour la construction du barrage proprement dit, de deux colonnes d'adduction (diam. 1.500) jusqu'à la Meuse, ainsi que l'équipement nécessaire pour assurer la fourniture de 300.000 m³ par jour.

Pour la détermination du coût du m³ d'eau, en preuve des barrages, les investissements suivants ne doivent pas être amortis :

- a) le coût du barrage et du génie civil des stations ;
- b) 60 p. c. des installations électromécaniques ;
- c) 60 p. c. des travaux des adductions.

En effet, la construction des barrages, usines d'épuration et adduction d'eau, est comprise dans les travaux d'utilité publique qui sont en tous cas, quel que soit le maître de l'ouvrage (Intercommunale, organisme parastatal) subsideés à 60 p. c.

D'autre part, la construction des barrages n'intéresse pas la seule vente de l'eau ; ces ouvrages provoquent des rentrées importantes tant sur le plan industriel que touristique ou social, tout en étant favorables à l'agriculture.

On estime actuellement que le coût du barrage de la Gileppe par exemple a été remboursé 5 fois depuis sa construction.

Compte tenu de ces remarques, le prix de revient du m³ d'eau (pour la fourniture prévue de 300.000 m³/jour) du barrage des deux Ourthes est de 0,55 F, à comparer aux prix de revient du m³ d'eau au barrage de la Vesdre, qui, établis dans les mêmes conditions, se montent à 0,80 F pour le tronçon barrage-Béthane et à 1,40 F pour la section Béthane-Seraing.

Même en amortissant le coût total du barrage des deux Ourthes, des stations et des adductions jusqu'à la Meuse (au stade prévu par le projet de loi, c'est-à-dire pour un montant global de 2.500 millions de francs), le prix de revient du m³ d'eau reste inférieur à 1 franc ce qui montre tout l'intérêt de l'ouvrage.

d) Le démergement.

1. L'AGGLOMERATION LIEGEOISE.

Les affaissements progressifs du bassin industriel longeant la Meuse en amont et en aval de Liège ont créé une

waarts van Luik, hebben een zodanige toestand geschapen dat bijvoorbeeld op een bepaalde plaats van het grondgebied van Seraing de bodem sedert 1870 circa 5 m. gedaald is.

Hieruit vloeit voort dat in de vlakte, bewoond door een uiterst dichte bevolking, zetel van allerbelangrijkste industriebedrijven en doorsneden door grote verkeerswegen, de frequentie en de omvang der overstromingen een katastrofaal uitzicht is gaan vertonen.

De grote overstromingen van 1925-1926 hebben het gevaar in het licht gesteld dat gans een gedeelte van het Maasdal in de Luikse agglomeratie bedreigde; dat gevaar had nog groter kunnen worden, waren er geen maatregelen getroffen.

Na 1928 nam het Bestuur van Bruggen en Wegen, dank zij het bij de wet van 24 april 1928 ingesteld Fonds voor Grote Werken, de bedijking en regularisatie van de Maas ter hand. Bij dezelfde wet werd de Minister van Openbare Werken er toe gemachtigd toelagen toe te kennen met het oog op de uitvoering van werken tot bescherming tegen het overstromingsgevaar.

Enkele gemeenten richtten de « Association intercommunale pour le démergement des communes de la région de Liège », op, die tot doel had het bouwen van gemalen en de aanleg van rioolnetten, die het mogelijk moesten maken alle regenwater, afvalwater en opwellend grondwater af te voeren en uit te malen in de Maas, welke ook de hoogte van de waterstand en de diepte der grondverzakkingen zijn.

Sedert 1928 heeft deze « Intercommunale » geheel het gebied stroomopwaarts van Luik tegen overstromingen beveiligd. De uitgevoerde werken hebben 540 miljoen frank gekost. Dank zij deze uitgave en de werken tot normalisatie van de Maas, konden achtennegentig overstromingen voorkomen worden, waarvan de mogelijke schade op 25 miljard frank geraamd wordt.

Naderhand hebben andere gemeenten zich bij de « Intercommunale » aangesloten, ondermeer in 1947 de stroomafwaarts van Luik gelegen gemeenten. In deze gemeenten hebben de verzakkingen insgelijks een rampspoedige omvang bereikt; het volstaat er op te wijzen, dat te Wandre, gelegen in de meest bedreigde streek, van 1954 tot 1959 de verzakking 2,50 m. bereikt heeft.

De eerste dringend in de gemeente Wandre uitgevoerde werken hebben toegelaten een blijvende overstroming van de Rijksweg n° 43 Waver-Maastricht te voorkomen; over vier of vijf jaar zou nagenoeg de gehele oevervlakte te Wandre, waarvan de toekomstige verzakkingen op verscheidene meter onder het normaal waterpeil van de Maas geraamd worden, bedreigd zijn. Gelijkaardige toestanden doen zich in de naburige gemeenten voor. Te Cheratte zullen de verzakkingen 1,50 m. tot 5,70 m. bereiken. Te Herstal kan de bodemdaling, naar rato van 0,10 tot 0,20 m. 's jaars, 2,25 m. bereiken. Deze gemeente is zeer geïndustrialiseerd en bevolkt. Te Vivegnis hebben de verzakkingen op de bewoonde vlakte een uitgestrekte terreininzinking veroorzaakt, waar het water dat geen afloopmogelijkheid in de richting van de Maas meer heeft, zich verzamelt.

Het blijkt dus wel dat de gemeenten in het gebied der Beneden-Maas zich in een kritieke toestand bevinden.

De grote nijverheidsbedrijven, stroomopwaarts van Luik gelegen, werden dus dank zij de uitgevoerde werken gered en nemen, vertrouwend in de doelmatigheid van de beschermingsmaatregelen, voortdurend uitbreiding. Het komt er derhalve op aan door de ontwatering in het gebied

situatie telle qu'en un endroit de la commune de Seraing, par exemple, le sol est descendu depuis 1870 d'environ 5 mètres.

Il en résulte que la plaine, habitée par une population extrêmement dense, occupée par des industries de première importance et parcourue par de grandes voies de communication, a vu le rythme et l'ampleur des inondations prendre un aspect catastrophique.

Les grandes inondations de 1925-1926 ont mis en évidence le danger qui pesait sur toute une partie de la vallée dans la traversée de l'agglomération liégeoise; ce danger ne pouvait que s'aggraver si des mesures n'avaient été prises.

Après 1928, à la faveur du Fonds des grands Travaux créé par la loi du 24 avril 1928, l'Administration des Ponts et Chaussées entreprit l'endiguement de la Meuse et sa régularisation. Cette même loi autorisait le Ministre des Travaux publics à octroyer des subventions, en vue de l'exécution de travaux de protection contre les inondations.

Certaines communes constituèrent l'« Association intercommunale pour le démergement des communes de la région de Liège », qui avait pour objet la réalisation de stations de pompage et de réseaux d'égouts permettant l'évacuation et le refoulement en Meuse de toutes les eaux de pluies, eaux usées et d'infiltration de la nappe aquifère, quelle que soit l'ampleur des crues et des affaissements du sol.

Depuis 1928, cette Intercommunale a mis à l'abri toute la zone de l'agglomération située en amont de Liège. Les travaux exécutés s'élèvent à 540 millions de francs. Grâce à cette dépense et aux travaux exécutés pour la normalisation de la Meuse, nonante-huit inondations ont pu être évitées dont les dégâts possibles sont évalués à 25 milliards de francs.

Dans la suite, d'autres communes se sont jointes à l'Intercommunale, notamment en 1947, les communes de l'aval de Liège. Dans ces dernières les affaissements ont également pris une ampleur désastreuse; qu'il suffise de préciser qu'à Wandre, dans la région la plus menacée, l'affaissement a atteint une hauteur de 2,50 m. de 1954 à 1959.

Les premiers ouvrages réalisés d'urgence dans la commune de Wandre ont permis d'empêcher l'inondation en permanence de la route de l'Etat n° 43, Wavre-Maastricht; dans quatre à cinq ans, la presque totalité de cette plaine riveraine de Wandre dont les affaissements futurs sont estimés à plusieurs mètres sous le niveau normal de la Meuse, serait menacée. Des situations analogues se présentent dans les communes voisines. A Cheratte, les affaissements atteindront 1,50 m. à 5,70 m. A Herstal, à raison de 0,10 à 0,20 m. par an, la descente du sol peut atteindre 2,25 m.; cette commune est particulièrement industrialisée et peuplée. A Vivegnis, les affaissements ont provoqué dans la plaine habitée une vaste dépression où se rassemblent les eaux qui n'ont plus d'écoulement possible vers la Meuse.

Il apparaît donc bien que les communes de la Basse-Meuse sont dans une situation critique.

La grande industrie située en amont de Liège a été sauvée, grâce aux travaux réalisés, et, confiante dans l'efficacité de sa protection, ne cesse de prendre de l'extension. Il importe que le démergement crée dans la Basse-Meuse des conditions de sécurité et de salubrité analogues, en

der Beneden-Maas gelijkaardige veiligheids- en salubriteitsvoorwaarden te doen heersen, teneinde door bescherming van de bewoonde gebieden tegen de herhaling van rampen als die van 1925-1926, de nijverheidsexpansie toe te laten, die door de nabijheid van de Maas, van het Albertkanaal, van de nieuwe autosnelweg en van de haven van Luik gewettigd is.

Om de uitvoering van de nodige werken, overeenkomstig de bepalingen van de wet van 24 april 1928, te subsidiëren, voorziet dit ontwerp van wet een krediet van 460 miljoen frank, gespreid over een duur van negen jaar, te rekenen van 1960.

DE VALLEI VAN BENEDEN-HENE.

De vallei der Beneden-Hene, stroomafwaarts van Bergen, is een uitgestrekte alluviale vlakte van 4.500 Ha. met aan beide zijden brede hellingen; bijgevolg is ook hier het overstromingsgevaar zeer groot. Al haar voornaamste afwateringsassen zijn van het oosten naar het westen gericht, van stroomopwaarts tot stroomafwaarts, terwijl de bijrivieren gericht zijn van het zuiden naar het noorden, wat betreft het gebied dat gelegen is ten zuiden van het kanaal Bergen-Condé, en van het noorden naar het zuiden, wat betreft het ten noorden van genoemd kanaal gelegen gedeelte.

Reeds sedert verscheidene jaren wordt de natuurlijke afloop van het water belemmerd. Wegens onregelmatige grondverzakkingen tussen Bergen en Condé zijn de hellingen van de afwateringsassen geringer geworden, verdwenen of soms zelfs omgekeerd. Hieruit vloeit voort dat het hemelwater een neiging vertoont om zich op de diepst gelegen plaatsen te verzamelen, wat geregeld uitgebreide overstromingen op verschillende punten van de Borinage veroorzaakt en aan de oorsprong ligt van de vorming van verschillende moerassen. De toekomstige bodemdalingen zullen een reeds zeer moeilijke toestand trouwens slechts nog verergeren.

Bij buitengewoon hoge waterstand, zoals in de winter 1925-1926, wordt een oppervlakte van circa 2.500 Ha. overstroomd, wat niet enkel belangrijke stoffelijke schade veroorzaakt, maar tevens de openbare gezondheid in gevaar brengt.

Sedert die datum heeft het Bestuur van Bruggen en Wegen verschillende maatregelen genomen om het water-volume te verminderen dat bij hoge waterstand dient afgevoerd te worden. Zo werd bv. te Obourg een overlaat in het kanaal van het Centrum gebouwd, waardoor een belangrijk gedeelte van het hoogwater van de Opper-Hene afgevoerd wordt naar het nieuw kanaal Nimy-Blaton-Péronnes. Een gelijkaardige overlaat, gebouwd aan de sluis n° 1 van het kanaal van Bergen naar Condé, laat toe bij hoge waterstand het overtollige oppervlaktewater van de Hene naar dit laatste kanaal af te voeren. Anderdeels leveren enkele gemalen hier en daar een beperkte plaatselijke bijdrage tot de oplossing van het ontwateringsvraagstuk.

Hoe dan ook, de noodzakelijkheid om op meer algemene wijze het waterregime der Beneden-Hene te verhelpen, doet zich van jaar tot jaar scherper gevoelen. Om deze reden hebben sommige oevergemeenten een vereniging opgericht, « Intercommunale pour le démergement et l'assainissement de la vallée de la Haine inférieure » genaamd.

De grondbeginselen van die ontwatering kunnen samengevat worden als volgt :

— hergroepering van de verschillende hoofdafwateringsassen tot één enkele (rol die zal vervuld worden door het

protégeant les zones habitées du retour de catastrophes comme celle de 1925-1926, afin de permettre l'expansion industrielle qui se justifie par la présence de la Meuse, du canal Albert, de la nouvelle autoroute et du port de Liège.

En vue de subventionner l'exécution des travaux nécessaires, s'inspirant des dispositions de la loi du 24 avril 1928, le présent projet de loi prévoit un crédit de 460 millions de francs réparti sur une durée de 9 ans à partir de 1960.

2. LA VALLEE DE LA HAINE INFÉRIEURE.

La vallée de la Haine inférieure, en aval de Mons, est constituée d'une vaste plaine alluviale de 4.500 Ha., flanquée de versants étendus; elle est par conséquent également prédestinée aux inondations. Tous ses axes principaux d'écoulement sont orientés Est-Ouest, d'amont en aval, tandis que les affluents ont une orientation Sud-Nord pour la zone située au Sud du canal Mons-Condé et Nord-Sud pour la partie située au Nord de ce canal.

Depuis plusieurs années déjà, l'écoulement naturel des eaux est contrarié. Du fait des affaissements irréguliers entre Mons et Condé, les pentes des axes d'écoulement sont réduites, supprimées et parfois même inversées. Il en résulte que les eaux météoriques ont tendance à s'accumuler aux points les plus bas, ce qui occasionne régulièrement d'importantes inondations en divers endroits du Borinage, et est à l'origine de l'apparition de nombreux marais. Les affaissements futurs ne feront d'ailleurs qu'aggraver une situation déjà très pénible.

En cas de crue extraordinaire, comme celle de l'hiver 1925-1926, une superficie d'environ 2.500 Ha. est immergée, ce qui non seulement entraîne des dégâts matériels considérables, mais également met en péril la salubrité publique.

Depuis cette date, l'Administration des Ponts et Chaussées a pris différentes mesures en vue de réduire le volume d'eau à évacuer en temps de crue. C'est ainsi qu'à Obourg un déversoir au canal du Centre a été construit, grâce auquel une partie importante des débits de crue de la Haine supérieure est évacuée vers le nouveau canal Nimy-Blaton-Péronnes. Un déversoir semblable exécuté à l'écluse n° 1 du canal de Mons à Condé permet de remettre, en temps de crue, l'excédent des eaux de la Haine supérieure dans ce dernier canal. D'autre part, quelques stations de pompage apportent très localement une certaine contribution au problème du démergement.

Quoi qu'il en soit, la nécessité d'apporter des remèdes plus généraux au régime des eaux de la Haine inférieure se pose chaque année avec une acuité accrue. C'est pourquoi certaines communes riveraines se sont groupées en une association dénommée : « Intercommunale pour le démergement et l'assainissement de la vallée de la Haine inférieure ».

Les principes de base de ce démergement peuvent se résumer comme suit :

— regroupement des divers axes principaux d'écoulement en un seul (rôle qui sera joué par le canal de Mons

aangepast kanaal van Bergen naar Condé, gedeelte stroomafwaarts van Saint-Ghislain gelegen) ;

- geschiktmaking van de bijrivieren van de Hene en van de andere secundaire afvoerassen, alsmede van de rioolnetten, teneinde ze in staat te stellen hun water af te voeren naar het nieuw hoofdverzamelkanaal ;
- bouw van nieuwe gemalen, enkele zo vlug mogelijk, de overige naarmate er zich nieuwe verzakkingen voordoen (er dient op gewezen dat de gemalen van Wasmes en Cuesmes reeds in de loop van 1959 aanbesteed werden).

Benevens haar belang uit sociaal oogpunt, is de door deze « Intercommunale » nagestreefde ontwatering op vele plaatsen onmisbaar, wil men gunstige voorwaarden scheppen voor de vestiging van nieuwe industriebedrijven binnen het raam van de economische omschakeling van het testgebied de Borinage.

Aangezien eensdeels de Beneden-Hene en het kanaal van Bergen naar Condé door het Bestuur van Bruggen en Wegen beheerd worden, en anderdeels de uit te voeren ontwatering van belang is én voor de stadsgebieden én voor de landbouwgebieden, ligt het voor de hand dat de verschillende werken gecoördineerd dienen te worden om tegelijk de oogmerken van de « Intercommunale » en van de bevoegde Ministeries, namelijk Openbare Werken en Landbouw, te dienen. De « Intercommunale » heeft het vraagstuk van de zuivering van het afvalwater trouwens eveneens op haar programma staan, welk vraagstuk tot de bevoegdheid van het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin behoort.

Het is natuurlijk niet mogelijk het belang, dat met de uitvoering van de afwatering in sociaal opzicht of op industrieel gebied verbonden is, in cijfers uit te drukken. Wat evenwel de landbouw betreft, wordt de winstderving van de landbouw uit de Borinage op 10.000 F per Ha. en per jaar, dat wil zeggen op 40 miljoen F per jaar geraamd, welke winstderving voortvloeit uit het niet ontwateren van de gronden. Zeker, een dergelijk resultaat onderstelt eveneens de verbetering van de door het Bestuur van Brugge en Wegen beheerde wegen, alsmede de uitvoering van sommige landbouwkundige werken, door de wateringen. Het wijst evenwel op het belang van het vraagstuk.

Uitgaande van wat reeds in gelijkaardige omstandigheden gedaan werd om het waterbezwaar in het Luitkse te verhelpen, voorziet dit ontwerp van wet voor de uitvoering van de werken tot ontwatering van de vallei der Beneden-Hene een totale toelage van 540 miljoen frank, gespreid over een tijdspanne van tien jaar te rekenen van 1960.

VII. HET GEBOUWENPROGRAMMA.

Het opmaken van een basisprogramma is een bijzonder dwingende noodzakelijkheid voor de werken betreffende gebouwen.

A. Noodzakelijkheid van een basisprogramma.

De constructie van een gebouw vereist een reeks van talrijke verrichtingen die volgens een nauwkeurige en vaste planning moeten worden uitgevoerd, zo niet zou niet alleen de voltooiing ervan worden vertraagd, maar zouden eveneens soms aanzienlijke bijkomende en nutteloze kosten moeten worden gemaakt.

Tussen het ogenblik waarop tot de constructie van een gebouw wordt besloten en het ogenblik waarop het gebouw in gebruik zal worden genomen, is voor de studie zowel als voor de uitvoering de bemoeiing van talrijke administratieve en technische instanties vereist. Wat bij voorbeeld de

à Condé aménagé dans la partie située à l'aval de Saint-Ghislain) ;

- aménagement des affluents de la Haine et autres axes d'écoulement secondaires ainsi que des réseaux d'égouts, afin de leur permettre de ramener leurs eaux au nouveau collecteur principal ;
- construction de nouvelles stations de pompage, les unes aussi rapidement que possible, les autres au fur et à mesure des nouveaux affaissements (à noter que les stations de pompage de Wasmes et de Cuesmes ont déjà été adjudgées dans le courant de 1959).

Outre son importance au point de vue social, il faut ajouter que le démergement envisagé par cette Intercommunale est indispensable en de nombreux endroits si l'on veut créer les conditions favorables à l'implantation d'industries nouvelles dans le cadre de la reconversion économique de la région test du Borinage.

Etant donné que, d'une part, la Haine inférieure et le canal de Mons à Condé sont gérés par l'Administration des Ponts et Chaussées, et que, d'autre part, le démergement à exécuter intéresse à la fois des zones urbaines et agricoles, il est évident que les divers travaux doivent être coordonnés pour satisfaire à la fois aux vues de l'Intercommunale et des Ministères compétents, c'est-à-dire les Travaux publics et l'Agriculture. D'ailleurs l'Intercommunale de démergement a également à son programme, le problème de l'épuration des eaux usées, qui est de la compétence du Ministère de la Santé publique et de la Famille.

Il n'est évidemment pas possible de chiffrer l'intérêt que présente la réalisation de ce démergement sur le plan social ou dans le domaine industriel. Cependant, en ce qui concerne l'agriculture, on estime à 10.000 francs par Ha. et par an, c'est-à-dire à près de 40 millions par an le manque à gagner de l'agriculture boraine par suite du non démergement du terrain. Certes, un tel résultat implique également l'amélioration des voies gérées par l'Administration des Ponts et Chaussées, et l'exécution de certains travaux propres à l'agriculture par les Wateringues. Il indique néanmoins l'importance du problème envisagé.

S'inspirant de ce qui a été fait dans des conditions analogues en vue de porter remède à la situation de la région liégeoise, le présent projet de loi prévoit pour l'exécution des travaux de démergement de la vallée de la Haine inférieure une subvention globale de 600 millions de francs, répartie sur une période de dix ans à partir de 1960.

VII. LE PROGRAMME DES BATIMENTS.

L'établissement d'un programme de base est d'une nécessité particulièrement impérieuse pour les travaux de bâtiments.

A. Nécessité d'un programme de base.

La construction d'un bâtiment exige une succession d'opérations nombreuses et qui doivent s'effectuer suivant un planning précis et intangible sous peine, non seulement de retarder l'achèvement mais également d'entraîner des dépenses supplémentaires et inutiles parfois très importantes.

Entre le moment où la construction d'un bâtiment est décidée et l'instant où ce bâtiment sera occupé, de très nombreuses instances tant administratives que techniques sont appelées à s'occuper des études comme de la réalisation. En ce qui concerne la réalisation, par exemple, le

uitvoering betreft, wordt het aantal medewerkende ambachten steeds groter doordat de tegenwoordige complexe technieken tot een verregaande specialisatie hebben geleid. Deze medewerking moet in een nauwkeurige chronologische volgorde geschieden, wil men het ongebruikt blijven van personeel en materieel voorkomen. Tenslotte is een gebouw pas werkelijk voltooid en bruikbaar wanneer de onmisbare uitrusting aangebracht is, want zelfs een gedeeltelijk ontbreken van deze uitrusting brengt de onmogelijkheid van ingebruikneming van het gebouw mede, met het gevolg dat de aan de bouw bestede bedragen niet renderen.

Het is dus nodig, zelfs rekening houdend met de onvermijdelijke geografische verspreiding van de bouwplaatsen, een versnippering der kredieten te vermijden. Deze versnippering laat weliswaar toe bijna gelijktijdig de bouw van talrijke gebouwen aan te vatten, maar verhindert een vlugge voltooiing ervan. Een dergelijke handelwijze betekent een versnippering van de inspanningen en een verhoging van de vaste interest, die dikwijls tot bijna 30 ten honderd van de voor de bouw bestede sommen bedragen. Behalve de overdreven last van die vaste interest, mag men niet uit het oog verliezen dat een gebouw tegenwoordig zoniet uit architectonisch dan toch uit functioneel oogpunt zeer snel veroudert, zelfs reeds vóór het betrokken wordt.

De constructie van gebouwen bij gedeelten, met soms lange tussenpozen tussen ieder van die gedeelten, brengt eensdeels mede dat op het technisch personeel gedurende al te lange tijd beslag wordt gelegd, en is anderdeels oorzaak van een verspreiding der diensten gedurende de bouwwerkzaamheden, in plaats van de centralisatie die men door die bouw nastreeft. Tenslotte zijn er ook nadelen aan verbonden voor het publiek, dat dikwijls van het een naar het andere bureau moet lopen, terwijl de snelle bouw van het ontworpen administratief centrum dat heen-en-weergeloopt zou verminderd hebben en tevens gezorgd zou hebben voor parkeergelegenheid, die bij het oprichten van moderne gebouwen niet meer weg te denken is.

Het is dus onmisbaar dat de voor de ontwikkeling van 's lands infrastructuur noodzakelijke werken verlost worden van de remmende last der opeenvolgende en vaak tegenstrijdige beslissingen.

Als de beslissing tot het aanvangen van een bepaald werk eenmaal genomen is — en het is op het ogenblik van die beslissing dat het nut van het aan te vatten werk nauwkeurig eens voor altijd moet vastgesteld worden — moet dat werk zonder de minste aarzeling worden voortgezet. Behalve het begrotingsprogramma, moet ook de lijst van de werken eens en voor altijd bepaald worden, daar elke wijziging een oorzaak van doelloze uitgaven is.

B. Productiviteit en rentabiliteit.

1. DE PRODUCTIVITEIT.

Wegens de verscheidenheid van type der op te richten gebouwen en van hun gebruiksdoeleinden is het zeer moeilijk de productiviteit van de constructie van gebouwen in het algemeen te bepalen.

Maar het is een feit dat thans is de meeste landen, zowel in de Europese landen als in die van de overzijde van de Oceaan een massa rationele administratieve gebouwen wordt opgericht, zowel in de particuliere als in de openbare sector. Het volstaat het oog te slaan op de jongste prestaties, bij voorbeeld in Duitsland en in Italië, om tot het besluit te komen dat de particuliere ondernemingen, die nochtans in de eerste plaats letten op de rentabiliteit van hun uitgaven, aan de constructie van moderne administratiegebouwen sommen besteden die buiten ver-

nombre de corps de métiers est de plus en plus élevé, la complexité des techniques actuelles ayant conduit à une spécialisation très poussée. Cette intervention doit se faire suivant un ordre chronologique précis sous peine de voir chômer matériel et personnel. Enfin un bâtiment n'est réellement achevé et occupable que lorsqu'il est pourvu de l'équipement indispensable, équipement dont l'absence, même partielle, entraîne l'impossibilité d'utiliser le bâtiment, c'est-à-dire rend les sommes engagées dans sa construction non rentables.

Il importe donc, tout en tenant compte de l'éparpillement géographique inévitable des chantiers, d'éviter un éparpillement des crédits qui provoque la construction simultanée de très nombreux bâtiments mais empêche leur achèvement rapide. Une telle attitude provoque une dispersion des efforts et l'augmentation des intérêts intercalaires, ceux-ci atteignant bien souvent un montant égal à près de 30 pour cent des sommes engagées dans la construction. Outre la charge abusive de ces intérêts intercalaires, il ne faut pas oublier qu'un bâtiment se démode actuellement très rapidement, sinon sur le plan architectural tout au moins du point de vue fonctionnel, même avant son occupation.

La construction de bâtiments en plusieurs tranches, avec parfois des intervalles considérables entre chacune de celles-ci entraîne, d'une part, l'immobilisation du personnel technique pendant un laps de temps beaucoup trop grand et d'autre part, une dispersion des services pendant la construction, en lieu et place de la centralisation que l'on recherche par cette construction. Enfin, elle crée des inconvénients pour le public qui bien souvent doit se rendre dans plusieurs bureaux alors que la construction rapide du centre administratif projeté aurait réduit ces déplacements, tout en lui assurant les facilités de parking sans lesquelles la construction de bâtiments modernes est impossible.

Il est donc indispensable de libérer les travaux nécessaires au développement de l'infrastructure du pays, de décisions successives souvent contradictoires.

Une fois la décision prise de commencer une œuvre donnée — et c'est au seul moment de cette décision que l'utilité de l'œuvre à entamer doit être soigneusement posée — il y a lieu de poursuivre cette œuvre sans aucune hésitation. Outre le programme budgétaire, la liste des travaux eux-mêmes doit rester intangible, toute modification étant source de dépenses sans objet.

B. Productivité et rentabilité.

1. LA PRODUCTIVITE.

La productivité des travaux de construction de bâtiments est très difficile à établir en général, par suite de la diversité des types de bâtiments à réaliser et de leurs utilisations.

Mais un fait est certain : l'on assiste actuellement dans la plupart des pays, tant dans les pays européens qu'outre-Atlantique, à une construction massive de bâtiments administratifs rationnels tant dans le secteur privé que dans le secteur public. Il suffit de regarder les réalisations les plus récentes, par exemple en Allemagne et en Italie, pour constater que les sociétés privées, pourtant à priori soucieuses au premier chef de la rentabilité de leurs dépenses, consacrent à la construction de bâtiments administratifs modernes des sommes qui sont hors de proportion avec de

houding zijn met eenvoudige commerciële doeleinden. In de Verenigde Staten bouwt de « Public Building Service », een tak van de « General Service Administration » die rechtstreeks van de President der Verenigde Staten afhangt, thans een groot aantal administratieve centra, die in beginsel identiek zijn met die waarvan de oprichting hier voorgesteld wordt, en maken plannen voor de bouw van een nog groter aantal dergelijke centra, ten behoeve van de federale diensten in de belangrijke steden der Verenigde Staten.

De voordelen van de constructie van rationele administratieve gebouwen zijn :

a) Uit oogpunt van de organisatie van het werk.

- mindere algemene exploitatiekosten dank zij de vermindering van het exploitatiepersoneel zoals conciërges, wachters, kamerbewaarders, stokers, liftjongens, schoonmaak- en onderhoudspersoneel ;
- vermindering van de briefwisseling tussen diensten van dezelfde administratie, met als gevolg een verkorting van de tijd die nodig is voor het onderzoek van administratieve kwesties, alsmede een vermindering van het volume der dossiers ;
- een beter wederzijds begrip door rechtstreeks contact tussen de verschillende trappen der hiërarchie, vanwaar een verbetering van de werkkring ;
- vermindering van de uitgaven voor telefoongesprekken ;
- vermindering van het verlet ;
- verhoogde productiviteit van de sociale en gemeenschappelijke inrichtingen alsook van het personeel dat aan die inrichtingen verbonden is (b.v. kantines en bibliotheken).

b) Voor het publiek.

- minder heen-en-weergeloop wanneer een kwestie de bemoeienis van verscheidene diensten vergt ;
- mogelijkheid de diensten en inrichtingen ten behoeve van het publiek te vermeerderen zonder buitensporige financiële lasten (b.v. de informatiediensten en de parkeerplaatsen) ;
- onrechtstreeks, een betere stemming bij de betrekkingen tussen het publiek en de administratie, zoals kan worden geconstateerd in de landen waar inzake openbare gebouwen een rationele politiek werd ingeluid.

Die productiviteit kan natuurlijk niet worden becijferd. Het lijkt evenwel niet van belang ontbloeit, te wijzen op sommige mogelijkheden die door de bouw van de Administratieve Wijk te Brussel voor de Belgische bedrijven worden geopend. Sommigen hebben opgemerkt dat die bouw en de daartoe nodige studies hun een uitgangspunt voor nieuwe en moderne fabrieken hebben verschaft, onder meer voor het vervaardigen van genormaliseerde bouwelementen, waardoor zij met buitenlandse collega's kunnen concurreren.

Tenslotte moet de productiviteit van de universitaire, wetenschappelijke en culturele gebouwen worden vermeld. De bouw van laboratoria en lokalen voor onderzoekswerk is de eerste voorwaarde voor elke wetenschappelijke ontwikkeling, en bijgevolg voor de economische vooruitgang. Weliswaar betreft het hier een productiviteit op termijn, maar ze is noodzakelijk voor de economische bloei, die op steeds ingewikkelder wordende technieken afgestemd is. Moet voorts worden gewezen op het belang van

simples buts de propagande commerciale. Aux Etats-Unis, le « Public Building Service », branche de la « General Service Administration » dépendant directement du Président des Etats-Unis, construit actuellement de très nombreux centres administratifs dont le principe est identique à ceux dont l'érection est proposée, et a sur le métier la construction d'un nombre encore plus considérable de pareils centres à usage des services fédéraux dans les villes importantes des Etats-Unis.

Les avantages qui peuvent être retirés de la construction de bâtiments administratifs rationnels sont les suivants :

a) Au point de vue de l'organisation du travail.

- diminution des frais généraux d'exploitation par réduction du nombre d'agents affectés à l'exploitation, tels que conciërges, gardiens, huissiers, chauffeurs de chaudières, garçons d'ascenseurs, personnel de nettoyage et d'entretien ;
- réduction de la correspondance entre services dépendant d'une même administration, d'où réduction des délais apportés à l'examen d'une question administrative et réduction du volume des dossiers ;
- augmentation de la compréhension mutuelle par contact direct entre les différents échelons, d'où amélioration du climat de travail ;
- diminution des dépenses de téléphone ;
- diminution des temps morts ;
- augmentation de la productivité des installations à caractère social et communautaire, ainsi que du personnel affecté à ces installations (par exemple les réfectoires et les bibliothèques) ;

b) Pour le public.

- diminution des déplacements lorsqu'une question entraîne l'intervention de plusieurs services ;
- possibilité d'augmenter les installations à l'usage du public sans augmentation abusive des charges financières (par exemple les services de renseignements et les parkings) ;
- indirectement, amélioration du climat des relations entre le public et l'administration, ainsi que cela a été constaté dans de nombreux pays où une politique rationnelle en matière de bâtiments publics a été entamée.

Cette productivité ne peut évidemment faire l'objet d'un calcul. Il paraît cependant intéressant de signaler certaines possibilités pour les industries belges qui se font jour grâce à la construction de la Cité administrative de Bruxelles. Certains ont signalé que cette construction et les études qu'elle suscite leur fournissent un point de départ pour des fabrications nouvelles et modernes, notamment pour la fabrication d'éléments normalisés du bâtiment leur permettant de concurrencer leurs collègues étrangers.

Il faut signaler enfin la productivité des bâtiments universitaires, scientifiques et culturels. La création de laboratoires et de locaux de recherches est la condition liminaire de tout développement scientifique et, par conséquent, de progrès économique. Sans doute, s'agit-il d'une productivité à terme, mais elle est essentielle pour l'essor économique centré sur des techniques de plus en plus complexes. Faut-il relever, d'autre part, l'importance de nos bâtiments culturels, de nos musées sur le tourisme ? Leur influence

onze culturele gebouwen, van onze musea voor het toerisme? Hun invloed zal steeds groter worden, met het oog op de voortdurende stijging van het intellectueel en cultureel peil, die onze moderne samenleving kenmerkt.

2. DE RENTABILITEIT.

Het staat vast dat de bouw van administratieve complexen voor de Staat een zeer renderende verrichting is. Wat de Administratieve Wijk betreft, is over deze rentabiliteit een stelselmatige studie gemaakt.

Na de herziening van de eerste studiën, om rekening te houden met het opmaken van de plannen en met de verbeteringen op het gebied van de ramingen, rekening houdend met een vermindering van de rentabiliteit doordat het aantal in dit administratief complex onder te brengen ministeries kleiner is dan aanvankelijk was bepaald, blijft die rentabiliteit niettemin zeker op grond van volgende ramingen :

1° kapitaal benodigd voor de bouw . . F	1.500.000.000
2° waarde van de vrijkomende Rijksgebouwen die kunnen verkocht worden	200.000.000

Nog te lenen kapitaal F 1.300.000.000

3° jaarlijkse bezuiniging door vermindering van de algemene kosten :

a) niet meer te betalen huren 16.000.000

b) vermindering van de algemene kosten voor verwarming, verlichting, reiniging, dienstpersoneel 25.000.000

c) bezuiniging op telefoon, personeel en retributies 2.500.000

d) bezuiniging op het geschiktmaken en in goede staat herstellen van bestaande kantoren, en diversen 4.700.000

e) verhoging van het rendement ten gevolge van de hergroepering en de reorganisatie die er moeten uit volgen : raming 5 t. h. = . . 40.000.000

Totale jaarlijkse bezuiniging F 95.200.000

Dank zij die bezuiniging is het mogelijk het kapitaal van 1.300.000.000 in minder dan 25 jaar af te lossen.

Er zij opgemerkt dat die termijn zeer kort is, want ondanks de hoge kosten van een gebouw moet het niet worden geamortiseerd in minder dan 60 jaar.

Daarbij is geen rekening gehouden met de financiële weerslag van de betere functionering der centrale diensten op de functionering van de buitendiensten en op de productiviteit van de privé-bedrijven waarvan sommige activi-

ne fera que croître en raison du niveau intellectuel et culturel de plus en plus élevé qui se fait jour dans nos sociétés modernes.

2. LA RENTABILITE.

Il est certain que pour l'Etat la construction des complexes administratifs est une opération très rentable. Cette rentabilité a notamment fait l'objet d'une étude systématique pour la Cité administrative.

Après revision des premières études pour tenir compte de l'élaboration des plans et des précisions apportées en matière d'estimation, compte tenu d'une réduction de la rentabilité due au fait que le nombre de ministères qui y seront logés est moins grand que primitivement prévu, il reste toutefois que cette rentabilité est assurée sur la base des estimations suivantes :

1° capital nécessaire à la construction . F 1.500.000.000

2° valeur des immeubles propriétés de l'Etat devenant disponibles et pouvant être vendus 200.000.000

Reste capital à emprunter F. 1.300.000.000

3° économie annuelle par réduction des frais généraux :

a) suppression de loyers . 16.000.000

b) diminution des frais généraux de chauffage, éclairage, nettoyage, personnel de service . 25.000.000

c) économie sur le téléphone, personnel et redevances 2.500.000

d) économie sur l'aménagement de bureaux existants, sur leur remise en état et divers 4.700.000

e) augmentation du rendement causée par leur regroupement et les réorganisations qui doivent en résulter : évaluation : 5 p. c. = 40.000.000

Total des économies annuelles F. 95.200.000

Cette économie permet d'amortir le capital de 1 milliard 300.000.000 en moins de 25 ans.

Il faut remarquer que ce délai est très court car nonobstant le coût d'un bâtiment il ne doit pas être amorti en moins de 60 ans.

Ceci ne tient pas compte des répercussions financières que l'amélioration du fonctionnement des administrations centrales aura sur le fonctionnement des services extérieurs et sur la productivité des entreprises privées dont certaines

teiten van de openbare besturen afhangen. Die bezuiniging kan onmogelijk worden becijferd.

In de berekening van de rentabiliteit is geen rekening gehouden met de taksen en belastingen van alle aard die de werken opbrengen.

Hoe dan ook, het productief en renderend karakter der werken aan de administratieve gebouwen rechtvaardigt ten volle het basisprogramma zoals het is ontworpen.

C. Bepaling van het programma.

Daar het Bestuur der Gebouwen belast is met de bouw, de verbouwing, de inrichting en het onderhoud van al de aan het Rijk toebehorende openbare gebouwen (met uitzondering van die welke door het Ministerie van Landsverdediging beheerd worden), dient het te voorzien in de behoeften van het Rijk, niet alleen aan gebouwen voor het vestigen van de administratieve diensten, maar ook aan gebouwen van zeer speciale aard die voor de werking van de openbare Rijksdiensten onmisbaar zijn, zoals laboratoria, musea, centra voor wetenschappelijk onderzoek, postkantoren, rijkswachtkazernes, enz... Op te merken valt evenwel dat het ontwerp van wet niet slaat op de schoolgebouwen, daar hieromtrent een bijzondere wetgeving bestaat.

Bij de betrokken diensten werden verschillende onderzoeken ingesteld ten einde hun behoeften inzake lokalen juist te kennen. Deze verschillende onderzoeken liggen ten grondslag aan het voorgestelde basisprogramma. De bij het ontwerp van wet gevoegde tabel geeft de lijst der werken alsook hun spreiding in de tijd.

Het programma voor de eerste jaren wordt gekenmerkt door zeer omvangrijke werken, waarvan sommige reeds begonnen zijn en die zo spoedig mogelijk moeten worden voltooid. De inspanning zal daarna worden geconcentreerd op de sectoren die tijdens de eerste jaren benadeeld schijnen.

Er zij trouwens opgemerkt dat ten aanzien van de conjuncturele werken reeds voorrang aan die sectoren werd gegeven; telkens als zulks in verband met de economische omstandigheden noodzakelijk is, zullen de werken voor deze sectoren in de allereerste plaats uitgevoerd worden.

1. DE GEBOUWEN BESTEMD VOOR DE HERGROEPING VAN DE ADMINISTRatieve DIENSTEN.

Onder de op dit programma ingeschreven werken komen op de eerste plaats voor, de Administratieve Wijk te Brussel, twee reeds aangevatte administratieve centra in dezelfde stad, alsmede vijf administratieve centra respectievelijk in de steden Antwerpen, Luik, Bergen, Brugge en Namen.

De noodzakelijkheid van die administratieve centra werd reeds onderstreept zowel wat de verhoging van de productiviteit van het administratief werk in de Rijksdiensten, als wat de grotere aan het publiek geboden faciliteiten betreft.

Over de rentabiliteit van de Administratieve Wijk te Brussel werd reeds nader gehandeld in de uiteenzetting over de productiviteit er van.

Wat de twee administratieve centra betreft die gelegen zijn in de Leuvenseweg en de Regentiestraat te Brussel, moeten de reeds aangevatte werken worden voortgezet; de gebouwen worden uitgevoerd in moten, en telkens als een moot gereedkomt, wordt ze onmiddellijk in gebruik genomen.

Het is noodzakelijk zonder verwijl voort te gaan met de voltooiing van die administratieve centra, daar deze

activités dépendent des administrations publiques. Cette économie est impossible à chiffrer.

Le calcul de rentabilité ne tient pas compte des taxes et impôts de tous genres engendrés par les travaux.

Quoiqu'il en soit, le caractère productif et rentable des travaux en bâtiments administratifs justifie pleinement le programme de base tel qu'il a été conçu.

C. Détermination du programme.

Chargée de la construction, de la transformation, de l'aménagement et de l'entretien de tous les bâtiments publics appartenant à l'Etat (à l'exception de ceux gérés par le Ministère de la Défense nationale), il appartient à l'Administration des Bâtiments de satisfaire aux besoins de l'Etat, non seulement en bâtiments destinés à abriter les services administratifs mais également des bâtiments de genres très particuliers indispensables au fonctionnement des services publics de l'Etat, tels que laboratoires, musées, centres de recherches scientifiques, postes, casernes de gendarmerie, etc... Il y a lieu de signaler cependant que le projet de loi ne concerne pas les bâtiments d'enseignement qui font l'objet d'une législation spéciale.

Diverses enquêtes ont été poursuivies auprès des services intéressés en vue de connaître leurs besoins exacts en locaux. Ces diverses enquêtes sont à l'origine du programme de base présenté. Le tableau annexé au projet de loi donne la liste des travaux ainsi que leur étalement dans le temps.

Le programme des premières années est caractérisé par des travaux fort importants, déjà entamés parfois et qu'il convient de terminer au plus tôt. Le gros effort porte ensuite sur les secteurs qui semblent apparemment défavorisés au début.

Remarquons d'ailleurs que parmi les travaux conjoncturels, primauté a déjà été donnée à ces secteurs; chaque fois que la nécessité économique s'en fera sentir, l'exécution de travaux pour ces secteurs sera lancée en tout premier lieu.

1. LES BATIMENTS DESTINES A REGROUPER LES SERVICES ADMINISTRATIFS.

Parmi les travaux inscrits à ce programme, figurent tout d'abord la Cité administrative de Bruxelles, deux centres administratifs déjà entamés dans la même ville et cinq centres administratifs dans les villes d'Anvers, de Liège, de Mons, de Bruges et de Namur.

La nécessité de ces centres administratifs a déjà été soulignée tant en ce qui concerne l'augmentation de la productivité du travail administratif des services de l'Etat qu'en ce qui concerne l'augmentation des facilités fournies au public.

La rentabilité de la Cité administrative de Bruxelles a fait l'objet déjà de précisions supplémentaires relatives à sa productivité.

Quant aux deux centres administratifs situés rue de Louvain et rue de la Régence également à Bruxelles, il s'agit de la continuation de travaux déjà entamés, les bâtiments étant réalisés par tranches verticales et occupés immédiatement à la suite de l'achèvement de ces tranches.

Il est indispensable de continuer sans plus attendre l'achèvement de ces centres administratifs qui doivent per-

bestemd zijn voor de hergroepering van al de diensten die thans op verspreide plaatsen en in verouderde en ongeschikte gebouwen ondergebracht zijn; het administratief centrum van de Leuvenseweg is bestemd voor het Nationaal Instituut voor de Statistiek en voor de Rijkswacht; het administratief centrum van de Regentiestraat is voor de Brabantse buitendiensten van het Bestuur der Registratie en van het Kadaster bestemd.

2. DE ADMINISTRATIEVE GEBOUWEN EIGEN AAN SOMMIGE DEPARTEMENTEN.

a) Ministerie van Binnenlandse Zaken.

De voor het Ministerie van Binnenlandse Zaken nodige werken omvatten de bouw van twee nieuwe provinciale gouvernementsgebouwen, namelijk die van Antwerpen en Brugge.

Te Antwerpen zijn de kantoren en vergaderzalen van het Provinciaal Bestuur thans gevestigd in verouderde en niet aangepaste gebouwen, die de voornaamste positie van onze metropool onwaardig zijn. De nodige gronden voor het oprichten van dit provinciaal gouvernementsgebouw zijn reeds aangekocht; het is nodig zo spoedig mogelijk te bouwen ten einde onze grote havenstad te voorzien van een administratief gebouw dat aan haar behoeften beantwoordt.

Wat het Provinciaal Bestuur van Brugge betreft, dat is thans in een vervallen en irrationeel gebouw ondergebracht; het is noodzakelijk de werkvoorwaarden en de productiviteit van zijn diensten te verbeteren.

b) Ministerie van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel.

Het oprichten van een nieuw gebouw voor het Ministerie van Buitenlandse Zaken is niet alleen nodig wegens de slijtage en de ontoereikendheid van de gebouwen in de Wetstraat, maar ook wegens de uitbreiding der diensten die van de wetgevende vergaderingen afhangen.

Voor de bouw van dat nieuw ministerie heeft de Regering haar keuze laten vallen op het Egmontpaleis, dat zal verbouwd worden om als Kabinet van de Ministers en als ontvangsalons te dienen, terwijl aan de Wolstraat een nieuw gebouw voor administratief gebruik zal gebouwd worden.

c) Ministerie van Verkeerswezen.

Het betreft vooral het bouwen van postkantoren.

De meeste postkantoren, met uitzondering van enkele belangrijke kantoren die reeds gebouwd werden, zijn gevestigd in verouderde of in gehuurde gebouwen, die volstrekt niet berekend zijn voor de belangrijke diensten die aan het publiek bewezen worden door de Posterijen, welk bedrijf voor het economisch leven van het land onmisbaar is.

Uit studiën is gebleken dat het gedurende 15 jaar jaarlijks vast te leggen bedrag voor die werken, alleen om in de meest schreeuwende noden te voorzien, in 1951 75 miljoen bedroeg. Rekening houdend met de verhogingen van lonen en bouwkosten, is er thans ongeveer 90 miljoen nodig om de achterstand in te lopen, terwijl de inspanning ieder jaar op enkele nieuwe gebouwen zal worden geconcentreerd, in plaats van een groot aantal bestaande kantoren met grote kosten en zonder noemenswaardig resultaat te moderniseren.

mettre de regrouper tous les services actuellement éparpillés et occupant des locaux vétustes et inadéquats; le centre administratif de la rue de Louvain est destiné à l'Institut National de Statistique et à la gendarmerie; le centre administratif de la rue de la Régence est destiné aux services extérieurs, fonctionnant dans la province de Brabant, des Administrations de l'Enregistrement et du Cadastre.

2. LES BATIMENTS ADMINISTRATIFS PROPRES A CERTAINS DEPARTEMENTS.

a) Ministère de l'Intérieur.

Les travaux nécessaires pour le Ministère de l'Intérieur comprennent la construction de deux nouveaux Gouvernements provinciaux, celui d'Anvers et celui de Bruges.

A Anvers, les bureaux et les salles d'assemblée du Gouvernement provincial sont actuellement logés dans des immeubles vétustes et inadéquats, indignes du standing de notre métropole. Les terrains nécessaires à l'érection de ce Gouvernement provincial ont été acquis; il s'indique de le construire le plus rapidement possible afin de doter notre grande ville portuaire d'un immeuble administratif répondant à ses besoins.

En ce qui concerne le Gouvernement provincial de Bruges celui-ci est actuellement logé dans un immeuble décrépi et irrationnel; il est indispensable d'améliorer les conditions de travail et de productivité de ses services.

b) Ministère des Affaires étrangères et du Commerce extérieur.

La construction d'un nouveau bâtiment pour les Ministères des Affaires étrangères et du Commerce extérieur est non seulement nécessaire par suite de la vétusté et de l'insuffisance des bâtiments dans la rue de la Loi, mais également en raison de l'extension des services dépendant des assemblées législatives.

Le Gouvernement a porté son choix pour la construction de ce nouveau ministère sur le Palais d'Egmont, qui sera transformé afin de servir aux cabinets des Ministres et aux salons de réception, tandis qu'un nouvel immeuble à usage administratif sera construit le long de la rue aux Laines.

c) Ministère des Communications.

Il s'agit principalement de la construction de bâtiments à usage de bureaux de poste.

La plupart des bureaux de poste, à l'exception de quelques bureaux importants déjà réalisés, sont situés dans des bâtiments vétustes ou dans des bâtiments loués qui ne tiennent absolument pas compte des services importants rendus au public par cette administration essentielle à la vie économique du pays.

Des études ont prouvé que le montant annuel des travaux à engager pendant 15 ans simplement pour pallier les insuffisances les plus criantes, était de 75 millions par an. Compte tenu de l'augmentation de salaires et des frais de la construction, il faudrait environ actuellement près de 90 millions pour rattraper le retard et cela en concentrant l'effort chaque année sur quelques nouveaux bâtiments plutôt qu'en modernisant à grands frais et sans résultat appréciable, une grande quantité de bureaux existants.

d) Ministerie van Financiën.

Wat het Ministerie van Financiën betreft, lijken de uitgetrokken sommen zeer gering; men mag evenwel niet uit het oog verliezen dat de meeste administratieve centra die zullen gebouwd worden, vooral bestemd zijn voor het onderbrengen van de kantoren van het Ministerie.

e) Ministeries van Openbaar Onderwijs en van Openbare Werken en van Wederopbouw.

De ontworpen uitbreiding van het Residence Palace is noodzakelijk wegens de uitbreiding van de diensten die van genoemde departementen afhangen, en gaat uit van dezelfde gedachte als de bouw van de Administratieve Wijk, daar het Ministerie van Openbare Werken evenals dat van Openbaar Onderwijs niet in die Wijk zullen worden ondergebracht.

3. DE GEBOUWEN VOOR SPECIAAL GEBRUIK.**a) Gebouwen voor reclassering en voor bescherming van de maatschappij.**

De tegenwoordige omstandigheden en de in gebruik zijnde methodes voor de reclassering van delinquenten, inzonderheid van de jeugdige delinquenten, vereisen een passende uitrusting. Het grootste deel der huidige gebouwen nu zijn verouderd en de te vervullen taak soms onwaardig; sommige zijn reeds meer dan een eeuw oud. De inspanning gaat vooral gericht zijn op het Centrum voor Kinderbescherming te Woutersbrakel, het Centrum voor bescherming van de maatschappij te Paifve en de Heropvoedingscentra te Ruiselede, Mol, Merksplas, Marneffe, enz.... die van het Ministerie van Justitie afhangen. Dezelfde overwegingen gelden voor het complex voor bescherming van de maatschappij te Doornik, dat van het Ministerie van Volksgezondheid afhangt.

b) Culturele en wetenschappelijke gebouwen.

Onder de gebouwen die van het Ministerie van Openbaar Onderwijs afhangen, is het onmisbaar het complex van de Kunstberg te voltooien, ten einde het groot werk ter nagedachtenis van de Koning Ridder te beëindigen en niet alleen de voltooiing van de Albert I Bibliotheek toe te laten, maar ook de bouw van het nieuwe gebouw van het Rijksarchief, dat thans op verspreide plaatsen of in verouderde gebouwen is ondergebracht. Bij dat complex komen nog het gebouw van het Kunstbezit alsook de herstelling van de Musea in het Jubelpark.

Anderzijds is de voltooiing der werken van het Academisch Ziekenhuis te Gent in uitzicht gesteld tegen 1963, dat is meer dan 28 jaar na het begin van de bouwwerken. Thans wordt de voltooiing ervan tegen een buitengewoon snel tempo voortgezet; verschillende delen van het gebouw zijn reeds betrokken, daar de voltooiing geschiedt in gedeelten die onmiddellijk in gebruik kunnen worden genomen.

Tenslotte hangen de gebouwen van de Rijkslandbouwhogeschool te Gembloux van het Ministerie van Landbouw af, en zijn de onderzoekscentra van dat departement in die school ondergebracht.

c) Rijkswachtkazernes.

De werken ten behoeve van de Rijkswacht omvatten de bouw van een aantal grote kazernes voor mobiele groepen (onder meer te Wilrijk) of voor territoriale groepen (Antwerpen, Gent, Bergen en Namen). De thans bestaande kazernes zijn hetzij zeer verouderde gebouwen (de kazerne waarin thans de mobiele groep van Ant-

d) Ministère des Finances.

En ce qui concerne le Ministère des Finances, les sommes prévues semblent très faibles; toutefois, il ne faut pas oublier que la plupart des centres administratifs qui seront réalisés sont destinés à loger principalement des bureaux du Ministère.

e) Ministères de l'Instruction publique et des Travaux publics et de la Reconstruction.

L'extension prévue pour le Résidence Palace est nécessitée par l'accroissement des services dépendant de ces départements et procède de la même idée que les travaux de construction de la Cité administrative, le Ministère des Travaux publics comme celui de l'Instruction publique ne devant pas être logés à la Cité administrative.

3. LES BATIMENTS A USAGES SPECIAUX.**a) Bâtiments de réadaptation et de défense sociale.**

Les conditions actuelles et les méthodes en vigueur en vue de la réadaptation des délinquants et particulièrement des délinquants juvéniles requièrent un équipement adéquat. Or, la plupart des bâtiments actuels sont vétustes, parfois indignes de l'œuvre à accomplir; certains datent de plus d'un siècle. L'effort portera spécialement sur le Centre de protection de l'enfance à Wauthier-Braine, le Centre de défense sociale à Paifve et les Centres de rééducation de Ruiselede, Mol, Merksplas, Marneffe, etc... dépendant du Ministère de la Justice. Les mêmes considérations valent pour le complexe de défense sociale à Tournai qui dépend du Ministère de la Santé publique.

b) Bâtiments culturels et scientifiques.

Parmi les bâtiments dépendant du Ministère de l'Instruction publique, il est indispensable d'achever le complexe du Mont-des-Arts afin de terminer la grande œuvre entreprise à la mémoire du Roi Chevalier et de permettre non seulement l'achèvement de la Bibliothèque Albert 1^{er}, mais également la construction du nouveau bâtiment des Archives du Royaume, lesquelles sont actuellement dispersées ou logées dans des bâtiments vétustes. Le bâtiment du Patrimoine artistique viendra s'ajouter à ce complexe, tandis que les musées du Cinquantenaire seront restaurés.

D'autre part, l'achèvement des travaux de l'Hôpital Universitaire de Gand est prévu pour l'année 1963, soit plus de 28 ans après le début de sa construction. Actuellement le parachèvement se poursuit à un rythme extrêmement rapide; différentes parties du bâtiment sont déjà occupées, ce parachèvement s'effectuant par tranches via-

Enfin, les bâtiments de l'Institut agronomique de l'Etat à Gembloux sont dépendants du Ministère de l'Agriculture; ils abritent les Centres de recherches de ce Département.

c) Casernes de gendarmerie.

Les travaux prévus pour la gendarmerie comprennent la construction d'un certain nombre de casernes importantes destinées à des groupes mobiles (Wilrijk notamment) ou à des groupes territoriaux (Anvers, Gand, Mons et Namur). Actuellement, les casernes existantes sont soit des bâtiments extrêmement vétustes (caserne actuellement

werpen gevestigd is, is reeds sedert 1914 ongezond verklaard), hetzij gebouwen die verspreid gelegen en ontoereikend zijn om de ongehuwde of gehuwde rijkswachters, waarvan de doorlopende aanwezigheid in de kazerne een noodzakelijkheid is, te huisvesten.

De verspreide huisvesting der rijkswachters hindert grotelijks het verzamelen der eenheden in geval van alarm, en dit ondanks de in het systeem gebrachte verbeteringen. Bij de overstromingen van 1 februari 1953 bij voorbeeld, toen versterkingen nodig waren aan de Kust en in de streek van Antwerpen, verliepen er meer dan 10 uren alvorens de mobiele groep van Antwerpen volledig verzameld was. Deze toestand noopt de korpsversten ertoe vrijheidsbeperkende maatregelen te treffen, zelfs 's zondags, en voor te stellen de omtrek waarbinnen de rijkswachters zich mogen vestigen, te verkleinen.

De huidige ontoereikendheid van de kazernerij der Rijkswacht vloeit voort uit het feit dat het tempo van de bouw- en geschiktmakingswerken geen gelijke tred houdt met de toeneming van de getalsterkte en het materieel.

Het aantal voertuigen is in één jaar van 1.028 tot 1.478 gestegen en een groot aantal er van worden in soms tegen hoge prijzen gehuurde bergplaatsen ondergebracht (voor Brussel alleen bereikt de uitgave voor het huren van zulke bergplaatsen 510.000 F). Totnogtoe werden tientallen miljoenen als zuiver verlies uitgegeven aan vergoedingen of huren, zonder dat het vraagstuk opgelost werd. De verspreide huisvesting van de manschappen, bijzonder in de grote centra, is ook nadelig voor de handhaving van de tucht en het moreel.

Tenslotte doet de huisvesting van de gehuwde rijkswachters een administratief en sociaal vraagstuk rijzen. Het totaal der uitgaven voortvloeiend uit de vergoedingen die wegens het onvoldoende aantal Rijkswoonsten aan de gehuwde rijkswachters betaald worden, beloopt meer dan het dubbele van het normaal bedrag van het gedeelte der buitengewone begroting van het Ministerie van Openbare Werken dat voor de verbetering van de kazernerij bestemd is.

VII. DE TOELAGEN VOOR WERKEN UITGEVOERD DOOR DE LAGERE BESTUREN.

Het is niet mogelijk een omstandig programma, een lijst te geven van de werken die in de eerstkomende 15 jaar een financiële tegemoetkoming van het Rijk (Ministerie van Openbare Werken) zullen genieten.

Om te beginnen verhinderen de veelheid en de grote verscheidenheid der werken, benevens de zeer veranderlijke toestanden, het opmaken van een betrouwbare lijst. Maar vooral mag niet worden vergeten dat het initiatief tot deze werken berust bij de ondergeschikte besturen zelf, die de opdrachtgevers blijven. Het Rijk mag zich dat initiatief derhalve niet aanmatigen door in zekere zin vooruit te lopen op de beslissingen die door de lagere besturen zullen genomen worden. Het kan slechts voldoen aan de aanvragen, door het toekennen van toelagen.

Nochtans moeten sommige leidende beginselen de financiële Rijkstegemoetkomingen beheersen.

Wat de gemeentewerken en inzonderheid de wegenbouwwerken betreft, die verreweg het talrijkst zijn, is het nodig :

- de trajecten die door de openbare diensten voor personenvervoer gevolgd worden, stelselmatig te verbeteren ;
- de leemten in de intercommunale verbindingswegen, inzonderheid in de buurtwegen van groot verkeer, aan

occupée par le groupe mobile d'Anvers est depuis 1914 déclarée insalubre), soit des bâtiments dispersés et insuffisants pour loger les gendarmes célibataires et mariés dont la présence en permanence à la caserne est une nécessité.

La dispersion du logement des gendarmes entrave singulièrement le rassemblement des unités en cas d'alerte, cela malgré tous les perfectionnements apportés au système de rappel. Par exemple, lors des inondations du 1^{er} février 1953, alors que des renforts étaient nécessaires à la Côte et dans la région d'Anvers, il a fallu plus de 10 heures pour rassembler le groupe mobile d'Anvers au complet. Cette situation oblige les chefs de corps à prendre des mesures restrictives de la liberté, même le dimanche, et à proposer de réduire le rayon dans lequel les gendarmes sont autorisés à se loger.

L'insuffisance actuelle du casernement de la gendarmerie résulte du fait que les constructions et les aménagements n'ont pas été réalisés au rythme qu'imposaient les accroissements d'effectifs et de matériel.

Les véhicules sont passés de 1.028 à 1.478 en l'espace d'un an et un grand nombre d'entre eux sont abrités dans des garages loués souvent à des prix élevés (pour Bruxelles seule, la dépense de ce chef atteint 510.000 F). Actuellement des dizaines de millions ont été dépensés en pure perte à titre d'indemnités ou de locations, sans que le problème soit résolu. La dispersion des effectifs, particulièrement dans les grands centres, est préjudiciable également au maintien de la discipline et du moral.

Enfin, un problème social et administratif se pose en raison du logement des gendarmes mariés. Le total des dépenses résultant des indemnités allouées aux gendarmes mariés en raison de l'insuffisance numérique des logements propriété de l'Etat, s'élève à plus de deux fois le montant normal de la partie du budget extraordinaire du Ministère des Travaux publics affectés à l'amélioration du casernement.

VIII. LES SUBVENTIONS POUR TRAVAUX EXECUTES PAR LES POUVOIRS SUBORDONNES.

Il n'est pas possible d'établir un programme détaillé, une liste des travaux qui, au cours de 15 années à venir, bénéficieront de l'intervention financière de l'Etat (Ministère des Travaux publics).

D'abord la multitude et la diversité très grandes des travaux ainsi que des situations fort variables empêchent toute nomenclature sérieuse. Mais surtout, l'initiative de ces travaux appartient aux pouvoirs subordonnés eux-mêmes qui restent maîtres des ouvrages. Il ne convient donc pas que l'Etat se substitue à cette initiative en préjugant en quelque sorte des décisions qui seront prises par ces pouvoirs. Il ne peut que répondre à des demandes par l'octroi de subventions.

Certains principes directeurs doivent cependant commander les interventions financières de l'Etat.

Pour les travaux communaux et en particulier les travaux de voirie qui sont de loin les plus nombreux, il y a lieu :

- d'améliorer systématiquement les itinéraires empruntés par les services publics de transports de personnes ;
- de faire disparaître les solutions de continuité dans les itinéraires intercommunaux et notamment dans les

te vullen, daar ten gevolge van het bestaan van die leemten belangrijke investeringen onproductief blijven :

- de buurtwegen die deel uitmaken van een toeristisch traject of die klaarblijkelijk van belang zijn voor de ontwikkeling of de modernisering van de nijverheid, systematisch te moderniseren ;
- de wegen, riolen en beplantingen aan te leggen opdat de volkswoningen dadelijk na hun voltooiing zouden kunnen worden betrokken, en aldus te voorkomen dat maatschappijen die dergelijke woningen bouwen, financiële verliezen lijden ;

Wat het totaal begrotingsprogramma betreft, liggen de kredieten, bij de start in 1960, op het peil der kredieten die in 1959 op de begroting der buitengewone ontvangsten en uitgaven uitgetrokken werden ; voor de volgende jaren zullen de kredieten jaarlijks verhogen. Wat de werken betreft waarvoor de toelage door de Minister van Binnenlandse Zaken voorgesteld wordt (brandweerkazernes) is het evenwel nodig, rekening houdend met de spoedmaatregelen die in deze sector moeten getroffen worden, reeds in 1960 een belangrijker krediet uit te trekken.

Alle verhoudingen in acht genomen, verschilt de productiviteit en de rentabiliteit der gesubsidieerde werken niet van die welke door het Rijk zelf worden uitgevoerd, inzonderheid wat de wegen en gebouwen betreft. Andere werken, zoals rioleringswerken, oefenen een grote invloed uit op het gebied van het comfort, de hygiëne en de gezondheid der bevolking.

Maar buiten het probleem van het voertuigenverkeer en de geschiktmaking van de openbare wegen is er nog een, dat ermede verband houdt en zich thans zeer scherp doet gevoelen, namelijk dat van het stationeren der voertuigen en het logisch gevolg er van : het inrichten van parkeerplaatsen. Op het technisch vlak onderkent men in de navorsingen en ontwerpen zekere strekkingen die de mogelijkheid tot verwezenlijkingen openen. Vooral in de grote agglomeraties stelt zich dit probleem. In zekere grote centra werden sommige parkeerruimten door instellingen van zeer uiteenlopende aard tot stand gebracht. Deze veelvuldigheid is een gunstig element ; ze heeft tot verschillende belangwekkende opbouwende oplossingen geleid. Hier geldt inderdaad niet een enig hulpmiddel, ontsproten uit een alleenstaand initiatief, maar een geheel van middelen die elkaar moeten aanvullen. Dit ontwerp heeft niet tot doel het probleem organisch op te lossen. Het voorziet louter in het toekennen van Rijkstoelagen aan de gemeenten, die op dit gebied allereerst het initiatief moeten nemen vermits zij voor het gemak en de veiligheid van het wegverkeer moeten zorgen.

In het raam van de wetgeving op de ruimtelijke ordening en de stedenbouw moeten de lagere besturen kunnen beschikken over de nodige financiële middelen om de plannen van aanleg uit te voeren. Evenwel wordt door de koninklijke besluiten betreffende 's Rijks tegemoetkoming op het gebied van subsidies voor de uitvoering van werken niet voorzien in het verlenen van toelagen voor grondinnemingen. Daarom is het wenselijk ten behoeve van de lagere besturen de toelagerekredieten te ramen, welke nodig zijn om de onteigeningen uit te voeren en de vergoedingen te betalen, die het gevolg zijn van de uitvoering van de plannen van aanleg vastgesteld overeenkomstig de wetgeving op de ruimtelijke ordening en de stedenbouw.

chemins vicinaux de grande communication ; l'existence de ces discontinuités laisse improductifs des investissements importants ;

- d'améliorer systématiquement les chemins qui s'intègrent dans un itinéraire touristique ou qui présentent un intérêt évident pour le développement ou la modernisation de l'industrie ;
- de réaliser les travaux de voirie, d'égouts et de plantations, en vue de permettre l'occupation des logements sociaux dès leur achèvement et d'éviter ainsi les pertes financières pour les sociétés qui construisent de tels logements.

En ce qui concerne le programme budgétaire global, les crédits se situent, à leur point de départ en 1960, au niveau des crédits portés en 1959 au budget des recettes et des dépenses extraordinaires ; pour les années suivantes, il est prévu une augmentation annuelle. Toutefois, en ce qui concerne les travaux pour lesquels le subside est proposé par le Ministre de l'Intérieur (casernes de pompiers), il est nécessaire de prévoir dès 1960 un crédit plus important compte tenu des mesures d'urgence à prendre dans ce secteur.

La productivité et la rentabilité des travaux subventionnés ne diffèrent pas, toutes proportions gardées, de celles des travaux de l'Etat, notamment pour les secteurs de la voirie et des bâtiments. D'autres travaux, tels les travaux d'égouts, exercent une influence considérable dans le domaine du confort, de l'hygiène et de la santé des populations.

Mais si l'une des faces du problème se trouve être la circulation des véhicules et l'aménagement des voies publiques, l'autre aspect, qui se manifeste aujourd'hui avec beaucoup d'acuité, est le stationnement des véhicules et son corrolaire : l'aménagement de parcs de stationnement. Sur le plan technique, on décèle dans les recherches et les projets certaines tendances qui permettent de passer aux réalisations. Le problème se pose surtout dans les grandes agglomérations. Certains « parkings » ont été exécutés dans de grands centres par des organismes très divers. Ce foisonnement est heureux ; il a provoqué diverses solutions constructives intéressantes. Car il n'existe pas un remède unique issu d'une initiative exclusive, mais un ensemble de moyens qui doivent se compléter mutuellement. Le présent projet n'a pas pour objectif de résoudre organiquement le problème. Il prévoit simplement une aide de l'Etat aux communes, auxquelles l'initiative en ce domaine appartient en premier lieu, puisqu'elles sont chargées de la commodité et de la sécurité de la circulation routière.

Dans le cadre de la législation sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme, il importe de mettre à la disposition des pouvoirs subordonnés les moyens financiers nécessaires à la réalisation des plans d'aménagement. Or, les arrêtés royaux relatifs à l'intervention financière de l'Etat en matière de subsides pour l'exécution de travaux ne prévoit pas le subventionnement d'emprises. C'est pourquoi il est opportun de prévoir, en faveur des pouvoirs subordonnés, des crédits de subvention pour permettre la réalisation des expropriations et le paiement des indemnités résultant de l'exécution des plans d'aménagement arrêtés conformément à la législation sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

§ 2. — De conjuncturele actie.

Door zijn positie en de hem eigen bevoegdheid is het Ministerie van Openbare Werken bij machte een regulerende invloed op de conjunctuur uit te oefenen. Met de aanzienlijke geldmiddelen waarover het beschikt, kan het een grootscheepse actie inzake openbare werken inzetten, hetzij rechtstreeks als opdrachtgever, hetzij middellijk via de lagere besturen (zie bijgevoegde tabel I). Wegens de massale door dat departement gecontroleerde kredieten kan het dat gedeelte van de openbare uitgaven op de geldmarkt brengen, dat moet dienen om de particuliere uitgaven aan te vullen. Op dat departement rust derhalve de taak, actief mede te werken aan de normalisering van de conjunctuur.

Het ontwerp van wet strekt ertoe de grondbestanden van die politiek te bepalen door de grote lijnen van een methodische actie van dat departement aan te geven. Om zulks te bereiken, bepaalt het nauwkeurig de oogmerken van die actie, stelt het een programma voor dat bestemd is om de conjunctuur te beïnvloeden door de passende economische en financiële voorwaarden te scheppen, en samen met het ontwerp van wet tot instelling van een Autonoom Fonds voor openbare werken verschafft het de middelen die het welslagen van die actie moeten mogelijk maken.

I. DE OOGMERKEN VAN DE CONJUNCTURELE ACTIE.

Het economisch stelsel dat de negentiende eeuw beheerste, heeft het levenspeil van de Belgische bevolking ongetwijfeld doen stijgen. Maar die vooruitgang ging niet in een onafgebroken stijgende lijn. Na perioden van intens bedrijfsleven volgden tijden van onvoldoende werkgelegenheid en de steeds dreigende onvrijwillige werkloosheid deed de bestaansonzekerheid voortduren.

Die tijden van depressie, volgende op perioden van welvaart, vormen de cyclische of conjuncturele schommelingen van het economische stelsel. Deze doen zich voor tussen seizoenschommelingen, jaarlijkse schommelingen en schommelingen van lange duur. Het ontwerp van wet heeft in dit gedeelte enkel de conjunctuurschommelingen op het oog. Deze maken een der hoofdaspecten van ons economisch stelsel uit.

Het zoeken naar een anticyclische politiek onderstelt een onderzoek van de economische cyclus. Laten wij, ten einde ons niet in te laten met het twistgeschrift over de oorzaken zelf van de crisissen en over hun ontknoping, eenvoudig het volgende aannemen: « Over het algemeen wijten de schrijvers de fluctuaties aan het tempo der investeringen ten opzichte van het verbruik, dat wil zeggen dat een bloeiend zakenleven gekenmerkt wordt door de toeneming der investeringen en een crisis door een vermindering ervan » (1).

De investeringen staan, zoals men ziet, in het middelpunt van de cyclische bewegingen. Tevens zijn ze een der hoofdbestanddelen van een anticyclische actie, en dit geldt speciaal voor de investeringen in openbare werken.

Die werken hangen immers uitsluitend af van het initiatief van de Staat en de openbare besturen, wat niet het geval is voor andere openbare uitgaven, die bepaald worden door de economische en sociale evolutie. De Staat kan hun omvang en hun tempo derhalve aanpassen aan de economische conjunctuur, door hun uitbreiding in tijden van depressie en — zo nodig — hun inkrimping in tijden van economische heropleving te bewerken.

(1) M. MASOIN, Les finances publiques et la conjuncture. Algemeen verslag uitgebracht op de 2^e zitting van het Internationaal Instituut voor Openbare Financien, 1939, blz. 17.

§ 2. — L'action conjoncturelle.

Grâce à la position qu'il occupe et à la compétence qui est sienne, le Ministère des Travaux publics est en mesure de susciter une action régulatrice sur la conjuncture. L'importance des moyens financiers dont il dispose lui permet d'exercer une large action sur les travaux publics soit directement comme maître de l'ouvrage, soit par l'intermédiaire des pouvoirs subordonnés (voir tableau n° 1 annexé). Par la masse des crédits qu'il contrôle, il peut offrir au marché de l'argent l'élément de dépenses publiques complémentaire des dépenses privées. Il lui appartient donc d'assumer une tâche active dans la régularisation de la conjuncture.

Le projet de loi tend à forger les éléments de cette politique en traçant le cadre d'une action méthodique de ce département. Pour y parvenir, il assigne à cette action des *objectifs* précis; il propose un *programme* destiné à influencer la conjuncture en créant les *conditions économiques et financières adéquates* et, associé au projet de loi créant un Fonds autonome des travaux publics, il fournit les *moyens permettant le succès de cette action*.

I. LES OBJECTIFS DE L'ACTION CONJONCTURELLE.

Le régime économique du dix-neuvième siècle a, sans conteste, élevé le niveau de vie de la population belge. Mais ce progrès ne fut pas continu. Aux périodes de grande activité ont succédé des temps de sous-emploi, et la menace constante du chômage involontaire a maintenu l'insécurité.

Ces moments de dépression succédant à la prospérité constituent les fluctuations cycliques ou conjoncturelles du système économique. Elles s'intercalent entre des mouvements saisonniers, annuels et de longue durée. Le projet de loi, dans cette partie, ne vise que les fluctuations conjoncturelles. Celles-ci forment un des aspects essentiels de notre système économique.

La recherche d'une politique anticyclique postule un examen du cycle économique. Pour ne point s'engager dans les controverses des causes mêmes des crises et de leur dénouement, admettons simplement ceci: « la généralité des auteurs impute leur alternance au rythme des investissements vis-à-vis de la consommation, c'est-à-dire que l'essor se caractérise par le développement des investissements et la crise par leur défaillance » (1).

Les investissements sont, on le voit, au centre des mouvements cycliques. Ils constituent également l'une des pièces maîtresses d'une action anticyclique, et singulièrement les investissements de travaux publics.

En effet, ces travaux relèvent de l'initiative exclusive de l'Etat et des pouvoirs publics, ce qui n'est pas le cas pour d'autres dépenses publiques qui sont conditionnées par l'évolution économique et sociale. L'Etat peut donc adapter leur volume et leur rythme à la conjuncture économique, en provoquant leur extension durant les dépressions et leur limitation — s'il en est besoin — pendant l'essor.

(1) M. MASOIN, Les finances publiques et la conjuncture. Rapport général présenté à la 2^e session de l'Institut International des Finances publiques, 1939, p. 17.

En al wordt de conjunctuur bijzonder beïnvloed door de instabiliteit van de investeringen, toch is het eveneens waar dat de expansie der openbare werken aan de producerende en aan de verwerkende nijverheid de mogelijkheid tot heropleving verschaft, terwijl de inkrimping van deze werken de overdreven aard van een toestand kan milderen. « Op het ogenblik dat de depressie haar intrede doet, wanneer de investeringen neiging vertonen om zich aan het spaarwezen te onttrekken, herstelt een vermeerdering van de openbare werken het evenwicht door het investeringstekort aan te vullen; op het ogenblik dat er welvaart heerst, wanneer de investeringen neiging vertonen om de kracht van het spaarwezen te overschrijden, stelt de inkrimping ervan de daardoor vrijkomende kapitalen ter beschikking van de kapitaalmarkt » (1).

Het tempo der uitgaven voor openbare werken regelen naar de aanduidingen van de conjunctuur, is derhalve de eerste voorwaarde voor om het even welke conjuncturele actie. Het ontwerp van wet wil daarin voorzien. Het heeft als oogmerk, zonder te willen beweren dat de schommelingen van het economische leven zullen verdwijnen, deze binnen enge grenzen te houden, ze te stabiliseren, en vooral de overdrijvingen in tijden van diepe depressie op te heffen. Door deze conjuncturele politiek tenslotte zal men trachten te voorkomen dat de depressies te lang duren; want het is hun lange duur, meer nog dan hun hevigheid, die de voor het bedrijfsleven schadelijkste en de voor de arbeiders pijnlijkste storingen teweegbrengt.

II. HET CONJUNCTUURPROGRAMMA.

De anticyclische actie van de Staat door middel van openbare werken mag niet bestaan in improvisatiewerk op het ogenblik dat de conjunctuur omslaat. Daarom heeft ze een te grote weerslag, zowel op 's lands economische structuur als op de omstandigheden van het ogenblik. Het welslagen ervan hangt af van een zorgvuldige voorbereiding, tot uitdrukking gebracht in een omstandigheidsprogramma.

A. Rol van het conjunctuurprogramma.

De omvang van het basisprogramma wordt, zoals reeds werd onderstreept, bepaald door een afwegen van het nut van de openbare en de particuliere investeringen. Het sociaal nut is beslissend voor de conclusies die er uit getrokken dienen te worden. Te dien opzichte rechtvaardigt de hoge productiviteit der overwogen werken ruimschoots de regelmatige verwezenlijking van dit programma.

Op het structurele vlak is de standvastigheid in de uitvoering des te meer gerechtvaardigd omdat de omvang der werken van het basisprogramma op een betrekkelijk laag peil ligt: hun aandeel bedraagt zowat 1,7 tot 1,8 procent van het nationaal inkomen. Hieruit vloeit voort dat de uitvoering der werken op geen enkel ogenblik een werkelijke verstoring van het conjunctureel evenwicht zal kunnen teweegbrengen. Het Verbond der Belgische Nijverheid, dat dit vraagstuk aansnijdt in zijn werk « De grondslagen van een vervoerpolitiek » (2), schrijft uitdrukkelijk: « De moderniseringswerken aan die verkeerswegen vormen investeringen met structureel karakter en de omvang der hiervoor te besteden kredieten mag niet afhangen van de wisselvalligheden der economische conjunctuur. Het is dus onjuist te menen dat de werken, die van aard zijn om het verkeer te vergemakkelijken, slechts

Et s'il est vrai que la conjoncture est spécialement influencée par l'instabilité des investissements, l'expansion de travaux publics fournit aux industries de production et de transformation les possibilités de reprise, tandis que la contraction de ces travaux peut atténuer le caractère excessif d'une situation. « Au moment de la dépression, où les investissements tendent à se dérober à l'épargne, l'augmentation des travaux publics rétablit leur équilibre en comblant le déficit des investissements; au moment de la prospérité, au moment où les investissements tendent à dépasser les ressources de l'épargne, leur restriction met à la disposition du marché des capitaux, les capitaux qu'elle libère » (1).

Régler le rythme des dépenses de travaux publics selon les indications de la conjoncture est donc la condition préalable à toute action conjoncturelle. Le projet de loi tend à y pourvoir. Sans prétendre supprimer les fluctuations de l'activité économique, il a pour objectif de les maintenir dans des limites étroites, de les stabiliser, surtout de faire disparaître les excès des périodes de dépression accentuée. Cette politique de conjoncture s'efforcera enfin d'empêcher que les dépressions ne se prolongent; car c'est la durée de celles-ci, plus encore que leur intensité, qui provoque les perturbations les plus nocives pour l'économie et les plus pénibles pour les travailleurs.

II. LE PROGRAMME CONJONCTUREL.

L'action anticyclique de l'Etat par les travaux publics ne peut être abandonnée aux improvisations à l'occasion du renversement de la conjoncture. Les répercussions, qu'elle engendre, sont trop graves aussi bien sur la structure économique du pays que sur les circonstances du moment. Sa réussite dépend d'une préparation soignée, traduite dans un programme de circonstances.

A. Fonction du programme conjoncturel.

La consistance du programme de base résulte — cela fut souligné — de la pondération de l'utilité des investissements publics avec celle des investissements privés. L'utilité sociale est juge des conclusions qu'il faut en tirer. A cet égard, la haute productivité des travaux envisagés justifie amplement la réalisation régulière de ce programme.

Sur le plan structurel, la constance de l'effort à entreprendre se justifie d'autant mieux que le volume des travaux du programme de base se situe à un niveau relativement bas; sa part est de 1,7 à 1,8 pour cent du revenu national. Il s'ensuit, qu'à aucun moment, l'exécution de ces travaux ne pourra provoquer un véritable déséquilibre de la conjoncture. Abordant ce problème dans son ouvrage « Pour une politique des transports » (2), la Fédération des Industries belges écrit formellement:

« Les travaux de modernisation des voies de communication constituent des investissements à caractère structurel et le volume des crédits, à y consacrer, doit être indépendant des vicissitudes de la conjoncture économique. Il est donc fallacieux de croire que les travaux, susceptibles de faciliter les transports, ne peuvent être exécutés qu'en période de basse conjoncture et dans le

(1) M. MASOIN, *Théorie économique des finances publiques*, Brussel 1946, blz. 177.

(2) De grondslagen van een vervoerpolitiek, Verbond der Belgische Nijverheid, 1958, blz. 70.

(1) M. MASOIN, *Théorie économique des finances publiques*, Bruxelles, 1946, p. 177.

(2) Pour une politique de transports, Fédération des industries belges, 1958, p. 62.

mogen worden uitgevoerd in periodes van lage conjunctuur of met het oog op de aanwakking van een in depressie geraakte economie. Deze werken zouden in een bepaald rythme worden voortgezet in alle gevallen waarin ze renderend zijn voor ons bedrijfsleven, en zeker thans, wanneer een politiek van aanwakking bijzonder aangewezen is ».

Verre van die wens te willen voorbijstreven, stelt de Regering voor, enkel het als een minimumprogramma beschouwde basisprogramma buiten de conjuncturele schommelingen te houden. Het basisprogramma is in zekere zin een hoogconjunctuurprogramma.

Derhalve doet het vraagstuk zich veeleer voor uit het oogpunt van de versterking der structurele activiteit door toevoeging van bijkomende werken zelfs wanneer er geen toestand van klaarblijkelijke laagconjunctuur heerst. Het ontwerp van wet houdt rekening met die eventualiteit. Telkens als bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit wordt vastgesteld dat de stand van de conjunctuur het treffen van stimulerende maatregelen vergt, zullen die maatregelen kunnen getroffen worden ofwel om de uitvoering van sommige werken van het basisprogramma te vervroegen, ofwel om met de uitvoering van werken van het conjunctuurprogramma te starten. Door dat systeem dat een beschikbare hoeveelheid werken aan de hand doet, die groot genoeg is om het dalende economisch leven aan te wakkeren, zal de Staat kunnen investeren in werken die bijzonder voor het particulier initiatief van belang kunnen zijn of die de structurele werkloosheid kunnen bestrijden. Het programma zal speciaal kunnen aangepast worden aan de oogmerken van de wet van 18 juli 1959 tot invoering van bijzondere maatregelen ter bestrijding van de economische en sociale moeilijkheden in sommige gewesten; er zal onder meer rekening kunnen gehouden worden met de krachtens die wet gedane aanwijzing van de gewesten. Zodanige mogelijkheden zijn des te gewenster daar nieuwe toestanden zich zullen kunnen voordoen zonder dat het basisprogramma daarin zou kunnen voorzien.

B. Bepaling van het conjunctuurprogramma.

Dit programma bestaat uit twee gedeelten.

Het eerste — een conjunctuurprogramma in beperkte zin — omvat een reeks werken die geraamd worden op een minimumbedrag van in totaal 50.000 miljoen frank voor de periode van vijftien jaar. Het is in twee tranches verdeeld: de ene bestrijkt de periode 1960-1966, met werken ten belope van ten minste 20.000 miljoen frank; de andere bestrijkt de periode 1967-1974 met werken ten belope van 30.000 miljoen frank. De aan dat programma bestede kredieten, komen voor de eerste tranche overeen met 0,58 ten honderd van het netto nationaal inkomen en voor de tweede met 0,60 ten honderd, dus gemiddeld met 0,59 ten honderd van het netto nationaal inkomen. De lijst der met name genoemde werken vermeldt enkel sommige belangrijke werken; voor de overige blijft de onbepaaldheid bestaan. Dit programma is immers van die aard, dat specificatie niet altijd mogelijk is. De opnoeming zal slechts mogelijk zijn op het ogenblik dat het optreden der omstandigheden en toestanden die het systeem in werking zullen brengen.

Het tweede gedeelte omvat de werken van het basisprogramma die, ofschoon ze niet voorkomen op de lijst der vastgelegde uitgaven voor het lopend begrotingsjaar, evenwel vroeger zullen uitgevoerd worden. Deze vervroegde uitvoering zal de ingezette conjuncturele actie kracht bijzetten; bovendien zal ze de uitvoering bevorderen van de werken die op structureel gebied als bij voorrang uit te voeren beschouwd worden.

but de ranimer une économie défaillante. Ces travaux devraient être poursuivis, suivant un certain rythme dans tous les cas où ils sont rentables pour notre économie et plus encore, actuellement, où une politique de relance est particulièrement indiquée ».

Le Gouvernement, loin de dépasser ce vœu, propose de ne soustraire aux fluctuations conjoncturelles que le seul programme de base considéré comme un minimum. Ce dernier se présente en quelque sorte comme un programme de haute conjoncture.

Dès lors, le problème se pose plutôt sous l'angle du renforcement de l'activité structurelle par l'adjonction de travaux supplémentaires même en dehors d'une situation de basse conjoncture caractérisée. Le projet prévoit cette occurrence. Chaque fois qu'il aura été constaté par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres que l'état de la conjoncture requiert des mesures de stimulation, les mesures pourront être prises, soit pour provoquer l'avancement dans le temps de certains travaux du programme de base, soit pour déclencher l'exécution de travaux du programme conjoncturel. Grâce à ce mécanisme, fournissant une masse de manœuvre assez importante pour stimuler l'activité économique dépressive, l'Etat pourra investir dans des travaux susceptibles d'intéresser particulièrement l'initiative privée ou de résorber le chômage structurel. Le programme pourra être adapté spécialement aux perspectives de la loi du 18 juillet 1959 instaurant des mesures spéciales en vue de combattre les difficultés économiques et sociales de certaines régions; il pourra être tenu compte notamment de la détermination des régions faite en vertu de cette loi. De telles possibilités sont d'autant plus opportunes que des situations neuves pourront se présenter, sans que le programme de base puisse y pourvoir.

B. Définition du programme conjoncturel.

Ce programme comprend deux volants.

Le premier — programme conjoncturel sensu stricto — comporte un ensemble de travaux évalués à un minimum de 50.000 millions de francs pour la période de quinze ans. Il est divisé en deux tranches: l'une couvre les années 1960 à 1966 et s'élève à 20.000 millions de francs; l'autre est de 30.000 millions pour la période 1967 à 1974. Les montants de crédits affectés à ce programme se situent pour la première tranche à 0,58 pour cent du revenu national net et pour la seconde à 0,60 pour cent, soit en moyenne 0,59 pour cent du revenu national net. Seuls les travaux les plus importants font l'objet d'une nomenclature, pour les autres, l'indétermination subsiste. Le caractère même de ce programme ne s'accommode pas toujours, en effet, de l'individualisation. Celle-ci ne sera possible qu'au moment où se présenteront les circonstances et les situations qui déclencheront le mécanisme.

Le second volant comprend les travaux du programme de base qui, bien qu'ils ne figurent pas dans les engagements de dépenses de l'exercice en cours, verront leur exécution avancée. Ce décalage procurera un renforcement de l'action conjoncturelle entreprise; en outre, il favorisera l'exécution des travaux considérés comme prioritaires sur le plan structurel.

De hierna volgende uiteenzetting heeft in het bijzonder betrekking op het conjunctuurprogramma in beperkte zin.

1. OMVANG VAN DE WERKEN.

De werken van de conjuncturele voorraad zijn niet noodzakelijk minder belangrijk dan die van het basisprogramma. Weliswaar zijn ze van een even onbetwistbare noodzakelijkheid. Maar de datum van hun uitvoering moet thans niet vastgesteld worden; hij kan variëren binnen elk van de hierboven vermelde perioden. Daarentegen moeten ze zodanige kenmerken vertonen, dat ze geschikt zijn voor een snel en veelzijdig ingrijpen zoals bij een conjuncturele actie vereist is.

Alhoewel de productiviteit der werken niet het enig criterium is van deze actie, dan is de anticyclische doelmatigheid toch hoofdzaak. De werken worden dan gemeten naar het aandeel dat ze bijdragen in een heropbloei van het zakenleven, dank zij de invloed die ze kunnen hebben op de uitschakeling van de schadelijke gevolgen der depressie, op de werkverruiming en op het kapitaalverkeer. Maar zelfs op conjunctuurgebied behoudt de productiviteit der werken haar belang, want ze verlengt de conjuncturele efficiency en voegt haar eigen cumulatieve gevolgen bij de nagestreefde onmiddellijke gevolgen. Waarom is het dan nodig in dat geval een voorraad speciale werken aan te leggen, liever dan zich ertoe te beperken de werken van het basisprogramma in de tijd te verschuiven? De reden is, dat deze laatste meestal grote werken zijn. De betreffende strakheid van deze werken is moeilijk verenigbaar met de voor de conjunctuuractie vereiste soepelheid. De menigte werken van kleinere omvang en vol verscheidenheid zal in dat opzicht beter passen. Deze zullen de aanvullende activiteit over de vele categorieën van werkkrachten en over de verschillende streken van ons land verdelen.

Bij de keuze van die werken zal men zich dus laten leiden door de mogelijkheid van hun geografische spreiding, ten einde in al de streken de werkgelegenheid te verruimen, bijzonder dan in de streken die door de recessie het zwaarst zijn getroffen.

Het bezigen van een zo groot mogelijk aantal arbeiders zal eveneens bepalend zijn bij die keuze. Alleen reeds om begrotingsredenen zou het trouwens aanbeveling verdienen een vermindering van het aantal werklozen, en dientengevolge van de werkloosheidsuitkeringen, teweg te brengen. Maar afgezien van dat streven, zijn er de grote reële voordelen. Van die vermindering der werkloosheid verwacht men een onmiddellijke weerslag op het inkomen en op de uitgaven zodat geheel de economische kringloop gunstig beïnvloed wordt.

Om er de heilzame gevolgen van te schatten, dient men rekening te houden met het aantal werklieden dat gebezigd wordt zowel op de bouwplaatsen als in de bedrijven die hun voordeel doen met de orders ten gevolge van de werken. Men dient immers de totale werkverschaffing in aanmerking te nemen, en niet enkel de schijnbare, d.w.z. het aantal werklieden op de bouwplaatsen. Voor de constructie van een gebouw, voor de aanleg van een weg, voor de bouw van een brug zijn, behalve het op de bouwplaats tewerkgesteld personeel, materialen en materieel vereist. Het winnen en gebruiksklaar maken van de materialen, de vervaardiging en het onderhoud van het materieel verwekken op hun beurt een nieuwe vraag, dus lonen en wedden, waaruit inkomsten en uitgaven zullen voortvloeien. Na deze eerste golf, veroorzaakt door de oorspronkelijke uitgave, volgt er een tweede, ja zelfs een derde en een vierde, weliswaar telkens minder krachtig, maar waarvan de gevolgen zich bij elkaar voegen.

Les développements ci-après se rapportent plus spécialement au programme conjoncturel entendu dans son sens étroit.

1. CONSISTANCE DES TRAVAUX.

Les travaux de la réserve conjoncturelle ne le cèdent pas nécessairement en intérêt à ceux du programme de base. Ils peuvent être d'une nécessité aussi indiscutable. Mais la date de leur exécution ne doit pas être fixée actuellement; elle peut varier à l'intérieur de chacune des deux périodes indiquées ci-dessus. Par contre, leurs caractéristiques doivent les rendre aptes à l'action rapide et multiple que requiert l'action conjoncturelle.

Si la productivité des travaux n'est pas le seul critère de cette action, l'efficacité anticyclique est essentielle. Les travaux sont alors jugés selon leur part contributive à la reprise des affaires, grâce à l'influence qu'ils peuvent avoir sur l'élimination des effets nocifs de la dépression, sur l'emploi de la main-d'œuvre et la circulation des capitaux. Mais même sur le plan conjoncturel la productivité des travaux garde son intérêt, car elle prolonge l'efficacité conjoncturelle et ajoute ses propres effets cumulatifs aux effets immédiats recherchés. Pourquoi, dans ce cas, prévoir une réserve de travaux spéciaux et ne pas se limiter à avancer dans le temps les travaux du programme de base? C'est que ceux-ci sont, dans leur majorité, des grands travaux. La souplesse requise pour l'action conjoncturelle se marie difficilement avec leur rigidité relative. La multiplicité de travaux modestes et variés conviendra mieux. Ceux-ci répartiront l'activité supplémentaire entre les nombreuses catégories de main-d'œuvre et les diverses régions du pays.

Le choix de ces travaux sera donc guidé par les possibilités de leur distribution géographique, afin d'augmenter le volume de l'emploi dans toutes les régions, particulièrement dans les régions les plus affectées par la récession.

L'appel du plus grand nombre de travailleurs déterminera également ce choix. Un simple souci budgétaire recommande d'ailleurs de provoquer une réduction du nombre des chômeurs et, de ce fait, des allocations de chômage. Mais les avantages réels dépassent ce simple souci. On attend de cette résorption du chômage une impulsion immédiate sur les revenus et les dépenses, de sorte que tout le circuit économique en est favorablement influencé.

Pour en apprécier les effets, il faut considérer le nombre de travailleurs occupés à la fois sur les chantiers et dans les industries qui profitent des commandes provoquées par les travaux. C'est, en effet, l'occupation totale qui compte et non simplement celle apparente sur chantier. La construction d'un bâtiment, d'une route, d'un pont exige, à côté du personnel sur chantier, des matériaux et du matériel. L'extraction et la transformation de ceux-là, la production et l'entretien de celui-ci provoquent à leur tour des demandes immédiates, donc des salaires et traitements qui susciteront des revenus et des dépenses. Après cette première vague causée par la dépense initiale, en vient une seconde, voire une troisième et une quatrième chaque fois plus amorties, mais dont les effets se cumulent.

De omstandigheden en de handigheid bij het op gang brengen van het systeem zullen van zeer groot belang zijn voor de omvang van die kettingreactie, waarover verder zal gehandeld worden.

2. DE VERDELING VAN DE WERKEN.

De verdeling der kredieten is geschied op grondslag van de behoeften en van de conjuncturele doeltreffendheid der verschillende takken van openbare werken. De verdeling, uitgedrukt in miljoenen frank, vindt men in onderstaande tabel.

Jaren — Années	Wegen — Routes	Waterwegen — Voies hydrauliques	Gebouwen — Bâtiments	Stedebouw — Urbanisme	Totalen — Totaux
1960 - 1966	6.500	3.000	2.000	8.500	20.000
1967 - 1974	9.500	5.000	3.000	12.500	30.000
Algemeen totaal — Total général .	16.000	8.000	5.000	21.000	50.000

Daaronder komen voor :

a) De toelagen aan de lagere besturen.

De gemeentewerken, de werken aan intercommunale wegen beantwoorden volkomen aan de eisen van een conjuncturele actie. Er is weinig kapitaal voor vereist ; er kan echter een groot aantal arbeidskrachten bij tewerkgesteld worden ; men kan ze over grote oppervlakten uitspreiden ofwel concentreren in gebieden die van de depressie zwaar te lijden hebben.

Deze werken zijn van zeer verscheiden aard : ze behoren zowel tot het gebied van de weg- en waterbouwkunde (wegen, rioleringen) als van de bouwkunde. Er is trouwens op ieder ogenblik een groot aantal door provinciën en gemeenten opgemaakte ontwerpen voorhanden. De uitvoering van die ontwerpen, die meestal slechts van het toekennen van een Rijksbijdrage in de kosten afhankelijk is, kan zeer vlug worden aangevat.

Op dat gebied zullen de van kracht geworden regelen tot vereenvoudiging van de formaliteiten voor de subsidiëring van die werken, tot gevolg hebben dat die formaliteiten verminderd worden, zodat onder meer de termijnen die de aanvang van de uitvoering voorafgaan, ingekort worden.

Binnen het raam der werken van de lagere besturen omvat het conjunctuurprogramma :

- onderhoudswerken van beperkte omvang, waarvoor vele weinig geschoolde arbeidskrachten vereist zijn ;
- werken van grotere omvang, zoals bedoeld in het besluit van de Regent van 2 juli 1949, of die uitgevoerd moeten worden om de wijken van volkswoningen uit te rusten.

Wegens het nut van die werken voor een conjuncturele actie, zijn daarvoor op het begrotingsprogramma 21 miljard frank uitgetrokken, te weten 8,5 miljard voor de periode 1960-1966 en 12,5 miljard voor de periode 1967-1974.

Les circonstances et le doigté avec lequel le mécanisme est déclenché sont très importants pour l'amplitude de cette réaction en chaîne, qui sera traitée plus loin.

2. REPARTITION DES TRAVAUX.

La répartition de crédits s'est faite en fonction des besoins et de l'efficiencia conjoncturelle des divers secteurs de travaux publics. Elle est donnée dans le tableau ci-après, en millions de francs.

On y trouve :

a) Les subventions aux pouvoirs subordonnés.

Les travaux communaux, les travaux de voirie intercommunale, répondent parfaitement aux critères d'une action conjoncturelle. Ils incorporent peu de capital et une main-d'œuvre nombreuse ; on peut les essayer ou les concentrer dans les zones fortement atteintes par la dépression.

Ces travaux sont très diversifiés : ils intéressent aussi bien le domaine du génie civil (voirie, égouts) que celui de la construction. Par ailleurs, il existe, à tout moment, un nombre élevé de projets dressés par les provinces et les communes ; la mise à exécution de ces projets qui, la plupart du temps, n'est subordonnée qu'à l'octroi d'une intervention financière de l'Etat, peut être déclenchée très rapidement.

Dans ce domaine, les dispositions intervenues en vue de simplifier la procédure en matière de subvention de ces travaux auront pour effet de réduire les formalités et, par le fait même, de raccourcir les délais qui précèdent la mise en chantier.

Dans le cadre des travaux des pouvoirs subordonnés, le programme conjoncturel comprend :

- des travaux d'entretien d'importance limitée, qui nécessitent une nombreuse main-d'œuvre peu qualifiée ;
- des travaux plus importants prévus à l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 ou à exécuter en vue d'équiper les cités de logements sociaux ;

Vu l'intérêt de ces travaux pour une action conjoncturelle, le programme budgétaire s'élève à 21 milliards de francs : soit 8,5 milliards pour la période 1960-1966, et 12,5 milliards pour la période 1967-1974.

b) De wegebouwkundige werken.

Het basisprogramma voor de wegen omvat de werken die noodzakelijk moeten worden uitgevoerd en waarvan de spreiding in de tijd bepaald wordt door de ontwikkeling van het wegverkeer. Dat programma volstaat evenwel niet voor de volledige modernisering van het wegennet. Er moet bovendien worden voorzien in de geschiktmaking van het secundair Rijkswegennet en in de verbetering van de wegen in de kleinere agglomeraties. Voor deze werken kan echter niet bij voorbaat een uitvoeringsdatum worden vastgesteld, inzonderheid wat de geschiktmaking van stadswegen betreft. Het spoedeisend karakter van die geschiktmaking hangt immers af van vele factoren die niet direct aan het wegverkeer als algemeen verschijnsel kunnen worden afgemeten. Bij voorbeeld: het tijdstip van de uitvoering van de plannen inzake ruimtelijke ordening, aanleg van parkeerruimten, enz... Anderdeels wordt de verbetering van het secundair net soms noodzakelijk gemaakt door de verbouwing van het basisnet, dat door het eerstgenoemde aangevuld en gevoed wordt. Het hoofdwegennet is als het ware de afvoerleiding voor het secundair net.

De spreiding van die verschillende werken hangt dus af van de voltooiing van zekere delen van het structureel net en kan onder meer worden beïnvloed door de economische conjunctuur, in deze zin, dat de werken zouden worden uitgevoerd in tijden van depressie. In dat verband lijkt het bijzonder geraden weinig omvangrijke doch zeer vele en over al de streken van het land verspreide werken te kiezen. Aldus kan de Regering haar actie immers richten op die plaatsen waar direct en snel schijnt te moeten worden ingegrepen.

Binnen het bestek van deze wet, wordt dat deel van het wegebouwprogramma gebracht op 16 miljard, te weten 6,5 miljard voor de periode 1960-1966 en 9,5 miljard voor de periode 1966-1974.

c) De bouwkundige werken.

Die werken vertonen de volgende kenmerken :

- door hun groot aantal kunnen ze verscheidene streken van ons land aanbelangen : ze kunnen naar vereis van de omstandigheden gegroepeerd dan wel gespreid worden ;
- uiteraard wordt bij die werken een beroep gedaan op een groot aantal zeer uiteenlopende ambachten en bijgevolg op een grote verscheidenheid van arbeidskrachten ;
- daar het bouwbedrijf betrekkelijk weinig gemechaniseerd is, vergt het veel arbeidskrachten, wat bevorderlijk is voor de werkverschaffing ;
- de uitvoering van bouwaannemingen bezorgt werk aan tal van aanverwante bedrijven die de materialen, de fabrikaten of de halffabrikaten moeten leveren, zoals de houtnijverheid, de fabrieken van metalen deuren en ramen, de aardewerkfabrieken, de verffabrieken, de fabrieken van ijzerwaren, de electriciteitsbedrijven, enz... ;
- over het algemeen vormt ieder bouwwerk één geheel, waarvan de uitvoering niet noodzakelijk programmatisch aan de uitvoering van andere bouwwerken is verbonden, zodat het vaak gemakkelijk valt de uitvoeringsdatum enigszins te verplaatsen, d.i. te vervroegen of uit te stellen, met dien verstande evenwel dat de werken niet langer mogen worden uitgesteld dan met de behoeften van de in het gebouw onder te brengen diensten overeen te brengen is.

b) Les travaux routiers.

Le programme de base en ce qui concerne les routes, comporte les travaux dont la nécessité est inéluctable et dont la réalisation, dans le temps, est commandée par l'évolution du trafic routier. Ce programme n'est toutefois pas suffisant pour achever la modernisation complète du réseau. Il doit comporter, en outre, l'aménagement du réseau secondaire des routes de l'Etat et des améliorations dans les agglomérations autres que les grands centres urbains. On ne peut, toutefois, assigner à l'avance une date d'exécution pour ce genre de travaux, notamment celle de l'aménagement des voiries urbaines dont l'urgence dépend de multiples facteurs qui ne peuvent être mesurés directement par le phénomène général de la circulation routière. Par exemple : époque de réalisation des plans d'urbanisation, aménagements des parkings, etc... D'autre part, l'amélioration du réseau secondaire est parfois commandée par la transformation du réseau de base auquel il sert d'appoint et de réseau d'alimentation. Le réseau principal constitue en réalité un drain dans lequel se déverse le réseau secondaire.

L'échelonnement de ces divers travaux dépend donc de l'achèvement de certaines parties du réseau structurel et peut être influencé notamment par la conjoncture économique qui provoquera leur mise à exécution dans les périodes de dépression. Pour cet objet, le choix de travaux relativement peu importants mais nombreux et répartis dans toutes les régions du pays, paraît particulièrement indiqué. Le Gouvernement peut, en effet, diriger son action vers tels endroits qui semblent requérir une intervention directe et rapide.

Dans le cadre de la présente loi, cette partie du programme routier est portée à 16 milliards de francs, soit 6,5 milliards pour la période 1960-1966 et 9,5 milliards pour la période 1966-1974.

c) Les bâtiments.

Ces travaux présentent les caractéristiques suivantes :

- par leur grand nombre, ils sont susceptibles d'intéresser diverses régions du pays ; ils peuvent donc être localisés ou dispersés suivant les circonstances du moment ;
- par leur nature même, ils font appel à une multitude de corps de métiers les plus divers et comportent donc un appel de main-d'œuvre très diversifiée ;
- peu mécanisée, l'industrie du bâtiment nécessite une main-d'œuvre importante ce qui facilite la mise au travail des chômeurs ;
- l'exécution d'une entreprise de bâtiments exige la mise en action de nombreuses industries connexes qui doivent fournir soit les matériaux, soit des produits manufacturés finis ou semi-finis ; citons à titre d'exemple, l'industrie du bois, celle des menuiseries métalliques, des céramiques, des peintures, des quincailleries, de l'électricité, etc... ;
- chaque bâtiment constitue en général une entité dont la réalisation n'est pas nécessairement liée par des nécessités programmatiques à la réalisation d'autres bâtiments, de sorte qu'il est souvent aisé d'en déplacer légèrement l'exécution dans le temps soit en l'avancant, soit en la retardant, le retard étant cependant limité aux impératifs de répondre aux nécessités des services que le bâtiment doit abriter.

Samenvattend mag gezegd worden dat de bouwondernemingen het voordeel hebben dat ze een massa werken vormen, waaruit voor een zeer soepele bestrijding van zekere conjunctuuromstandigheden gemakkelijk kan worden geput en waarmee de Staat in tal van sectoren snel kan optreden.

Het conjunctuurprogramma voor de gebouwen bedraagt voor gans de beschouwde periode 5 miljard F : 2 miljard voor 1960-1966 en 3 miljard voor 1967-1974.

d) De waterbouwkundige werken.

Het conjunctuurprogramma betreft grotendeels de waterwegen die niet voorkomen in het basisprogramma.

Die waterwegen bevinden zich in de beide Vlaanderen (Leie, afleidingskanaal van de Leie, kanaal Bossuit-Kortrijk, kanaal van Roeselare naar de Leie met inbegrip van de haven van Roeselare, kanaal van Ieper naar de IJzer, kanaal van Plassendale naar Nieuwpoort, kanaal van Brugge naar Sluis, Durme) of in de Kempen (kanaal Bocholt - Herenthals, kanaal Kwaadmechelen - Dessel, kanaal naar Beverlo, Zuid-Willemsvaart).

Beoogd wordt een opvoering van de kruissnelheid, welke opvoering noodzakelijk is geworden wegens de motorisering van onze binnenvloot en de vermindering van de arbeidstijd in de door die vloot bediende industrieën. Daartoe moet de natte doorsnede van die kanalen vergroot en de boordvoorziening versterkt worden. Dergelijk programma, uit te voeren in het vlakke gedeelte van ons land, past bijzonder goed in conjunctuurverband. De ontwerpen kunnen inderdaad gesplitst worden en talrijke bouwplaatsen met gebruik van een groot aantal arbeidskrachten kunnen worden geopend.

De actie tot werkverruiming, ingezet einde 1958-begin 1959, heeft op ondubbelzinnige wijze aangetoond, dat met dergelijke werken aan de waterwegen het gestelde doel ontegenzeggelijk wordt bereikt. Een ander voordeel is wel, dat al die ontwerpen van te voren kunnen worden gereedgemaakt. Het conjunctuurprogramma voor de waterwegen vermeldt verder buitengewone onderhoudswerken met hetzelfde doel.

Met het conjunctuurprogramma voor de waterwegen is een bedrag gemoeid van 8 miljard frank, te weten 3 miljard voor de periode 1960-1966 en 5 miljard voor de periode 1967-1974.

III. DE ACTIEMIDDELEN.

Aangezien ze door de omstandigheden bepaald wordt, moet de in tijden van laagconjunctuur te voeren anticyclische actie zonder het minste uitstel ingezet kunnen worden. Daartoe is in de eerste plaats vereist dat de administratie te allen tijde aan het verzoek van de met de algemene economische politiek belaste autoriteiten zou kunnen voldoen. Zulks onderstelt een tot in de kleinste bijzonderheden uitgewerkt programma. En vermits met dat programma onmiddellijk moet kunnen worden gestart, moeten alle problemen in verband met het op gang brengen der werken op voorhand, zo niet ogenblikkelijk een oplossing krijgen. Dat is de eerste voorwaarde om te kunnen slagen.

Om daaraan te voldoen bepaalt dit ontwerp van wet, samen met sommige bepalingen van het ontwerp tot instelling van een Autonoom Fonds voor openbare werken, de maatregelen van administratieve aard en de financiële mechanismen die de uitvoering van de programma's kunnen bespoedigen.

En résumé, les entreprises de bâtiments ont l'avantage de constituer une masse de travaux dans laquelle il est aisé de puiser pour faire face aux circonstances conjoncturelles avec une grande souplesse ; ils permettent une intervention rapide de l'Etat dans de nombreux secteurs.

Le montant du programme conjoncturel des bâtiments s'élève à 5 milliards de francs pour l'ensemble de la période considérée : 2 milliards pour les années 1960-1966, 3 milliards de l'année 1967 à 1974.

d) Les travaux hydrauliques.

La majeure partie du programme conjoncturel concerne les voies navigables qui ne sont pas reprises dans le programme de base.

Elles sont situées dans les deux Flandres (Lys, canal de dérivation de la Lys, canal Bossuit-Courtrai, canal de Roulers à la Lys, canal d'Ypres à l'Yser, canal de Plassendale à Nieuport et à Furnes, canal de Bruges à Sluis) ou en Campine (canal Bocholt - Herenthals, canal Kwaadmechelen - Dessel, canal vers Beverlo, Zuid-Willemsvaart).

Le but poursuivi est de permettre une plus grande vitesse de croisière, imposée par la motorisation de la flotte intérieure et par la diminution des heures de travail dans les industries desservies. Cette plus grande vitesse nécessite une augmentation de la section mouillée et un renforcement des défenses de berges. Un tel programme, exécuté dans les régions plates de notre pays, se prête spécialement à une exécution conjoncturelle. En effet, il est possible de fractionner les projets et de multiplier les chantiers exigeant une main-d'œuvre nombreuse.

L'action en faveur de la résorption du chômage, déclenchée fin 1958-début 1959, a montré que de pareils travaux aux voies navigables atteignent incontestablement ce but. Un autre avantage réside dans le fait que tous ces projets peuvent être préparés d'avance. Le programme conjoncturel des voies navigables comprend aussi des travaux d'entretien extraordinaire répondant au même objectif.

Le montant du programme conjoncturel des voies navigables s'élève à 8 milliards de francs, soit 3 milliards pour la première période 1960-1966 et 5 milliards pour la seconde allant de 1967 à 1974.

III. LES MOYENS D'ACTION.

Œuvre de circonstances, l'action anticyclique de conjoncture doit pouvoir être déclenchée sans le moindre délai. Elle requiert d'abord que l'administration puisse, à tout moment, répondre à l'invitation des autorités chargées de la politique économique générale. Cette faculté suppose un programme arrêté dans ses détails. Et puisqu'il doit prendre un départ immédiat, il faut que soient résolus à l'avance, ou à l'instant, tous les problèmes que soumet la mise en œuvre des travaux. C'est la condition même de son efficience.

Pour y répondre le présent projet de loi, combiné avec certaines dispositions du projet créant un Fonds autonome des travaux publics, prévoit les mesures d'ordre administratif et les mécanismes financiers susceptibles d'accélérer des programmes.

A. De maatregelen van administratieve aard.

Wil men zich hoeden voor overhaaste maatregelen, dan dienen de openbare werken zorgvuldig voorbereid te worden. De administratieve en technische voorbereiding omvat het topografisch en grondmechanisch onderzoek, de studie van de ontwerpen, het opmaken van de tekeningen en bestekken, de onteigeningen, de aanbesteding, enz.

De eerste gebiedende eis is dus, de besturen van het Ministerie van Openbare Werken zodanig te organiseren dat ze zich lang op voorhand met dit programma kunnen bezighouden, en dat ze kunnen werken zonder zich om onmiddellijke doeleinden te bekommeren, in het vooruitzicht van de conjuncturele actie, waarvan de aanvangsdatum onbepaald blijft.

In de tweede plaats moet het vraagstuk van de onteigeningen worden opgelost met het doel de snelle inbezitting van de onroerende goederen door het onteigendend bestuur mogelijk te maken, waarbij de onteigenden echter genoegzame waarborgen blijven behouden. Het is immers niet mogelijk de onteigeningsprocedure op voorhand aan te vatten voor al de goederen die nodig zijn voor de uitvoering van de werken die voor een anticyclische actie in aanmerking komen. In dat opzicht zal, dank zij de voorgestelde wijzigingen van de rechtspleging in uiterst dringende omstandigheden, bepaald in de besluitwet van 3 februari 1947, snel kunnen worden besloten tot de uitvoering van de werken bestemd om aan de dalende conjunctuur het hoofd te bieden, en zullen die werken zonder verwijl kunnen worden aangevat. De wijzigingen zijn van die aard, dat zowel het algemeen als het particulier belang wordt ontzien (zie de Toelichting bij de artikelen, artikel 21).

Ten slotte dient een grotere soepelheid te worden gebracht in sommige administratieve formaliteiten zoals deze voortvloeien uit het besluit van 5 oktober 1955 tot regeling van de overeenkomsten betreffende de aannemingen voor rekening van de Staat. Voor het vervullen van die formaliteiten zijn soms lange termijnen vereist. Ofschoon die termijnen ingekort kunnen worden door zijn toevlucht te nemen tot onderhandse overeenkomsten, is de Regering van mening die soort overeenkomsten niet te moeten veralgemenen, zelfs in tijden van dalende conjunctuur. Het ontwerp bepaalt enkel dat de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw kan afwijken van de publiciteitstermijnen die gelden voor de aannemingsovereenkomsten gesloten voor rekening van de Staat.

Wat de door de lagere besturen uitgevoerde werken betreft moet de procedure inzake verlening van toelagen zoveel mogelijk worden vereenvoudigd. Maatregelen zijn reeds getroffen. Met de ingevoerde vereenvoudigingen wordt voornamelijk beoogd de formaliteiten vóór en na de aanbesteding te beperken, aan het herhaaldelijk heen en weer gaan van de dossiers tijdens de uitvoering der aanneming een einde te maken en de betaling van de aannemers te bespoedigen.

Dit drievoudig doel wordt bereikt door :

- een zekere decentralisatie, waardoor de herhaalde controle van hetzelfde dossier door verscheidene overheidsinstellingen kan worden afgeschaft ;
- het voorlopig vastleggen van het bedrag van de toelage, op het ogenblik dat in beginsel besloten wordt de toelage toe te kennen en toelating te geven tot de aanbesteding ;
- het bepalen van een vast subsidiebedrag na kennisgeving van de uitslag der aanbesteding, waardoor komen te vervallen de talloze formaliteiten en bere-

A. Les mesures d'ordre administratif.

A peine de n'être que des improvisations, les travaux publics doivent être préparés minutieusement. L'étude administrative et technique comprend les reconnaissances topographiques et géotechniques, l'étude des projets, l'établissement des plans et des cahiers des charges, les expropriations, la mise en adjudication, etc...

Le premier impératif doit donc être de veiller à ce que les administrations du Département des Travaux publics puissent se consacrer à longue échéance, à ce programme et travailler, sans souci des buts immédiats, dans la perspective de l'action conjoncturelle dont la date du déclenchement demeure indéterminée.

En second lieu, le problème des expropriations doit être résolu en vue de permettre une prise de possession rapide des biens par le pouvoir expropriant, tout en assurant cependant, aux intéressés, des garanties suffisantes. Il n'est pas possible, en effet, d'entamer par anticipation la procédure d'expropriation pour tous les biens nécessaires à l'exécution des travaux susceptibles d'une action anticyclique. A cet égard, les modifications apportées à la procédure d'extrême urgence du 3 février 1947 permettront de décider, avec célérité, l'exécution des travaux destinés à parer à un fléchissement conjoncturel et d'entamer ceux-ci sans retard. Elles sont de nature à satisfaire aussi bien l'intérêt général que celui des particuliers (cfr Commentaire des articles, article 21).

Enfin il y a lieu d'assouplir certaines formalités d'adjudication, telles qu'elles résultent de l'arrêté organique des marchés de l'Etat, du 5 octobre 1955. Ces formalités exigent parfois des délais assez longs. Bien que ceux-ci puissent être raccourcis par l'usage des marchés de gré à gré, le Gouvernement n'estime pas devoir généraliser ce genre de marché, même en période de conjoncture déficiente. Le projet prévoit simplement que le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction peut déroger aux délais de publicité applicables aux marchés passés au nom de l'Etat.

Quant aux travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés, il faut simplifier dans toute la mesure du possible la procédure d'octroi des subventions. Des mesures ont déjà été prises. Les simplifications apportées ont notamment pour but de réduire les formalités antérieures et postérieures à l'adjudication, de supprimer les nombreux va-et-vient des dossiers pendant l'exécution de l'entreprise et d'accélérer le paiement aux entrepreneurs.

Ce triple but est atteint par :

- une certaine décentralisation permettant de supprimer pour un même dossier, des contrôles répétés par plusieurs instances ;
- l'engagement provisoire du montant du subside, au moment où il est décidé d'octroyer en principe le subside et d'autoriser la mise en adjudication ;
- la fixation forfaitaire du montant du subside sur le vu du résultat de l'adjudication et, par le fait même, suppression des nombreuses formalités et calculs qu'en-

keningen die tot dusver nodig waren om het bedrag der subsidie aan de kosten der werken aan te passen zowel tijdens de uitvoering der werken als na hun voltooiing ;

- de invoering van de financiering, door het Gemeentekrediet van België, van de Rijkstegemoetkoming in de kosten van de werken der lagere besturen.

B. De financiële mechanismen.

De doeltreffendheid van de anticyclische actie zal afhangen van de snelheid waarmee het conjunctuurprogramma van openbare werken ten uitvoer wordt gelegd.

De uitvoering van dat programma zou niet mogen worden vertraagd door financiële moeilijkheden.

De oplossing van het probleem wordt vergemakkelijkt door het feit, dat het begin van de recessie gekenmerkt wordt door een overvloed aan geld dat wacht op belegging. Doordat het totale uitgavencijfer daalt, ontstaat immers een ophoging van liquiditeiten op de financie- en geldmarkt.

De vereiste middelen voor het voeren van een anticyclische politiek door de Staat zijn dus voorhanden. Zaak is, dat ze spoedig worden afgeroomd door de leningen die de ontworpen werken moeten dekken. Men dient dus de wijze van financiering of prefinanciering te bepalen die strookt met de stand van de conjunctuur : beroep op de geldmarkt of op het bankwezen, ofwel op de markt van de kapitalen op korte, halflange of lange termijn.

De Regering heeft diverse formules onder ogen genomen. In een zo delicate materie, die van de schommelingen van de dag afhankelijk is, bleek het echter ondoelmatig het een of ander mechanisme definitief vast te stellen of te clicheren.

De Regering gaf er dan ook de voorkeur aan, de verantwoordelijkheid voor de keuze van de financiële technieken, gesteund op al de gegevens van de economische toestand, aan het Autonoom Fonds voor Openbare Werken over te laten, waarvan de oprichting elders wordt voorgesteld. Dank zij zijn ware autonomie zal het Fonds, onder de door de Koning bepaalde voorwaarden, zich van de voor de uitvoering van de programma's van openbare werken benodigde financieringsmiddelen kunnen voorzien door zijn toevlucht te nemen tot de meest geschikte recepten. Het Fonds zal immers leningen kunnen aangaan in het buitenland zowel als in België ; het kan ook voorzien in de aanvullende financiering van een tekort op de lopende betalingsbalans, dat zich mocht openbaren en dat zonder dat mechanisme de binnenlandse geldmiddelen zou dreigen in te krimpen. Het Fonds is bevoegd om in België leningen aan te gaan op de verschillende markten ; door beroep te doen op de banksector of op de geldmarkt zal het eventueel snel en met de gewenste soepelheid de beschikbare financieringsmiddelen kunnen vergaren en het overschot van de vergaarde middelen kunnen gebruiken voor wenselijk geachte tijdelijke beleggingen ; zijn leningverrichtingen zullen eventueel kunnen vooruitlopen op de betrekking van gelden uit het spaarwezen, indien al de voorwaarden voor een dergelijke verrichting vervuld zijn.

De eerste van die voorwaarden is natuurlijk dat de stand van de conjunctuur ieder gevaar voor inflatie uitsluit. In tijden van hoogconjunctuur en van normale activiteit zal een kredietvermeerdering schadelijke gevolgen hebben en inflatoire verschijnselen teweegbrengen, in het bijzonder prijsstijgingen en een verstoorde betalingsbalans. Maar in tijden van verslapping van het economisch leven, wanneer materieel en werkrachten ongebruikt blijven, zal de uitwerking gans anders zijn. Met bovenbedoeld recept zal

trainait, jusqu'à présent, l'adaptation aussi bien pendant l'exécution des travaux qu'après leur achèvement, du montant du subside au montant des travaux ;

- l'instauration du financement, par le Crédit Communal de Belgique, de la part d'intervention de l'Etat dans le coût des travaux des pouvoirs subordonnés.

B. Les mécanismes financiers.

L'efficacité de l'action anticyclique sera fonction de la rapidité de la mise en œuvre du programme conjoncturel des travaux publics.

L'exécution de ce programme ne pourrait être retardée par des difficultés financières.

La solution du problème est facilitée par le fait que le début de la récession est caractérisé par une abondance de fonds en quête d'emploi. La dépense se réduisant, les liquidités s'accumulent, en effet, sur les marchés financiers et monétaire.

Les ressources nécessaires pour financer une politique anticyclique de l'Etat existent donc. Ce qu'il importe, c'est qu'elles soient, à bref délai, absorbées par les emprunts destinés à couvrir les travaux mis en œuvre. Il importe donc de prévoir les modalités de financement ou de préfinancement adaptées à la période conjoncturelle : recours au marché de l'argent ou au système bancaire, ou au marché des capitaux à court, à moyen ou à long terme.

Diverses formules ont été envisagées par le Gouvernement. Toutefois, la détermination définitive et le clichage de l'un ou l'autre mécanisme ont paru inadéquats dans une matière aussi délicate et soumise aux fluctuations de l'actualité.

Aussi bien le Gouvernement a-t-il préféré charger de la responsabilité du choix des techniques financières, en considération de toutes les données de la situation économique, le Fonds autonome des Travaux publics dont la création est proposée par ailleurs. Grâce à sa réelle autonomie, le Fonds pourra, dans les conditions déterminées par le Roi, constituer les moyens financiers nécessaires à l'exécution des programmes de travaux publics, en recourant aux modalités les plus appropriées. Il pourra, en effet, recourir à l'emprunt aussi bien à l'étranger qu'en Belgique ; il peut ainsi assurer le financement compensatoire d'un déficit de la balance des paiements courants qui viendrait à se produire et risquerait, à défaut de ce mécanisme, de resserrer les ressources financières intérieures. En Belgique, le Fonds est habilité à procéder à des emprunts sur les différents marchés ; en recourant au secteur bancaire ou au marché de l'argent, il pourra, le cas échéant, assurer avec la souplesse désirable la collecte rapide de moyens de financement disponibles et utiliser l'excédent de fonds recueillis aux placements temporaires jugés opportuns ; ses opérations d'emprunts pourront éventuellement anticiper sur les apports de fonds provenant de l'épargne, si les conditions de cette intervention sont réunies.

La première de ces conditions est, il va de soi, que l'état de la conjoncture exclue tout danger d'inflation. En temps de haute conjoncture, et d'activité normale, un supplément de crédit aura des effets nocifs et provoquera des phénomènes inflatoires et en particulier la hausse des prix et le déséquilibre de la balance des paiements. Mais il en ira tout autrement lorsque l'économie travaille au ralenti, lorsque le matériel et la main-d'œuvre sont inoccupés. Dans ce mécanisme, s'il y a donc demande nouvelle de produits,

er, wanneer er dus een nieuwe vraag naar produkten ontstaat, tevens de mogelijkheid voorhanden zijn produkten te leveren, zodat het evenwicht niet wordt verstoord.

Wanneer het openbare werken betreft, is het bijzonder gemakkelijk voor een evenwicht tussen vraag en aanbod te zorgen. De vraag gaat dan immers rechtstreeks uit van de Staat, die te doen heeft met firma's die niets liever wensen dan een aanbestede weg, brug of havenonderdeel te mogen bouwen. Na afloop van dit eerste stadium echter treedt de vermenigvuldigingsfactor in werking; op dat ogenblik komen de zaken anders te liggen, want de daarvoor verwekte vraag naar producten zal zich kunnen richten naar sectoren waar er geen leveringsmogelijkheid bestaat.

Indien, bij voorbeeld, de wedertewerkgestelde werkrachten uitheemse produkten verlangen, zal deze vraag niet tot een toenemende binnenlandse activiteit maar enkel tot een verstoring van de betalingsbalans leiden. Er zal eveneens een stoornis optreden wanneer de vraag zich tot bedrijven richt die reeds op volle toeren draaien.

Dit bezwaar, al is het niet denkbeeldig, mag evenwel niet overschat worden.

Bij het doen van dat voorstel bevestigt de Regering haar voornemen bij het voeren van haar conjunctuurpolitiek de nodige handigheid en vastberadenheid aan de dag te leggen; die politiek is gemakkelijk te controleren door het Parlement en de publieke opinie, wat het zijne zal bijdragen tot het voorkomen van eventuele misbruiken.

IV. DE INVLOED VAN DIE ANTICYCLISCHE ACTIE.

De conjunctuuractie op het gebied van de openbare werken is een der factoren van het anticyclische beleid. Wij hebben reeds gewezen op het nagestreefde effect van die actie, nl. de beïnvloeding van de werkgelegenheid, waardoor nieuwe inkomsten en uitgaven worden verwekt: gans de economische kringloop wordt er door gestimuleerd en gericht op de heropleving.

Wat ons hier vooral interesseert, is het dubbele mechanisme dat die opwaartse beweging aan de gang brengt: eensdeels het mechanisme van de verspreiding der aanvankelijke uitgave over gans het bedrijfsleven, anderdeels het vermenigvuldigend mechanisme van de kettigwerking, dat het effect van de aanvankelijke uitgave zal versterken. Ten slotte zullen die uitgave en de genoemde mechanismen een onmiddellijke invloed uitoefenen op de Rijksfinanciën en op de buitenlandse betalingsbalans.

A. Het zich verspreiden van de aanvankelijke uitgave over het bedrijfsleven.

De aanvankelijke uitgave van de Staat heeft enkel op enkele bedrijfstakken betrekking, waaronder de bouwnijverheid en de metaalverwerkende nijverheid de voornaamste zijn. De betrokken ondernemingen zullen dan hun ontvangeren vervolgens besteden aan:

- 1) de uitbetaling van lonen en wedden,
- 2) de uitkering van dividenden,
- 3) het aanleggen van reserves,
- 4) de aankoop van Belgische grondstoffen;
- 5) de aankoop van ingevoerde grondstoffen,
- 6) de betaling van indirecte belastingen ten gevolge van die aankopen,
- 7) de betaling van directe belastingen op de winst.

Deze verschillende bestedingen oefenen op allerlei wijzen invloed uit op het bedrijfsleven in het algemeen,

Il y a, en même temps, possibilité de fourniture de produits, de telle sorte que l'équilibre demeure maintenu.

Lorsqu'il s'agit de travaux publics, il est particulièrement facile d'assurer l'équilibre entre l'offre et la demande. En effet, c'est l'Etat qui est directement demandeur et il se trouve en présence de firmes qui ne demandent pas mieux que de construire la route, le pont ou l'élément portuaire mis en adjudication. Toutefois, une fois dépassé ce premier stade, on arrive à l'action du multiplicateur; à ce moment, les choses changent d'aspect, car la demande de produits, qui va en résulter, pourra se diriger vers des secteurs où il n'y a pas possibilité de fourniture.

Si, par exemple, la main-d'œuvre réoccupée demande des produits étrangers, cet appel n'aura pas pour effet de déterminer un accroissement de l'activité dans le pays, mais simplement un déséquilibre de la balance des paiements. Il y aura perturbation également si l'appel concerne des industries pleinement occupées à l'avance.

Cependant, cette difficulté, tout en étant réelle, ne doit pas être surestimée.

En faisant cette proposition, le Gouvernement affirme son intention de mener une politique conjoncturelle avec le doigté et la résolution nécessaire; elle se prête aisément au contrôle du Parlement et de l'opinion publique, qui aidera à prévenir les abus qui éventuellement pourraient se produire.

IV. LES EFFETS DE CETTE ACTION ANTICYCLIQUE.

L'action conjoncturelle des travaux publics est un élément parmi d'autres de la politique anticyclique. Les effets recherchés de cette action ont déjà été soulignés par son influence sur le volume de l'emploi, qui se résoud en revenus et dépenses nouvelles: le circuit économique, dans son entier, est stimulé et orienté vers la reprise.

Ce qui retiendra plus spécialement ici, c'est le double mécanisme qui engrène cette reprise: d'une part, mécanisme de diffusion de la dépense initiale à travers toute l'économie, d'autre part, mécanisme multiplicateur de répercussion en chaîne amplifiant les effets de la dépense initiale. Enfin, cette dépense, ainsi que les deux mécanismes cités, auront un effet immédiat, sur la trésorerie de l'Etat et sur la balance des paiements extérieurs.

A. Diffusion de la dépense initiale à travers l'économie.

La dépense initiale par l'Etat concerne quelques branches d'activité seulement dont les plus importantes sont la construction et les fabrications métalliques. Les entreprises intéressées vont alors affecter leurs recettes aux divers usages suivants:

- 1) payer des salaires et traitements,
- 2) payer des dividendes,
- 3) se constituer des réserves,
- 4) acheter des matières premières belges,
- 5) acheter des matières premières importées,
- 6) payer des impôts indirects à l'occasion de ces achats,
- 7) payer des impôts directs sur les bénéfices.

Ces diverses affectations interviennent de façons diverses par leurs effets sur l'économie en général ou sur

of op de openbare financiën. De eerste drie bestedingen doen hun invloed gelden in het multiplicatorstadium; de laatste drie hebben een weerslag op de Rijksfinanciën. Wat de vierde besteding — de aankoop van Belgische grondstoffen — betreft, die heeft betrekking op het mechanisme van de verspreiding der aanvankelijke uitgave over geheel het bedrijfsleven.

Inderdaad, ook de grondstoffenproducerende bedrijven zullen hun ontvangsten moeten besteden en ook zij zullen zulks niet anders dan op de zeven hierboven opgesomde wijzen kunnen doen. Voor de aankoop van hun grondstoffen zullen zij zich tot een derde reeks inlandse ondernemingen moeten wenden, en zodoende zal de activiteit hand over hand doorheen het ganse bedrijfsleven aangewakkerd worden en zal tegelijkertijd de werkloosheid zowat overal dalen. Zo zullen b.v. de bouwbedrijven cement en hout (2^e reeks) en de producenten van die grondstoffen op hun beurt steenkolen en bomen op stam kopen (3^e reeks).

Zo verspreidt de aanvankelijke uitgave zich ver buiten het kader van het bedrijf waarmee de Staat gecontracteerd heeft; ze verspreidt zich in opeenvolgende golven over het bedrijfsleven.

B. Kettingwerking.

Thans dient nog in het licht gesteld te worden hoe deze verspreiding een kettingreactie verwekt. Die reactie ontstaat uit hoofde van de reeds genoemde eerste twee bestedingen van de aanvankelijke ontvangst: lonen en wedden-dividenden. Deze zullen immers uitbetaald worden aan de arbeiders en aandeelhouders van het bedrijf dat zijn voordeel doet met de aanvankelijke uitgave voor openbare werken, maar tevens aan die van de leveranciers van dat bedrijf, van de leveranciers van voornoemde leveranciers, enz... Deze inkomsten, ten deel vallend aan arbeiders, bedienden en aandeelhouders, zullen voor een klein gedeelte ter zijde gelegd, maar voor een veel belangrijker gedeelte uitgegeven worden. Daaruit ontstaat een nieuwe golf van uitgaven, verwekt door de aanvankelijke actie van het Ministerie van Openbare Werken, waarbij echter de invloed van deze actie op het bedrijfsleven versterkt wordt; terwijl de aanvankelijke uitwerking op de investeringsgoederenproducerende industrieën geconcentreerd was en het verspreidingsmechanisme de grondstoffenproducerende industrieën ervan deed profiteren, zijn het ditmaal de verbruiksgoederen en dienstenverstrekkende bedrijven die hun verkoop en activiteit zullen zien stijgen. Deze tweede aankoopgolf, die op haar beurt de werkloosheid zal doen slinken, zal er een tweede, een derde verwekken, weliswaar telkens minder krachtig, maar waarvan de gevolgen zich bij elkaar voegen. De coëfficiënt waarmee de aanvankelijke uitgave moet worden vermenigvuldigd, zal afhangen van de « vlucht » van de inkomsten in drie richtingen:

- vermeerderd sparen door particulieren en ondernemingen, waarbij een gedeelte der uitgaven aan de expansieomloop onttrokken wordt;
- vermeerderde directe en indirecte belastingen die in de Schatkist terechtkomen;
- vermeerderde invoer, waaruit geen inkomsten in het eigen land ontstaan.

C. Invloed op de Staatsfinanciën.

Tegenover de aanvankelijke uitgave voor de meerdere openbare werken, die door de Schatkist wordt gedragen, dient men volgende positieve factoren te plaatsen:

les finances publiques. Les trois premières jouent au stade du multiplicateur; les trois dernières influencent la trésorerie de l'Etat. Quant à la quatrième — les achats de matières premières belges —, elle concerne le mécanisme de diffusion de la dépense initiale à travers toute l'économie.

En effet, les entreprises produisant les matières premières auront, elles aussi, à affecter leurs recettes et ne pourront, elles aussi, les affecter que des sept manières énumérées ci-dessus. Leurs achats de matières premières notamment s'adresseront à une troisième série d'entreprises nationales et ainsi de proche en proche l'activité sera stimulée à travers l'économie en même temps que le chômage diminuera un peu partout. Les entreprises de construction par exemple, achèteront du ciment et du bois (2^e série) et les producteurs de ces matières, à leur tour, achèteront du charbon et des arbres sur pied (3^e série).

Ainsi donc, la dépense initiale déborde largement de l'entreprise avec laquelle l'Etat a contracté; elle se diffuse dans l'économie par vagues successives.

B. Répercussion en chaîne.

Il reste à mettre en évidence comment cette diffusion produit une réaction en chaîne. Celle-ci se produit en raison des deux premières affectations déjà citées de la recette initiale: traitements et salaires-dividendes. Ceux-ci, en effet, seront payés aux travailleurs et aux actionnaires de l'entreprise bénéficiant de la dépense initiale pour travaux publics, mais aussi des fournisseurs de cette entreprise et des fournisseurs de ces fournisseurs, etc... Ces revenus attribués aux ouvriers, employés et actionnaires seront épargnés pour une faible partie mais ils seront dépensés pour une partie beaucoup plus importante. D'où une vague de dépenses, suscitée par l'action initiale du Ministère des Travaux publics, mais renforçant l'effet de celle-ci sur l'activité économique; alors que l'effet initial était concentré sur les industries produisant des biens d'investissement et que le mécanisme de diffusion en faisait bénéficier les industries produisant des matières premières, cette fois ce sont les industries produisant des biens et services de consommation qui vont voir s'accroître leurs ventes et leur activité. Cette seconde vague d'achats qui réduira elle aussi le chômage, en suscitera une troisième, puis une quatrième, chaque fois plus amortie, mais dont les effets se cumuleront. Le multiplicateur affectant la dépense initiale dépendra des « fuites » de revenus dans trois directions:

- l'épargne additionnelle des particuliers et des entreprises, qui retire du circuit d'expansion une partie des dépenses;
- les impôts additionnels indirects et directs qui aboutissent à la Trésorerie de l'Etat;
- les importations additionnelles, qui ne créent pas de revenus dans le pays.

C. Effets sur la trésorerie de l'Etat.

En regard de la dépense initiale pour les travaux publics additionnels, supportée par le Trésor, il faut placer les éléments positifs suivants:

- a) besparingen op de werkloosheidsuitkeringen ;
- b) door de van de aanvankelijke uitgave profiterende ondernemingen meer betaalde directe en indirecte belastingen ;
- c) bijkomende directe en indirecte belastingen, betaald door de leveranciers van bovenbedoelde ondernemingen, en zo voort, naar gelang van de verdere verspreiding der aankopen over het bedrijfsleven ;
- d) door de particulieren en ondernemingen die bij de werking van de multiplicator betrokken zijn, meer te betalen directe en indirecte belastingen ;
- e) intekening op Schatkistbiljetten door particulieren of ondernemingen welke op die wijze hun bijkomende spaargelden zouden besteden, of door banken, welke nieuwe deposito's, met deze spaargelden gedaan, zouden ontvangen.

Die factoren hebben als uitwerking dat de aanvankelijke uitgave aan de Schatkist veel minder duur komt te staan.

Het is niet mogelijk die verschillende factoren hier nauwkeurig in cijfers uit te drukken. Niettemin mag men aannemen dat het totaal bedrag dat bij de eerste golf, door de werking van de overdrachtsbelasting, de andere indirecte belastingen, de bedrijfsbelasting en de belastingen op de winst, naar de Staat terugvloeit, naar schatting ongeveer 25 percent van het totaal bedrag van de uitgave zal belopen. In tijden van laagconjunctuur moeten bij die ontvangsten nog gevoegd worden de aanzienlijke besparingen op de werklozensteun die bij niet-uitvoering van de werken moet worden betaald, en de inkomsten voortvloeiend uit de besparing op de winst van de aannemers en de leveranciers. Als orde van grootte mag dus worden aangenomen dat bijna de helft van de aan openbare werken bestede som terug naar de Schatkist vloeit.

Er zij op gewezen, dat het hier enkel een illustratie en geenszins een bewijs geldt. Dergelijk bewijs kan onmogelijk worden geleverd want het aantal als uitgangspunt te nemen onderstellingen is zo groot, dat slechts een op de rede gegrond betoog kan worden gegeven.

Anderdeels rijst de vraag met hoeveel golven bij het « multiplicatieproces » mag worden gerekend. Op welk ogenblik houden de openbare werken op invloed uit te oefenen op de nieuwe uitgaven en op de latere uitgaven ? De auteurs aarzelen en zijn verdeeld. Dat laat zich des te gemakkelijker begrijpen daar de aan de multiplicator te geven waarde afhangt van de omstandigheden en ook van de handigheid waarmee het conjunctuurbeleid wordt gevoerd. Volgens sommigen zou de aanvankelijke uitgave enkel met 1.66 mogen worden vermenigvuldigd ; anderen beweren, dat de coëfficiënt 2.5 of zelfs een hogere coëfficiënt moet worden toegepast.

Dat volstaat wel om te doen inzien, dat de Schatkist voor het financieren van dergelijke werken in de praktijk geen moeilijkheden zal ondervinden omdat zij, na verloop van een tijdspanne die niet zo heel lang is, al de gedane uitgaven terugontvangt in de vorm van belastingen of leningen.

D. Invloed op de buitenlandse betalingsbalans.

Een deel van de door de bijkomende openbare werken verschafte inkomsten wordt voor aankopen in het buitenland gebruikt. Het betreft ofwel ondernemingen die hun grondstoffen uit het buitenland moeten betrekken, ofwel particulieren (werklieden, bedienden, aandeelhouders) die bij voorkeur waren van buitenlandse herkomst verbruiken. Die bijkomende invoer dreigt de betalingsbalans te ver-

- a) économie d'allocations de chômage ;
- b) impôts directs et indirects additionnels payés par les entreprises bénéficiant de la dépense initiale ;
- c) impôts directs et indirects additionnels payés par les fournisseurs de ces entreprises, et ainsi de suite au fur et à mesure de la diffusion des achats dans l'économie ;
- d) impôts directs et indirects additionnels payés par les particuliers et par les entreprises touchés par le jeu de multiplicateur ;
- e) souscription de bons du Trésor par les particuliers ou les entreprises qui utiliseraient de la sorte leur épargne additionnelle ou par les banques qui bénéficieraient de dépôts nouveaux résultant de cette épargne.

L'effet de ces facteurs est de réduire considérablement le coût pour le Trésor de la dépense initiale.

Il n'est pas possible de chiffrer ici avec précision ces différents éléments positifs. On peut cependant estimer que le total du retour à l'Etat s'élèvera dans la première vague, à environ 25 pour cent du montant total de la dépense, grâce au jeu des taxes de transmission, des autres impôts indirects, de la taxe professionnelle et des taxes sur les profits. A ces recettes il faut ajouter en période de basse conjoncture, les économies importantes sur les allocations de chômage à payer en l'absence des travaux, ainsi que les rentrées provoquées par l'épargne faite sur les profits des entrepreneurs et fournisseurs. Comme ordre de grandeur, on peut donc admettre que près de la moitié de la somme dépensée en travaux publics de conjoncture reflue vers le Trésor.

Soulignons qu'il s'agit d'une illustration, non d'une preuve. Celle-ci est impossible à fournir, car le nombre d'hypothèses à prendre comme point de départ est trop grand pour qu'on puisse donner autre chose qu'une démonstration de caractère rationnel.

D'autre part, lorsqu'on considère le processus « multiplicateur », sur combien de vagues peut-on compter ? A quel moment l'effet des travaux publics sur les dépenses nouvelles et sur les dépenses ultérieures sera-t-il épuisé ? Les auteurs hésitent et varient. Ceci se comprend d'autant mieux que le coefficient multiplicateur dépend des circonstances et de l'habileté avec laquelle la politique est appliquée. Selon certains la dépense initiale devrait être multipliée par 1.66 seulement ; pour d'autres, on devrait appliquer le coefficient 2.5 ou davantage.

Ceci suffit à faire admettre que dans la pratique, le Trésor n'éprouvera pas de difficulté à financer des travaux de ce genre, parce qu'après un temps qui n'est pas extrêmement long, la totalité des dépenses qu'il a consenties lui reviendront soit sous forme d'impôts, soit sous forme d'emprunts.

D. Effets sur la balance des paiements extérieurs.

Une partie des revenus créés par les travaux publics additionnels est utilisée pour des achats à l'étranger. Il s'agit soit d'entreprises qui doivent importer leurs matières premières, soit de particuliers (ouvriers, employés ou actionnaires) qui choisissent de consommer des produits originaires de l'étranger. Ces importations additionnelles risquent de provoquer des difficultés de balance de paie-

storen wanneer deze reeds een tekort vertoont (of nog juist evenwicht is) en wanneer bovendien de wisselreserves krap zijn. Gelukkig is geen van die beide omstandigheden thans aanwezig in België, vermits onze betalingsbalans een overschot vertoont en onze wisselreserves ruim zijn. Toch zal met de mogelijke invloed op de invoer altijd rekening moeten worden gehouden.

E. Toepassingsvoorwaarden.

De invloed van die mechanismen doet zich niet algemeen gevoelen. Vooraf moeten zekere voorwaarden vervuld zijn; de voornaamste zijn de volgende twee:

- 1) Het bedrijfsleven moet kennelijk onderbezet zijn en moeten de openbare werken kunnen worden uitgevoerd met productiemiddelen — arbeidskrachten en materieel — die wegens de conjunctuur of wegens toevallige omstandigheden ongebruikt zijn gebleven. Aan het voeren van die politiek mag dan ook geen andere bedoelingen grondslag liggen dan een vertraagd economisch leven weder op gang te brengen. Een op volle of bijna op volle toeren werkende economie kan door dat mechanisme niet gunstig worden beïnvloed. In dat geval zou de extra vraag, veroorzaakt door de Staat, plaatselijke of algemene tekorten doen ontstaan die storende prijsverhogingen, zonder voordeel voor het bedrijfsleven, ten gevolge zouden hebben. Men glijdt dan af naar inflatie. De methode mag dus enkel en alleen in tijden van laagconjunctuur worden toegepast.
- 2) Er is een tweede voorwaarde die moet vervuld zijn opdat het mechanisme tot opbeuring van het bedrijfsleven goed zou werken: er moet namelijk gehandeld worden, zo niet in een gesloten huishouding, dan toch in die bedrijfstakken waar niet veel moet worden geïmporteerd. Dat kan bereikt worden indien men de methode met mate toepast en men geen grote effecten beoogt, die enkel gewenst zijn in tijden van zware crisis zoals wij die tussen de twee wereldoorlogen hebben gekend. In dat geval moet werkelijk in een gesloten huishouding worden gewerkt, met invoerbeperkingen, waaraan zekere bezwaren verbonden zijn maar die bij een gewone depressie gelukkig niet moeten worden toegepast.

**

Zo blijkt dus dat een actie tot economische heropbeuring zich kan ontwikkelen door middel van de openbare werken, zonder werkelijke offers van de Staat te vergen; bovendien voorziet ze het land van een economische uitrusting van grote waarde, die later een bron van inkomsten en van welvaart zal zijn.

De hieruit te trekken conclusie is, dat de tijdens een periode van laagconjunctuur uitgevoerde werken de Schatkist weinig of niet bezwaren. Deze laatste zou er geen werkelijke baat bij vinden die werken te besnoeien; het economisch herstel zou echter, zo niet onmogelijk worden gemaakt, dan toch aanmerkelijk worden vertraagd.

In de organisatie van de conjuncturele actie is het, dat het ontwerp van wet breekt met de in de vorige wetten geschetste gedragslijn. Voor de eerste maal biedt het een met zorg opgebouwd omstandigheidsprogramma dat geschikt is om aan de ontwikkeling van de conjunctuur een gewilde oriëntatie te geven. Het brengt tevens een innovatie door de onmisbare administratieve en financiële middelen te beramen voor een welslagen van die actie. Ten slotte vormt het een harmonische aanvulling van het basisprogramma, dat binnen het raam der traditionele openbare financiën gehouden wordt.

ment si celle-ci est déjà déficitaire (ou tout juste équilibrée), et si en outre les réserves de change sont faibles. Heureusement aucune de ces deux conditions n'est satisfaite actuellement en Belgique, où la balance des paiements est excédentaire et où les réserves de change sont confortables. Mais il n'en demeure pas moins que les effets possibles sur les importations doivent toujours être pris en considération.

E. Conditions d'application.

Les effets provoqués par ces mécanismes ne se manifestent pas d'une façon générale. Ils exigent des conditions préalables: les principales sont les deux suivantes:

- 1) Il faut que l'économie soit en état de sous-emploi caractérisé, et que les travaux publics puissent être exécutés par des moyens de production — main-d'œuvre et matériel — réduits au chômage par la conjoncture, ou par suite de circonstances accidentelles. Cette politique ne peut donc avoir comme ambition que de remettre en route une économie qui travaille au ralenti. Une économie travaillant à pleine capacité, ou même près de cette pleine capacité, n'est pas susceptible d'être influencée favorablement par ce mécanisme. En ce cas, le supplément de demande que l'Etat va émettre provoquera des pénuries, localisées ou généralisées, qui engendreront des hausses de prix perturbatrices et sans profit pour l'économie. On verse alors dans l'inflation. La méthode ne peut donc être employée qu'en période de basse conjoncture, et en aucun autre moment.
- 2) Il reste une seconde condition à remplir en vue du bon fonctionnement de ce mécanisme de relance: il faut opérer, sinon en économie fermée, du moins dans des secteurs où le recours aux importations ne doit pas être considérable. Mais ceci peut être obtenu si la méthode est appliquée avec modération, et si elle ne vise pas à des effets de choc, qui ne sont souhaitables que dans une crise profonde comme celle de l'entre-deux-guerres. Dans ce cas, le système exige effectivement une économie fermée, avec des limitations d'importations, qui offrent des inconvénients, mais qui heureusement ne sont pas nécessaires en cas de dépression de gravité moyenne.

**

Ainsi donc il apparaît qu'une action de relance économique peut se développer au moyen des travaux publics, sans sacrifice véritable pour l'Etat; en plus, elle dote le pays d'un outillage économique de grande valeur, qui sera pour lui une source ultérieure de revenus et de prospérité.

La conclusion qui se dégage, c'est que les travaux entrepris dans le cadre d'une basse conjoncture ne constituent pour le Trésor qu'une charge faible ou nulle. Celui-ci ne réaliserait aucun profit réel en les réduisant; mais la reprise économique serait rendue sinon impossible, du moins beaucoup plus lente.

C'est dans l'organisation de l'action conjuncturelle que le projet de loi rompt avec les perspectives tracées dans les lois antérieures. Il offre, pour la première fois, un programme circonstanciel soigneusement charpenté de l'évolution conjuncturelle. Il innove aussi en forgeant des moyens administratifs et financiers qui seuls assureront la réussite de cette action. Enfin il complète harmonieusement l'action du programme de base maintenu dans le cadre des finances publiques traditionnelles.

TITEL II.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN.

HOOFDSTUK I.

Algemeen investeringsplan. — Openbare werken.

§ 1. — *Algemeenheden.*

Artikel 1.

Het investeringsplan voor openbare werken betreft 's lands infrastructuur, beschouwd als een productiemiddel dat ten dienste van de gemeenschap staat.

Dat plan bestaat uit twee programma's:

Het eerste, het zgn. basisprogramma, heeft betrekking op een geheel van werken en kunstwerken die de grondslag van die infrastructuur vormen: het is een minimum-programma van 150 miljard frank, dat in de artikelen 5 tot 8 zal worden toegelicht.

Het tweede, het zgn. conjunctuurprogramma, vermeldt allerhande werken, uit te voeren naar vereis van de cyclische schommelingen: het betreft werken ter aanvulling van die welke voorkomen op het basisprogramma; die werken zijn ongetwijfeld zeer nuttig maar mogen meer onbepaald zijn wat het tijdstip van de uitvoering betreft. Dit programma wordt begroot op 50 miljard frank en zal in de artikelen 9 tot 13 worden toegelicht.

De twee programma's van het plan zullen in principe worden gefinancierd door het Autonoom Fonds voor openbare werken, waarvan het oprichtingsontwerp in een ander ontwerp van wet wordt ingediend.

Art. 2.

Artikel 2 omschrijft het toepassingsgebied van de wet. Deze laatste beoogt de uitvoering van openbare werken door de Staat en de toekenning van diverse financiële Rijkstegemoetkomingen in de werken uitgevoerd door de lagere besturen, voor zoveel die werken en tegemoetkomingen tot de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw behoren.

Worden bedoeld de volgende werken:

- 1° de traditioneel tot de bevoegdheid van het Bestuur van Bruggen en Wegen behorende werken aan de wegen, de autosnelwegen, de waterwegen, de havens, de kust en de kunstwerken;
- 2° de werken uit te voeren aan de Rijksgebouwen, met uitsluiting van de militaire gebouwen en van de gebouwen als bedoeld in de wet van 22 april 1958 houdende instelling van een Fonds voor schoolgebouwen en gebouwen in schoolverband van het Rijk en van een Fonds voor hoger-onderwijsgebouwen en studentenverblijven van het Rijk gewijzigd bij het hoofdstuk II van de wet van 29 mei 1959 tot wijziging van de wetgeving op het bewaarschool-, lager-, middelbaar-, normaal-, technisch- en kunstonderwijs;
- 3° de werken tot aanleg en uitrusting van wegen die ten laste van de Staat zijn gelegd door artikel 8 van de wet van 15 april 1949 met het oog op het voeren van een politiek van volkshuisvesting.

TITRE II.

COMMENTAIRE DES ARTICLES.

CHAPITRE 1^{er}.

Plan général d'investissements. — Travaux publics.

§ 1. — *Généralités.*Article 1^{er}.

Le plan d'investissements de travaux publics concerne l'infrastructure du pays, considérée comme un moyen de production mis à la disposition de la collectivité.

Ce plan comporte un double programme.

Le premier — programme de base — est relatif à un ensemble de travaux et d'ouvrages qui constituent l'ossature même de l'infrastructure considérée: il s'agit d'un programme minimum, de 150 milliards de francs, qui sera précisé dans les articles 5 à 8.

Le second — programme de conjoncture — comprend divers travaux à exécuter au gré des fluctuations cycliques: il s'agit de travaux complémentaires à ceux du programme de base; ces travaux sont d'une utilité incontestable, mais ils permettent une indétermination plus grande dans l'époque de leur exécution. Le montant de ce programme est évalué à 50 milliards de francs; il sera précisé dans les articles 9 à 13.

Ces deux programmes contenus dans le plan doivent être financés, en principe, par le Fonds autonome des travaux publics dont le projet de création est présenté dans un projet de loi différent.

Art. 2.

L'article 2 définit la sphère d'application de la loi. Celle-ci concerne soit l'exécution de travaux publics par l'Etat, soit diverses interventions financières de l'Etat au profit de travaux exécutés par les pouvoirs subordonnés, pour autant que ces travaux et ces interventions soient de la compétence du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction.

Les travaux intéressés sont les suivants:

- 1° les travaux aux routes et autoroutes, aux voies navigables, ports, à la côte et aux ouvrages d'art, qui sont du ressort traditionnel de l'Administration des Ponts et Chaussées;
- 2° les travaux à exécuter aux bâtiments de l'Etat, à l'exclusion des bâtiments militaires ainsi que des bâtiments visés par la loi du 22 avril 1958 portant création d'un Fonds des constructions scolaires et parascolaires de l'Etat et d'un Fonds des constructions de l'enseignement supérieur et des cités universitaires de l'Etat, modifiée par le chapitre II de la loi du 29 mai 1959 modifiant la législation relative à l'enseignement gardien, primaire, moyen, normal, technique et artistique;
- 3° les travaux d'aménagement et d'équipement de la voirie mis à charge de l'Etat par l'article 8 de la loi du 15 avril 1949, en vue du développement d'une politique de logement social.

Worden bedoeld de volgende financiële tegemoetkomingen :

- 1^o het in uitgaaf opnemen door de Staat van het herstel der oorlogsschade aan de goederen noodzakelijk voor een openbare dienst of voor het nastreven van een doel van algemeen nut ;
- 2^o de toelagen door de Staat toe te kennen ten voordele van de stad Antwerpen voor het uitvoeren van de bovenbouwwerken van nationaal belang in de haven (artikel 6 van de wet van 5 juli 1956) ;
- 3^o de toelagen toe te kennen krachtens het besluit van de Regent van 2 juli 1949 door de Staat, namelijk voor het uitvoeren door de lagere besturen van werken betreffende :
 - de ruimtelijke ordening van de agglomeraties en de verwezenlijking van de goedgekeurde plannen van aanleg,
 - de provinciale en gemeentewegen,
 - de riolering,
 - de gemeentehuizen, openbare gemeentebibliotheken en andere gemeentegebouwen,
 - de ambtswoningen van het gemeentelijk onderwyzend personeel,
 - de leidingen voor de verdeling van elektrische stroom en de electriciteitsleidingen of -netten voor de openbare verlichting,
 - de netten voor de verdeling van gas onder lage druk,
 - de paleizen van justitie afhankelijk van een provinciale autoriteit en de vredegerechten,
 - de kerken, pastorieën en de bisschoppelijke seminaries,
 - de in toepassing van de wet van 7 augustus 1931 beschermde openbare of godsdienstige monumenten en gebouwen ;
 - de brandweerkazernes en -posten alsook de waterreserves ten behoeve van de brandbestrijding ;
 - de toeristische fiets- en voetpaden met toebehoren.

Worden niet bedoeld de toelagen door de Staat toe te kennen voor het uitvoeren van werken betreffende de provinciale en gemeentelijke schoolgebouwen bedoeld in het hoofdstuk III van de wet van 29 mei 1959 tot wijziging van de wetgeving op het bewaarschool-, lager-, middelbaar-, normaal-, technisch- en kunstonderwijs.

Anderzijds, de vereiste koninklijke besluiten zullen genomen worden om de lijst van de voor subsidie in aanmerking komende werken aan te vullen en de door de Staat (Ministerie van Openbare Werken) toe te kennen toelagen te reglementeren :

- voor de uitvoering van werken ter voorkoming van overstromingen, met inbegrip van de werken tot ontwatering van de stads- en nijverheidsgebieden aan de Luikse Maas en aan de Hene,
- eensdeels voor de verwezenlijking van de innemingen en de betaling der vergoedingen voort-

Les interventions financières intéressées sont les suivantes :

- 1^o la prise en charge par l'Etat de la réparation des dommages de guerre aux biens nécessaires à un service public ou à la poursuite d'une fin d'intérêt général conformément à la loi du 6 juillet 1948 ;
- 2^o les subventions à octroyer par l'Etat au profit de la ville d'Anvers pour l'exécution des travaux de superstructure d'intérêt national relatifs au port d'Anvers (article 6 de la loi du 5 juillet 1956) ;
- 3^o les subventions à octroyer par l'Etat, en vertu de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949, notamment en vue de l'exécution par les pouvoirs subordonnés des travaux relatifs :
 - à l'urbanisation d'agglomérations et à la réalisation des plans d'aménagements approuvés,
 - aux routes provinciales et communales,
 - aux égouts,
 - aux plantations,
 - aux maisons communales, aux bibliothèques publiques communales et aux autres bâtiments communaux,
 - aux habitations pour le personnel communal enseignant,
 - aux lignes de distribution d'énergie électrique et aux lignes ou réseaux électriques servant à l'éclairage public,
 - aux réseaux de distribution de gaz à basse pression,
 - aux palais de justice qui relèvent d'une autorité provinciale et de justice de paix,
 - aux églises, aux presbytères et aux séminaires diocésains,
 - aux monuments et édifices civils ou religieux classés par application de la loi du 7 août 1931,
 - aux casernes et aux stations pour le service d'incendie et aux réserves d'eau destinées à combattre les incendies,
 - aux cyclo sentiers, aux sentiers touristiques et éléments accessoires.

Elles ne concernent pas les subventions à octroyer par l'Etat en vue de l'exécution de travaux relatifs aux établissements scolaires provinciaux et communaux visés par le chapitre III de la loi du 29 mai 1959 modifiant la législation relative à l'enseignement gardien, primaire, moyen, normal, technique et artistique.

D'autre part, les arrêtés royaux nécessaires seront pris pour compléter la liste des travaux subsidiables et régler les subventions à octroyer par l'Etat (Ministère des Travaux publics) :

- en vue de l'exécution de travaux contre les inondations, y compris les travaux de démergement dans les régions urbaines et industrielles de la Meuse liégeoise et de la Haine inférieure,
- en vue, d'une part, de la réalisation des emprises et du paiement des indemnités résultant de l'exécu-

vloeiend uit de uitvoering der plannen van aanleg opgemaakt overeenkomstig de wetgeving op de ruimtelijke ordening en de stedebouw en, anderdeels, voor de uitvoering van werken tot het aanleggen en inrichten van parkeerinstallaties ;

- 4° de toelagen krachtens het koninklijk besluit van 2 februari 1959 toe te kennen voor het uitvoeren van werken door de lagere besturen, met de hulp van werklozen.

§ 2. — Het basisprogramma.

Art. 3.

Het basisprogramma slaat in totaal op een bedrag van 150 miljard F ; rekening houdend met de behoeften waarin moet worden voorzien, van welke behoeften door de besturen voor de verschillende beschouwde takken een inventaris is opgemaakt, moet dat bedrag als een minimum worden beschouwd. Het is verdeeld over vijftien jaar ; in die verdeling is rekening gehouden met de periode die nodig wordt geacht voor het tot stand brengen van de Europese integratie op economisch gebied.

In het begin van de periode zullen de jaarlijkse bedragen gelijk zijn aan 1,7 percent van het netto nationaal inkomen. Van 1961 af tot op het einde van de periode zullen ze 1,8 % belopen. Zij worden geleidelijk opgevoerd rekening houdend met de te verwachten stijging van het nationaal inkomen. Het is inderdaad niet mogelijk te verwijzen naar weliswaar reële maar toekomstige jaarlijkse nationale inkomens : het bedrag ervan kent men slechts met een zekere vertraging en het is niet wenselijk dat inkomen op de voet te volgen aangezien in principe met een daling van het toenemingspercentage van dat inkomen een verhoging van de investeringsuitgaven ter verkrijging van het vereiste stimulerend effect moet corresponderen.

Het in aanmerking genomen toenemingspercentage is 3 ; het werk berekend op basis van bedragen berekend naar vaste prijzen. Uit de algemene toelichting blijkt dat het gekozen percentage gematigd is.

Ter verduidelijking van dat nationaal inkomen zij opgemerkt, dat de volgende factoren in aanmerking werden genomen :

1. de bezoldiging van de loon- en weddetrekkenden (vóór de belasting) d.i. :
 - de lonen en wedden,
 - de bezoldiging van de strijdkrachten,
 - de werkgeversbijdrage voor de maatschappelijke zekerheid ;
2. het inkomen van de zelfstandige arbeiders (vóór de belasting) in :
 - de land-, tuin- en bosbouw,
 - de vrije beroepen,
 - de handel en de ambachten ;
3. het bedrijfsinkomen uit de door de personenvennootschappen uitgeoefende bedrijvigheid (na belasting) ;
4. de intresten, huurpenningen en dividenden betaald aan particulieren en aan private instellingen zonder winst-oogmerk (vóór de belasting) ;
5. de giften van de vennootschappen ;

tion des plans d'aménagement arrêtés conformément à la législation sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme et, d'autre part, de l'exécution des travaux de construction et d'aménagement d'installations de parcage des véhicules ;

- 4° les subventions à octroyer par l'Etat, en vertu de l'arrêté royal du 2 février 1959 pour l'exécution de travaux par les pouvoirs subordonnés, avec l'aide des chômeurs.

§ 2. — Le programme de base.

Art. 3.

Le montant total du programme de base s'élève à 150 milliards de francs ; compte tenu des besoins inventoriés par les administrations pour chacun des secteurs considérés, ce montant doit être considéré comme un minimum. Il est réparti sur quinze années ; cette répartition tient compte de la période estimée nécessaire pour réaliser l'intégration économique européenne.

Les montants annuels correspondent en début de période à 1,7 pour cent du revenu national net et se fixent à 1,8 pour cent à partir de l'année 1961 jusqu'en fin de période. Ils progressent régulièrement compte tenu de l'accroissement prévisible du revenu national. Il n'est pas possible, en effet, de se référer aux revenus nationaux annuels réels mais futurs : leurs montants sont connus avec retard et il n'est pas souhaitable de suivre pas à pas ce revenu puisqu'en principe, à un affaïssement du taux d'accroissement de ce revenu, doit correspondre une augmentation dans les dépenses d'investissement en vue de provoquer l'effet de stimulation nécessaire.

Le taux d'accroissement retenu est de 3 pour cent calculé sur base de montants établis en prix constants. L'exposé général démontre le caractère modéré du choix de ce taux.

Pour préciser ce revenu national, les spécifications suivantes ont été prises en considération :

1. la rémunération des salariés (avant taxation), soit :
 - les salaires et traitements,
 - les rémunérations des forces armées,
 - la contribution des employeurs à la sécurité sociale ;
2. le revenu des travailleurs indépendants (avant taxation) travaillant dans :
 - l'agriculture, l'horticulture et la sylviculture,
 - les professions libérales,
 - le commerce et l'artisanat ;
3. le revenu de l'entreprise résultant de l'activité exercée par des sociétés de personnes (après taxation) ;
4. les intérêts, loyers et dividendes versés aux particuliers et institutions privées sans but lucratif (avant taxation) ;
5. les libéralités des sociétés ;

6. het niet verdeelde inkomen van de vennootschappen op aandelen (na belasting) ;
7. de directe belasting op de vennootschappen ;
8. het aan de Staat toevallend eigendoms- en bedrijfs-inkomen ;
9. het niet verdeelde inkomen van de autonome publiek-rechtelijke bedrijven ;
10. min de rente van de Rijksschuld.

Ofschoon die verwijzing naar het nationaal inkomen uit juridisch oogpunt niet noodzakelijk is, scheen het wenselijk ze te behouden om te kennen te geven dat het de stellige bedoeling van de wetgever is, het programma inzake openbare werken te koppelen aan de economische expansie.

Art. 4.

Dat artikel voorziet in de besteding, aan de op het basisprogramma voorkomende investeringen, van het daartoe te bestemmen deel van het nationaal inkomen, door ieder jaar op de begroting van het Rijk de met dat deel overeenstemmende vastleggings- en betalingskredieten uit te trekken.

Het verdeelt de kredieten over de vier takken ressorterend onder het Departement van Openbare Werken.

- 1° de wegen (artikel 2, 1°) ressorterend onder het Bestuur der Wegen ;
- 2° de waterwegen (artikel 2, 1° en 4°, a) en b) ressorterend onder het Bestuur der Waterwegen ;
- 3° de gebouwen (artikel 2, 1°) ressorterend onder het Bestuur der Gebouwen ;
- 4° de wegwerken (artikel 2, 2°) en de financiële tegemoetkomingen (artikel 2, 3° en 4°, b) en c) die behoren tot de bevoegdheid van het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening.

Art. 5 tot 7.

In die artikelen worden de omstandige programma's aangegeven, verdeeld over de drie takken : wegen, waterwegen en gebouwen.

Het eerste lid van elk van die artikelen geeft voor de betrokken tak, in tabelvorm, de verschillende categorieën van werken aan alsook de verdeling van de totale en van de jaarlijkse kredieten over die categorieën.

Het tweede lid van elk van die artikelen geeft voor de betrokken tak, per categorie, de lijst aan van de werken tot het bouwen, geschiktmaken of moderniseren van de wegen, waterwegen en gebouwen. In principe wordt van de kosten van die werken een globale en een jaarlijkse raming gegeven. Ofschoon zij een zekere strakheid vertoont, werd die wijze van voorstelling aangenomen opdat de door het Parlement goedgekeurde programma's doorlopend worden uitgevoerd en ieder jaar een werkelijke controle kan worden uitgeoefend door vergelijking van de voorschriften van het programma met de in het ontwerp-begroting uitgetrokken kredieten. Om de bezwaren, verbonden aan een al te grote strakheid, te verhelpen, is telkens een post « Diversen » opgenomen ; bovendien kan de volgorde van de werken te allen tijde gewijzigd worden door het Parlement bij de bespreking van de begroting.

6. les revenus non distribués des sociétés par actions (après taxation) ;
7. les impôts directs des sociétés ;
8. le revenu de la propriété et de l'entreprise échéant à l'Etat ;
9. les revenus non distribués des entreprises publiques autonomes ;
10. moins l'intérêt de la dette publique.

Bien que cette référence au revenu national ne soit pas indispensable sur le plan juridique, il a paru opportun de la maintenir pour marquer l'intention formelle du législateur de relier le programme de travaux publics à l'expansion économique.

Art. 4.

Cet article assure l'affectation aux investissements du programme de base de la part du revenu national qui doit leur être réservée, par l'inscription annuelle des crédits d'engagement et de paiement correspondant à cette part au budget de l'Etat.

Il répartit les crédits entre les quatre secteurs dépendant du Département des Travaux publics :

- 1° les routes (article 2, 1°) du ressort de l'Administration des Routes ;
- 2° les voies hydrauliques (article 7, 1° et 4°, a) et b) du ressort de l'Administration des Voies hydrauliques ;
- 3° les bâtiments (article 2, 1°) du ressort de l'Administration des Bâtiments ;
- 4° les travaux de voirie (article 2, 2°) et les interventions financières (article 2, 3° et 4°, b) et c) du ressort de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

Art. 5 à 7.

Ces articles contiennent les programmes répartis et détaillés de trois secteurs intéressés : routes, voies hydrauliques et bâtiments.

L'alinéa 1^{er} de chacun de ces articles présente, sous forme de tableaux, les diverses catégories de travaux incluses dans chacun des trois secteurs et fournit la répartition des crédits totaux et annuels pour chacune des catégories.

L'alinéa 2 présente, pour chacun des secteurs et par catégories, la nomenclature des routes, voies hydrauliques et bâtiments qui seront construits, aménagés ou modernisés. En principe, le coût de chaque travail fait l'objet d'une estimation globale et d'une estimation annuelle. Quoique rigide, cette présentation a été retenue pour que les programmes, approuvés par le Parlement, soient exécutés de façon continue et qu'un contrôle effectif puisse être effectué chaque année, par la comparaison des spécifications des programmes et des crédits inscrits aux projets de budgets. Pour parer aux inconvénients d'une trop grande rigidité, et de l'énoncé de travaux de faible importance, des postes « divers » ont été prévus ; en outre, l'ordre des travaux pourra toujours être modifié par le Parlement à l'occasion de la discussion du budget.

Artikel 5 geeft het programma aan van de wegenbouwwerken en verdeelt de vastleggingskredieten over de drie categorieën van werken nl. de werken aan de autosnelwegen, de werken aan de gewone wegen en de werken aan de stadswegen.

De rubriek « autosnelwegen » betreft de wegen die krachtens de koninklijke besluiten genomen ter uitvoering van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van de autosnelwegen bij die categorie zijn ingedeeld als ook zekere andere ontworpen wegen die nog geen indeling hebben gekregen.

Als « gewone wegen » worden slechts vermeld de wegen die uit technisch oogpunt bij het primaire net zijn ingedeeld. De indeling bij dat net hangt af :

- van de omvang van het verkeer op die weg en van de te verwachten stijging van dat verkeer ;
- van de omvang van de door die weg bediende gemeenten en bevolking ;
- van de noodzakelijkheid homogene wegnetten tot stand te brengen, die geen enkele gaping vertonen ;
- van het nut de totstandkoming van zekere nieuwe verbindingen te bevorderen of de trajecten te verbeteren die als omleiding kunnen dienen voor overbelaste trajecten.

De « geschiktmaking van de stadswegen » betreft slechts de grote agglomeraties Brussel, Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi. De werken tot geschiktmaking van de wegen in de andere steden komen voor onder de rubriek « gewone wegen ».

In artikel 6 wordt het programma van de waterwegen vastgesteld. Die tak omvat de volgende categorieën :

- 1) de waterwegen en hun aanhorigheden ;
- 2) de zeehavens en de kust ;
- 3) de stuwdammen en de toevoerleidingen ;
- 4) de ontwateringswerken.

Deze rubrieken betreffen de door de Staat uit te voeren werken alsook de toelagen door de Staat toe te kennen voor de door de ondergeschikte openbare besturen uit te voeren werken.

Het artikel 7 geeft het programma aan voor de Rijksgebouwen beheerd door het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw. Dat programma is onderverdeeld in vier categorieën :

- 1) de administratieve centra dwz. de gebouwen bestemd voor het hergroeperen van de diensten van verscheidene ministeriële departementen ;
- 2) de ministeriële departementen omvattende :
 - de gebouwen van de administratieve diensten van een bepaald departement,
 - de gebouwen met een speciale bestemming zoals de gebouwen voor de aanpassingscentra, de centra voor de bescherming van de maatschappij, culturele en wetenschappelijke instellingen, de Rijkswachtkazernes, de postkantoren, enz...

Een belangrijk krediet voor « allerlei werken » wordt behouden om alle niet te voorziene uitgaven betreffende de gebouwen te dekken.

L'article 5 donne le programme des travaux routiers. Il répartit les crédits d'engagement entre les trois catégories de travaux à effectuer aux autoroutes, aux routes ordinaires et aux aménagements urbains.

La rubrique « autoroutes » concerne les voies publiques classées comme telles en vertu d'arrêtés royaux pris en exécution de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes ; elle comprend d'autres voies projetées qui n'ont encore fait l'objet d'aucun classement.

Comme « routes ordinaires » n'ont été reprises que les voies publiques classées techniquement dans le réseau primaire. Les critères de classement dans ce réseau dépendent :

- de l'importance de la circulation observée sur la route et de son augmentation présumée ;
- de l'importance des localités et de la population dont la route assure la desserte ;
- de la nécessité de réaliser des réseaux homogènes, sans solution de continuité ;
- de l'utilité de favoriser certaines liaisons nouvelles ou d'améliorer des itinéraires qui peuvent servir de déviation à des itinéraires trop chargés.

Les « aménagements urbains » ne concernent que les grandes agglomérations de Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi. Les aménagements voyers des autres villes sont compris dans la rubrique des routes ordinaires.

L'article 6 établit le programme des voies hydrauliques. Ce secteur comprend les catégories ci-après :

- 1) les voies navigables et leurs dépendances ;
- 2) les ports maritimes et la côte ;
- 3) les barrages-réservoirs et les adductions ;
- 4) les démergements.

Ces rubriques concernent des travaux à exécuter par l'Etat ; ainsi que les subventions à octroyer par l'Etat pour des travaux à exécuter par les pouvoirs publics subordonnés.

L'article 7 donne le programme des bâtiments de l'Etat gérés par le Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction. Il le divise en quatre catégories :

- 1) les centres administratifs, c'est-à-dire les bâtiments destinés à regrouper les divers services de plusieurs départements ministériels ;
- 2) les départements ministériels qui comprennent :
 - les bâtiments des services administratifs d'un département,
 - les bâtiments à usage spéciaux tels que les bâtiments de réadaptation et de défense sociale, les bâtiments culturels et scientifiques, les casernes de gendarmerie, les bureaux de poste, etc...

Un crédit « divers » important est maintenu pour parer aux éventualités.

Art. 8.

Dat artikel geeft het programma aan van de werken en financiële Rijkstegemoetkomingen (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) die behoren tot de bevoegdheid van het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening. Het betreft hier een programma dat gespreid is over verschillende sectoren maar waarin geen details voorkomen. Het initiatief tot het uitvoeren van de gesubsidieerde werken wordt immers genomen door de lagere besturen en niet door de Staat die de werken enkel subsidieert.

De eerste categorie betreft de wegwerken door de Staat uit te voeren in het raam van de wet van 15 april 1949 houdende instelling van een Nationaal Fonds voor de Huisvesting.

De tweede betreft het herstel van de oorlogsschade dat krachtens de wet van 6 juli 1948 voor rekening van de Staat komt.

De derde betreft de toelagen door de Staat aan de lagere besturen toe te kennen krachtens het besluit van de Regent van 2 juli 1949 en dat meermalen onder meer bij het koninklijk besluit van 1 februari 1960 is gewijzigd. Het gaat hier over de toelagen bedoeld in het eerste hoofdstuk van dat besluit, zelfs wanneer de toekenning er van voorgesteld wordt door de Minister van Justitie, de Minister van Verkeerswezen en de Minister van Binnenlandse Zaken. Komen er niet in voor, de toelagen die behoren tot de bevoegdheid van het Ministerie van Openbaar Onderwijs.

Een koninklijk besluit ter aanvulling van het besluit van de Regent van 2 juli 1949 zal genomen worden om het Rijk toe te laten toelagen toe te kennen, eensdeels, aan de lagere besturen voor de verwezenlijking van de innemingen en de betaling van de vergoedingen voortvloeiend uit de uitvoering van de plannen van aanleg opgemaakt overeenkomstig de wetgeving op de ruimtelijke ordening en de stedebouw en, anderdeels, aan de gemeenten, voor de uitvoering van de werken tot het aanleggen en inrichten van parkeerinstallaties.

De raming van kredieten voor innemingen en voor de betaling der vergoedingen voortvloeiend uit de plannen van aanleg beantwoordt aan de bepalingen van het ontwerp van wet op de ruimtelijke ordening en de stedebouw. Inzake onteigeningen legt het ontwerp van wet een termijn op (10 jaar), waarbinnen de betrokken onteigende besturen innemingen zullen moeten uitvoeren; bij nietinachtning van die termijn zal aan de eigenaars van de met onteigening bezwaarde percelen een vergoeding moeten worden betaald; wat betreft de beperkingen aan de uitoefening van het eigendomsrecht, voortvloeiend uit het plan van aanleg, voert het ontwerp in sommige gevallen het beginsel der verplichting tot vergoeding in. Ongetwijfeld is deze nieuwe financiële last, die vooral de gemeenten zal treffen, van die aard dat de verwezenlijking van de plannen van aanleg er door bezwaard wordt, zodat men gevaar zou lopen zonder overeenkomstige financiële middelen het ontwerp van wet ontoepasselijk te maken. Daarom, ten einde het de gemeenten mogelijk te maken hun grondgebied ruimtelijk te ordenen, is het volstrekt noodzakelijk de kredieten uit te trekken die het Rijk in staat zullen stellen om zowel de onteigeningen als de vergoedingen, voortvloeiend uit de beperkingen aan de uitoefening van het eigendomsrecht, bepaald in de plannen van aanleg, vastgesteld overeenkomstig de nieuwe wetgeving, te subsidiëren.

Anderzijds voorziet artikel 2 van het koninklijk besluit van 1 februari 1960 tot wijziging van het besluit van de Regent van 2 juli 1949 betreffende de geldelijke tegemoet-

Art. 8.

Cet article comprend le programme des travaux et des interventions financières de l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) du ressort de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire. Il s'agit d'un programme réparti entre divers secteurs, mais ne comportant aucun détail. L'exécution des travaux subventionnés notamment dépend de l'initiative des pouvoirs subordonnés et non de l'Etat qui subventionne.

La première catégorie concerne les travaux d'aménagement et d'équipement de la voirie à exécuter par l'Etat dans le cadre de la loi du 15 avril 1949 instituant un Fonds national du logement.

La seconde concerne les réparations de dommages de guerre mises à charge de l'Etat en vertu de la loi du 6 juillet 1948.

La troisième concerne les subventions à octroyer par l'Etat aux pouvoirs subordonnés en vertu de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 modifié à diverses reprises et notamment par l'arrêté royal du 1^{er} février 1960. Il s'agit des subventions visées par le chapitre 1^{er} de cet arrêté, même lorsqu'elles sont proposées par les Ministres de la Justice, des Communications et de l'Intérieur. N'y sont pas reprises les subventions ressortissant du Ministère de l'Instruction publique.

Un arrêté royal complétant l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 sera pris en vue de permettre à l'Etat d'octroyer des subventions, d'une part, aux pouvoirs subordonnés en vue de la réalisation des emprises et le paiement des indemnités résultant de l'exécution des plans d'aménagement arrêtés conformément à la législation sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme et, d'autre part, aux communes, en vue de l'exécution des travaux de construction et d'aménagement d'installation de parcage des véhicules.

La prévision de crédits pour emprises et pour paiement d'indemnités résultant des plans d'aménagement répond aux dispositions du projet de loi de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme : en matière d'expropriation, le projet de loi impose un délai (10 ans) endéans lequel les pouvoirs expropriants intéressés devront réaliser des emprises faute de quoi une indemnité devra être payée aux propriétaires de parcelles grevées d'expropriation; en ce qui concerne les restrictions à l'exercice du droit de propriété résultant du plan d'aménagement, le projet instaure le principe de la déduction d'indemnité dans certains cas. Il est certain que cette charge financière nouvelle, qui frappera surtout les communes, est de nature à rendre la réalisation des plans d'aménagement plus onéreuse de sorte que l'on risquait, sans moyens financiers correspondants, de rendre le projet de loi inopérant. C'est pourquoi, afin de permettre aux communes d'aménager leur territoire, il est indispensable de prévoir les crédits permettant à l'Etat de subventionner les communes aussi bien pour les expropriations que pour les indemnités résultant des restrictions à l'exercice de la propriété, définies dans les plans d'aménagement arrêtés conformément à la nouvelle législation.

D'autre part, l'arrêté royal du 1^{er} février 1960 modifiant l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 relatif à l'intervention financière de l'Etat en matière de travaux par les pouvoirs

koming van het Rijk inzake de werken die door de lagere besturen uitgevoerd worden, in het toekennen van toelagen voor het aanleggen van parkeerterreinen. Het is noodzakelijk een zodanige bepaling uit te breiden tot het aanleggen en inrichten van parkeerinstallaties. Dit probleem heeft meer bepaald betrekking op de grote agglomeraties van ons land.

§ 3. — *Het conjunctuurprogramma.*

Art. 9.

Het conjunctuurprogramma slaat in totaal op een bedrag van 50 miljard. Het is gespreid over twee periodes, de eerste van 1960 tot 1966, de tweede van 1967 tot 1974. Het bedrag voor de eerste periode van het programma is gelijk aan 0,58 percent van het netto nationaal inkomen; voor de tweede periode is het gelijk aan 0,60 percent.

Het is niet mogelijk nu reeds voor ieder jaar de datum van de uitvoering van de werken en de toekenning van de toelagen vast te stellen; evenwel zullen de uitgaven binnen ieder van de twee beschouwde perioden verdeeld worden naar gelang van de conjunctuurschommelingen, krachtens een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit waarin overeenkomstig artikel 14 vastgesteld wordt dat de stand van de economische conjunctuur het treffen van stimulerende maatregelen vordert.

Het gezamenlijk bedrag van dat programma is verdeeld over dezelfde takken als voor het basisprogramma; dat programma betreft inderdaad de wegenbouwwerken, de waterbouwwerken en de bouwkundige werken, uit te voeren door de Staat, alsook de financiële Rijkstegemoetkomingen (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) ten voordele van de lagere besturen.

Art. 10 tot 13.

In ieder van die artikelen wordt voor de betrokken tak de verdeling van de uitgaven per categorie aangegeven. In twee van die artikelen worden tevens de details van het programma vermeld. De anticyclische actie is uiteraard niet overeen te brengen met een te sterke individualisering van de werken; die individualisering is vaak slechts mogelijk op het ogenblik wanneer zich de omstandigheden en situaties voordoen die de inwerkingtreding van het mechanisme der anticyclische actie vordert.

De aangegeven categorieën van werken werden aangenomen wegens de doelmatigheid van die werken uit oogpunt van de anticyclische actie. De mogelijkheid van een ruime geografische spreiding en een aanmerkelijke opvoering van het volume werkgelegenheid zijn bij de keuze van die werken bepaald geweest.

Het artikel 10 bepaalt twee categorieën: de werken aan de wegen van het secundair net en de werken tot geschiktmaking van de stadswegen. Zowel in het ene als in het andere geval betreft het weinig omvangrijke werken die echter zeer talrijk zijn en over gans ons land zijn gespreid.

In artikel 11 worden slechts die waterbouwkundige werken bedoeld die moeten uitgevoerd worden aan de waterlopen. De lijst van die werken bewijst, dat het mogelijk is de ontwerpen te splitsen en de bouwplaatsen die veel arbeidskrachten vergen talrijker te maken.

Artikel 12 geeft de lijst aan van de op te richten of te moderniseren gebouwen; die werken beantwoorden bijzonder goed aan de eisen van een anticyclische actie.

subordonnés prévoit, en son article 2, l'octroi de subventions en vue de la création de terrains de parkings. Il est indispensable d'étendre une telle disposition à la construction et à l'aménagement d'installations de parcage des véhicules. Ce problème concerne spécialement les grandes agglomérations du pays.

§ 3. — *Le programme de conjoncture.*

Art. 9.

Le montant global du programme de conjoncture s'élève à 50 milliards de francs. Il est réparti en deux périodes l'une allant de 1960 à 1966, l'autre allant de 1967 à 1974. Le montant du programme, pour la première période se situe à 0,58 pour cent du revenu national net; pour la seconde, il se situe à 0,60 pour cent.

La date d'exécution des travaux et de l'octroi des subventions ne peut être fixée annuellement dès l'abord; mais la répartition des dépenses sera déterminée, au sein des deux périodes considérées, suivant les fluctuations conjoncturelles, en vertu d'un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres constatant, conformément à l'article 14, que l'état de la conjoncture requiert des mesures de stimulation.

Le montant global de ce programme est réparti entre les mêmes secteurs que ceux du programme de base; ce programme concerne, en effet, les travaux routiers, les travaux hydrauliques et les travaux de bâtiments, à exécuter par l'Etat, ainsi que les interventions financières de l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) au profit des administrations subordonnées.

Art. 10 à 13.

Ces articles donnent la répartition des dépenses par catégorie au sein de chaque secteur. Deux d'entre eux donnent également le détail du programme. Le caractère même de l'action anticyclique ne s'accommode pas d'une grande individualisation des travaux; celle-ci ne sera souvent possible qu'au moment où se présenteront les circonstances et les situations qui déclencheront le mécanisme anticyclique.

Les catégories de travaux ont été retenues en raison de l'efficacité anticyclique de ceux-ci. Les possibilités d'une large distribution géographique et d'une augmentation sensible du volume de l'emploi ont présidé à leur choix.

L'article 10 établit deux catégories: les travaux à exécuter aux routes du réseau secondaire et les aménagements urbains. Dans l'un et l'autre cas, il s'agit de travaux peu importants mais nombreux et bien répartis dans tout le pays.

L'article 11 ne concerne, parmi les travaux hydrauliques, que ceux à exécuter aux cours d'eau. La liste de travaux énumérés montre qu'il est possible de fractionner les projets et de multiplier les chantiers exigeant une main-d'œuvre nombreuse.

L'article 12 énumère également une liste de bâtiments à construire ou à moderniser; ces travaux répondent idéalement aux critères d'une action anticyclique.

De betoelaagde werken bedoeld in *artikel 13* behoren tot hetzelfde type; wordt de toelage toegekend krachtens het koninklijk besluit van 2 februari 1959 (cfr. artikel 2, 4°, c) dan moeten de werken voldoen aan uiterst strenge criteria wat de tewerkstelling van werklozen betreft. De door de Staat krachtens de wet van 15 april 1949 uit te voeren werken tot aanleg en uitrusting van wegen ten slotte vertonen dezelfde kenmerken.

Art. 14 en 15.

De uitvoering van het in de artikelen 9 tot 13 bepaalde conjunctuurprogramma geschiedt niet automatisch. Het is afhankelijk van twee voorwaarden. Een voorwaarde die de grond van de zaak betreft: de conjunctuursituatie is zo, dat zij het treffen van stimulerende maatregelen vordert; een voorwaarde betreffende de vorm: die toestand moet vastgelegd worden door de Koning, bij een in de Ministerraad overlegd besluit.

Maar zo het, om de in de memorie van toelichting uiteengezette redenen, nuttig geoordeeld werd het uitvoeren van een speciaal programma van conjunctuurwerken te voorzien met het doel de conjunctuur op te beuren, toch is het eveneens wenselijk op dat ogenblik het tempo van de basiswerken, wanneer ze aan de eisen van de conjuncturele actie voldoen, te versnellen.

Praktisch zullen de maatregelen de volgende zijn: zo ze niet in het begrotingsontwerp werden opgenomen, zullen de aanvullende vastleggingskredieten die voor het verwzenlijken van het conjunctuurprogramma en het opvoeren van het tempo van het basisprogramma vereist zijn, in het aanpassingsfeuilleton van het lopend begrotingsjaar worden ingeschreven.

Art. 16.

Met het doel het aanbesteden der werken te bespoedigen wanneer de stand van de conjunctuur het treffen van stimulerende maatregelen vereist, wordt in dit artikel bepaald dat de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw kan wijken van de bekendmakingstermijnen die gelden voor de voor rekening van de Staat gesloten overeenkomsten, bepaald in het koninklijk besluit van 5 oktober 1955. Die termijnen zijn niet toepasselijk op de voor rekening van gemeenten of provincies gesloten overeenkomsten; bijgevolg kan de Minister eveneens voor deze overeenkomst termijnen voorschrijven die met de noodtoestand verenigbaar zijn.

§ 4. — Gemeenschappelijke en wijzigende bepalingen.

Art. 17.

Dat artikel opent de mogelijkheid het deel van de vastleggings- en betalingskredieten dat op het einde van het jaar niet is opgebruikt, bij koninklijk besluit, naar de begroting van het volgende dienstjaar over te boeken; de overgeboekte kredieten worden gevoegd bij de vastleggingskredieten die voor dezelfde doeleinden op de begroting van het volgende dienstjaar worden uitgetrokken. De voorkeur werd echter gegeven aan deze mogelijke overboeking boven de automatische overboeking omdat men met deze laatste gevaar loopt een reserve van kredieten te doen ontstaan die, gevoegd bij de nieuwe kredieten, niet meer in verhouding zal staan tot de mogelijke vastleggingen.

Les travaux subventionnés, visés par l'article 13, sont du même type; et lorsque la subvention est octroyée en vertu de l'arrêté royal du 2 février 1959 (cfr. article 2, 4°, c), ils doivent répondre à des critères extrêmement étroits relatifs à la remise au travail des chômeurs. Enfin les travaux exécutés par l'Etat pour l'aménagement et l'équipement de la voirie en vertu de la loi du 15 avril 1949 participent aux mêmes caractéristiques.

Art. 14 et 15.

L'exécution du programme conjoncturel prévu par les articles 9 à 13 n'est pas automatique. Elle est subordonnée à deux conditions. Une condition de fond: l'état de la conjoncture est tel qu'il requiert des mesures de stimulation; une condition de forme: la constatation de cet état par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

Mais s'il a été jugé utile, pour les raisons décrites dans l'exposé des motifs, de prévoir le déclenchement d'un programme spécial de travaux de conjoncture en vue de relever celle-ci, il est également souhaitable d'accélérer à ce moment le rythme des travaux de base, lorsqu'ils satisfont aux exigences de l'action conjoncturelle.

Pratiquement les mesures seront les suivantes: à défaut d'avoir été porté dans le projet de budget, le complément des crédits d'engagement nécessaires pour la mise en œuvre du programme de conjoncture et l'accélération du rythme du programme de base, sera porté dans le feuilleton d'ajustement de l'exercice en cours.

Art. 16.

En vue d'accélérer la mise en adjudication des travaux, lorsque l'état de la conjoncture requiert des mesures de stimulation, cet article prévoit que le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction a la faculté de déroger aux délais de publicité, applicables aux marchés passés au nom de l'Etat, déterminés par l'arrêté royal du 5 octobre 1955. Ces délais ne sont pas applicables aux marchés passés au nom des provinces et des communes; il s'ensuit que le Ministre pourra également, pour ces marchés, imposer des délais compatibles avec l'état d'urgence.

§ 4. — Dispositions communes et abrogatoires.

Article 17.

Cette disposition introduit la faculté de report, par arrêté royal, au budget de l'année suivante de la partie des crédits d'engagement et des crédits de paiement non utilisés en fin d'année; les crédits reportés s'ajoutent aux crédits d'engagement prévus dans le budget de l'exercice suivant et relatif au même objet. Cette faculté de report a cependant été considérée comme préférable à l'automatisme, parce que celle-ci risque de créer une réserve de crédits qui s'ajoutant aux crédits nouveaux, sera sans correspondance avec les engagements possibles.

Art. 18.

Daarin wordt voorgeschreven dat ieder jaar een verslag over de uitvoering van de wet wordt ingediend als ook de lijst der werken en financiële tegemoetkomingen waarvoor ten bezware van de Staat kredieten zijn vastgelegd.

Aan de hand van dat verslag zullen het Parlement en de publieke opinie zich telkenjare rekenschap kunnen geven van de uitvoering van het in de wet vastgelegde programma.

Art. 19.

In 1^o worden de artikelen 2, 3 en 4 van de wetten van 5 juli 1956 en van 15 april 1958 betreffende de uitvoering van een programma van investeringen in de haven van Antwerpen opgeheven. De organieke bepalingen die geen betrekking hebben op de begrotingsprogramma's worden behouden.

In 2^o wordt de wet van 9 maart 1957, gewijzigd bij de wet van 23 juli 1959 betreffende de uitvoering van een programma tot bevaarbaarmaking van zekere waterwegen voor schepen van 1.350 ton of meer, opgeheven; het betreft hier eenvoudig een programmawet.

Wat de wet van 9 augustus 1955 tot instelling van een Wegenfonds 1955-1969 betreft, die wordt opgeheven door de wet tot oprichting van een Autonoom Fonds voor openbare werken.

HOOFDSTUK II.

Wijziging van organieke wetten.

§ 1. — *Wijziging van de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte.*

Art. 20 en 21.

Bij artikel 20 wordt voorgesteld de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden, ingesteld bij de besluitwet van 3 februari 1947 inzake onteigening ten algemenen nutte, te wijzigen. Bij artikel 21 wordt de Koning ertoe gemachtigd de bepalingen van de besluitwet te coördineren met de uitdrukkelijke of impliciete wijzigingen die genoemde besluitwet op het tijdstip van de coördinatie zal hebben ondergaan.

Een der voornaamste bezwaren van de verschillende onteigeningsprocedures is hierin gelegen, dat de administratie, op het ogenblik dat zij tot onteigening besluit, de datum van inbezitneming van de onroerende goederen zelfs niet bij benadering kan bepalen. Naar gelang van de wisselvalligheden van de rechtspleging kan de vermoedelijke termijn met verscheidene maanden worden verlengd. Deze vaagheid moet worden betreurd; een vertraagde inbezitneming kan er immers toe nopen de werken uit te stellen of, wanneer ze reeds aan de gang zijn, het bestuur dwingen tot het betalen van aanzienlijke vergoedingen aan de aannemer, zonder dat iemand er baat bij vindt. Aan de andere kant leidt een onteigening die wordt uitgevoerd zonder de nodige waarborgen wat de dag van de inbezitneming betreft, totodeloze blokkering van goederen en kapitalen. Het ware ondenkbaar dat men in de particuliere sector met dergelijke risico's en in een dergelijke onzekerheid zou handelen. De kwestie kwam trouwens onlangs aan de orde naar aanleiding van de bouw van autosnelwegen. Bij contacten die met betrekking

Art. 18.

Cette disposition prévoit la présentation d'un rapport annuel sur l'exécution de la loi, ainsi que la liste des travaux et des interventions financières ayant fait l'objet d'un engagement de crédits à charge de l'Etat.

Le rapport permettra au Parlement et à l'opinion publique de se rendre compte, chaque année, de l'état d'exécution du programme arrêté par la loi.

Art. 19.

Le 1^{er} abroge les articles 2, 3 et 4 des lois du 5 juillet 1956 et du 15 avril 1958, relatives à la réalisation d'un programme d'investissements du port d'Anvers. Les dispositions organiques, n'ayant pas trait aux programmes budgétaires, sont maintenues.

Le 2^o abroge la loi du 9 mars 1957 modifiée par la loi du 23 juillet 1959 relative à la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus de certaines voies navigables; il s'agit d'une simple loi-programme.

Quant à la loi du 9 août 1955 instituant un Fonds des routes 1955-1969, elle est abrogée par la loi créant un Fonds autonome des travaux publics.

CHAPITRE II.

Modifications de lois organiques.

§ 1. — *Modifications de l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.*

Articles 20 et 21.

L'article 20 propose la modification de la procédure d'extrême urgence instaurée par l'arrêté-loi du 3 février 1947 en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique. L'article 21 autorise le Roi à coordonner les dispositions de l'arrêté-loi avec les modifications expresses ou implicites que cette législation aura subies au moment où cette coordination sera réalisée.

L'un des inconvénients majeurs des diverses procédures d'expropriation réside dans le fait que l'administration, au moment où elle décide d'acquérir, ne peut, même approximativement, évaluer la date de prise de possession des immeubles. Selon les vicissitudes de la procédure plusieurs mois peuvent venir s'ajouter au délai présumé. Cette imprécision est regrettable; en effet, une prise de possession retardée peut obliger de différer l'exécution des travaux ou s'ils sont entamés, imposer à l'administration de verser des indemnités importantes aux entrepreneurs, sans profit pour quiconque. D'autre part, une expropriation poursuivie, sans les garanties nécessaires quant au délai de prise de possession, aboutit à des immobilisations inutiles d'immeubles et de capitaux. On n'imaginerait guère que le secteur privé puisse agir avec tels risques et dans une telle incertitude. La question a d'ailleurs été soulevée récemment au sujet de la construction d'autoroutes. Au cours de certains contacts qui ont été pris au sujet des concessions d'autoroutes avec des sociétés privées, certaines ont exigé, comme condition préalable, que la mise à la disposition

tot de concessie van autosnelwegen met particuliere maatschappijen werden opgenomen, stelden sommige als voorafgaande voorwaarde, dat de terbeschikkingstelling van de gronden op vaste wijze zou worden bepaald. Wat de particuliere sector noodzakelijk acht om te kunnen handelen, is dat niet even noodzakelijk voor de openbare sector?

Gebiedt het spoedeisend karakter van verschillende werken van het investeringsplan anderdeels niet dat genoegzaam korte termijnen worden vastgesteld? De uitvoering van werken ter bestrijding van een dalende conjunctuur bijvoorbeeld is moeilijk verenigbaar met de termijn van zes tot twaalf maanden die in geval van ont-eigening bij hoogdringende omstandigheden normaal vereist is. Om nu tot dat resultaat te komen, moet zelfs bij de toepassing van voornoemde procedure reeds soms overhaast te werk worden gegaan bij de afwikkeling van de verrichtingen.

Aanvankelijk dacht de Regering eraan, het stelsel van de voorafgaande inhuurneming ook bij de uitvoering van deze wet aan te wenden. Dat stelsel wordt reeds met goed gevolg toegepast bij de ont-eigeningen voor de defensieve inrichting van het grondgebied, voor de bouw van een bepaalde autosnelweg, en ook voor de bestrijding van de economische en sociale moeilijkheden in sommige gewesten, zonder dat misbruiken worden gemeld, en ook zonder klachten vanwege de particulieren. De Raad van State, die daarover werd geraadpleegd, zegt in zijn advies dat op grondwettig plan het probleem niet formeel aan de orde kon zijn vermits « de wetgever kan geacht worden zich reeds driemaal ten voordele van de grondwettigheid van zodanige regeling te hebben uitgesproken ». In zijn verdere uiteenzetting blijkt de Raad van State de uitbreiding van een dergelijke handelwijze in ieder geval niet zeer genegen te zijn. Maar, na weerlegging van de ten gunste van die handelwijze aangevoerde argumenten, stelt hij bepaalde formules voor die met een versnelde verkrijging van de goederen ten algemenen nutte verenigbaar zijn. De tekst van artikel 20 is dan ook ten dele opgesteld aan de hand van dat eerste advies van de Raad van State.

De voorgestelde procedure is de volgende :

Bij ontstentenis van een overeenkomst in der minne bepaalt de vrederechter, op verzoek van de onteigenaar, bij bevelschrift, dag en uur waarop de partijen door de onteigenaar zullen worden gedagvaard om voor de rechter te verschijnen op de plaats van de ont-eigening. De dag van verschijning wordt vastgesteld uiterlijk op de 21^e dag na de indiening van het verzoekschrift, terwijl de verschijningstermijn niet minder dan acht volle dagen mag bedragen. De dagvaarding geeft afschrift van het ont-eigeningsbesluit, van het verzoekschrift van de onteigenaar en van het bevelschrift van de rechter. Ze bevat insgelijks de oproeping tot bijwoning van het opmaken der plaatsbeschrijving, terwijl de met dat opmaken belaste deskundige door de vrederechter opgeroepen wordt om bij het verschijnen van de partijen aanwezig te zijn.

Na de partijen te hebben gehoord stelt de rechter op staande voet bij vonnis het bedrag van de provisionele vergoeding vast, die de onteigenaar aan de rechthebbenden zal storten als totale ont-eigeningsvergoeding. Het bedrag van die vergoeding mag niet minder dan 90 t. h. van de door de onteigenaar aangeboden som bedragen.

De onteigenaar mag het goed in bezit nemen dadelijk nadat hij aan de rechthebbende mededeling heeft gedaan van het afschrift van het vonnis, van het bewijs van storting der vergoeding in de Deposito- en Consignatiekas en van een afschrift van de hieronder bedoelde plaatsbeschrijving.

des terrains soit déterminée de façon fixe. Ce que le secteur privé estime indispensable pour agir, ne l'est-il pas également pour le secteur public ?

D'autre part, le caractère d'urgence qui s'applique à divers travaux du plan d'investissements n'impose-t-il pas des délais suffisamment courts ? Notamment l'exécution de travaux destinés à parer à un fléchissement conjoncturel est difficilement compatible avec le délai de six à douze mois que requiert normalement l'expropriation d'extrême urgence. Or, pour aboutir à cet effet, cette dernière procédure provoque déjà certaines bousculades dans la poursuite des opérations.

Initialement le Gouvernement avait songé à étendre au profit de l'exécution de la présente loi, le régime de prise en location préalable à l'expropriation. Déjà usité en matière d'expropriation poursuivie en vue de l'organisation défensive du territoire, en vue de la construction d'une certaine autoroute, en vue aussi de combattre les difficultés économiques et sociales de certaines régions, ce régime a fonctionné avec succès, sans provoquer d'abus, ni de plainte de particuliers. Consulté, le Conseil d'Etat répondit dans son avis que, sur le plan constitutionnel, le problème ne pouvait formellement être posé puisque « le législateur est censé s'être prononcé à trois reprises en faveur de la constitutionnalité de la réglementation dont il s'agit ». Dans ses développements, le Conseil d'Etat ne paraît en tout cas guère favorable à l'extension d'une telle procédure. Mais rencontrant les arguments présentés en sa faveur, il propose certaines formules compatibles avec l'accélération de l'acquisition des biens pour cause d'utilité publique. Et c'est, pour une bonne part, sur les indications de ce premier avis du Conseil d'Etat, qu'a été élaboré le texte de l'article 20.

La procédure proposée est la suivante :

A défaut d'accord à l'amiable, le juge de paix fixe par voie d'ordonnance, à la requête de l'expropriant, les jour et heure auxquels les parties seront assignées par l'expropriant à comparaître devant le juge sur les lieux à exproprier. Le jour de la comparution est fixé au plus tard au 21^{me} jour qui suit le dépôt de la requête, le délai de comparution ne pouvant être inférieur à huit jours francs. L'assignation porte copie du décret d'expropriation, de la requête de l'expropriant et de l'ordonnance du juge. Elle comporte également convocation à être présent à l'établissement de l'état descriptif des lieux, tandis que l'expert chargé de cet établissement est convoqué par le juge de paix pour être présent lors de la comparution des parties.

Ayant entendu les parties, le juge fixe séance tenante, par jugement, le montant de l'indemnité provisionnelle que l'expropriant versera aux ayants droit à titre d'indemnité d'expropriation globale. Le montant de cette indemnité ne pourra être inférieur à 90 p. c. de la somme offerte par l'expropriant.

La prise de possession de l'immeuble par l'expropriant peut avoir lieu aussitôt après signification aux ayants droit de la copie du jugement, du certificat du dépôt de l'indemnité à la Caisse des Dépôts et Consignations et d'une copie de l'état descriptif des lieux dont il est parlé dans la suite.

De vergoeding wordt dus vooraf betaald, overeenkomstig hetgeen in de grondwet wordt voorgeschreven. Zoals de Raad van State in zijn advies beklemtoint, mag de in het vonnis vastgestelde vergoeding niet als een voorschot worden beschouwd, maar is ze een volledige vergoeding, ze moge dan ruw geschat en voor verbetering vatbaar zijn. De vergoeding moet immers billijk zijn. De rechter moet ze dan ook kunnen herzien, steunende op de kennis van de zaak en bijzonder op de stukken van de deskundige, te weten de plaatsbeschrijving en het deskundigenrapport. Het ware immers ondenkbaar dat de onteigenaar het goed in bezit neemt vooraleer die staat van beschrijving is opgemaakt. Bij de consignatie van het voorschot komt dus nog een andere voorwaarde, namelijk het opmaken van de plaatsbeschrijving door de deskundige. Die beschrijving moet vóór de inbezitneming worden ingediend bij de griffie van de rechtbank, terwijl een afschrift ervan aan de rechthebbenden moet worden gezonden. Er zij opgemerkt dat de betrokkenen de verichtingen mogen bijwonen en alle bevindingen met betrekking tot de plaatsbeschrijving in het proces-verbaal mogen doen vermelden.

Nadat de inbezitneming werkelijk heeft plaats gehad, kan de rechtspleging worden voortgezet in dezelfde omstandigheden als door de procedure van de besluitwet van 1947 geboden werden. Bij het gevelde vonnis belast de rechter de deskundige tevens met het opmaken en indienen van het deskundigenverslag. Aan de hand van dat verslag, en na de partijen nogmaals te hebben gehoord, stelt de rechter het bedrag van de verschuldigde vergoedingen definitief vast, onverminderd de procedure tot herziening van het vonnis voor de rechtbank van eerste aanleg.

In haar geheel genomen verschaft de nieuwe rechtspleging aan de onteigenden dezelfde waarborgen als die van de besluitwet van 1947. Die waarborgen worden zelfs vergroot en verschillende termijnen worden verlengd :

- zoals de Raad van State in zijn advies suggereert, is de vrederechter ertoe gehouden dadelijk bij het begin van de rechtspleging uitspraak te doen over de wettigheid van de onteigening, zoals de wet van 17 april 1835 voorschreef ;
- voor het indienen van de plaatsbeschrijving, beschikt de deskundige over een termijn van vijftien dagen te rekenen van de verschijning ter plaatse, terwijl die termijn vroeger vijf dagen bedroeg, te rekenen van de bezichtiging van de plaats, met mogelijkheid van verlenging met nog eens vijf dagen ;
- de termijn voor het indienen van het expertisverslag bedraagt een maand, terwijl volgens de vroegere procedure daarvoor slechts vijftien dagen beschikbaar waren, met mogelijkheid van verlenging met vijftien dagen ;
- het vonnis tot vaststelling van de vergoedingen moet worden gevelde een maand na de indiening van het verslag, in plaats van vijftien dagen daarna, zoals in de vroegere procedure was voorgeschreven ;
- wanneer de vergoedingen worden vastgesteld op een bedrag dat hoger is dan de provisionele vergoeding, is de onteigenaar gehouden de bijkomende som te consigneren binnen een maand na het vonnis, zo niet zal de onteigende de werken kunnen doen stilleggen ;
- ten slotte krijgen de derden-belanghebbenden insgelijks grotere waarborgen vermits zij van de voorgenomen onteigening kennis zullen krijgen dadelijk bij de ontvangst van het dagvaardingsexploot.

L'indemnité est donc préalable conformément au prescrit constitutionnel. Comme le souligne l'avis du Conseil d'Etat, cette indemnité fixée dans le jugement ne doit pas être considérée comme une avance sur indemnité, mais comme une indemnisation complète bien que sommaire et susceptible de corrections. En effet, l'indemnité doit être juste. Aussi le juge doit pouvoir y revenir en se fondant, en connaissance de cause, et spécialement sur les documents de l'expert qui sont l'état descriptif des lieux et le rapport d'expertise. L'on ne pourrait concevoir, en effet, que la prise de possession par l'expropriant puisse se réaliser avant qu'ait été dressé cet état descriptif. Aussi une condition supplémentaire vient-elle s'ajouter à la consignation de la provision, c'est l'établissement par l'expert de l'état des lieux. Ce dernier, avant la prise de possession, devra être déposé au greffe du tribunal et copie devra en être notifiée aux ayants droit. Il est à noter que les intéressés peuvent assister aux opérations et faire mentionner au procès-verbal toutes constatations relatives à l'état des lieux.

La prise de possession étant devenue effective, la procédure pourra se poursuivre dans des conditions semblables à celles qu'offrait la procédure de l'arrêté-loi de 1947. Dans le jugement qu'il a rendu, le juge charge également l'expert d'établir et de déposer le rapport d'expertise. Sur base de ce rapport et, ayant de nouveau entendu les parties, le juge détermine définitivement le montant des indemnités dues, sous réserve de la procédure en revision du jugement devant le tribunal de première instance.

Dans son ensemble, la nouvelle procédure offre les mêmes garanties pour l'exproprié que celle instituée par l'arrêté-loi de 1947. Ces garanties sont même renforcées et divers délais allongés :

- ainsi que le suggère, dans son avis, le Conseil d'Etat, le juge de paix est tenu de se prononcer dès le début de la procédure sur la légalité de l'expropriation, ainsi que le prévoyait la loi du 17 avril 1835 ;
- l'état descriptif des lieux ne doit être déposé par l'expert que dans les quinze jours qui suivent la comparution sur les lieux, alors qu'auparavant le délai était de cinq jours suivant la visite des lieux, avec possibilité de prolongation de cinq jours également ;
- le délai pour le dépôt du rapport d'expertise est d'un mois, celui prévu par la procédure antérieure était de quinze jours, avec possibilité de prorogation de quinze jours ;
- le jugement fixant les indemnités doit être rendu un mois après le dépôt du rapport au lieu des quinze jours prévus dans la procédure antérieure ;
- si les indemnités sont fixées à une somme supérieure à l'indemnité provisionnelle, l'expropriant est tenu de consigner le supplément dans le mois du jugement ; à défaut, l'exproprié pourra faire suspendre les travaux ;
- enfin, les tiers intéressés ont également des garanties supplémentaires puisqu'ils seront avisés de l'expropriation poursuivie, dès la réception de l'assignation.

Voorts zullen de onteigenden haat vinden bij de onmiddellijke storting van het voorschot in de Deposito- en Consignatiekas, dat is ongeveer een maand na de aanvang van de procedure. Zij zullen aldus in de gelegenheid zijn hun geld veel sneller weder te beleggen dan vroeger het geval was. Bij de vroegere rechtspleging verliepen immers verscheidene maanden alvorens de onteigenaar de voorlopige vergoeding consigneerde.

Buiten de grotere waarborgen die de voorgestelde nieuwe procedure verschaft, heeft ze uit oogpunt van het algemeen belang een enorm voordeel : eensdeels heeft de inbezitneming van de goederen door de eigenaar in versneld tempo plaats, en anderdeels laat ze toe de datum van de inbezitneming met voldoende benadering te bepalen.

Vergeleken met de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden, betekent deze nieuwe procedure dus een merkelijke verbetering. Ze brengt het beginsel van de billijke en voorafgaande schadeloosstelling alsmede de aan de onteigende verschaft gerechtelijke waarborgen overeen met het algemeen belang, dat, wanneer werken van openbaar nut dringend moeten worden uitgevoerd, een snelle inbezitneming binnen een nauwkeurig bepaalde termijn gebiedt.

§ 2. — *Aanvulling van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen.*

Art. 22.

Dat artikel voegt in de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen een nieuwe bepaling in met betrekking tot de concessionering van autosnelwegen, welke bepaling ontleed werd in de eigenlijke memorie van toelichting.

*De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw.*

D'autre part, les expropriés profiteront du versement immédiat de la provision à la Caisse des Dépôts et Consignations, soit environ un mois après le début de l'instance. Ils disposent ainsi d'une possibilité de emploi de leurs fonds beaucoup plus rapidement que par le passé. Dans la procédure antérieure, en effet, plusieurs mois s'écoulaient avant la consignation des indemnités à titre provisoire par le pouvoir expropriant.

Outre les garanties renforcées qu'elle propose, cette procédure nouvelle possède un énorme avantage d'intérêt général : d'une part, elle accélère la prise de possession des biens par le pouvoir expropriant ; d'autre part, elle permet de présumer, avec une approximation suffisante, la date de cette prise de possession.

Ainsi donc, cette nouvelle procédure constitue une amélioration notable de la procédure d'extrême urgence. Elle concilie le principe de la juste et préalable indemnité ainsi que les garanties judiciaires données à l'exproprié, avec l'intérêt général qui, lorsque l'urgence commande des travaux d'utilité publique, impose une prise de possession rapide dans un délai précis.

§ 2. — *Addition à la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes.*

Art. 22.

Cet article introduit dans la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, une disposition nouvelle relative aux concessions d'autoroutes, disposition qui a été analysée dans l'exposé des motifs proprement dit.

*Le Ministre des Travaux publics
et de la Reconstruction.*

O. VANAUDENHOVE.

**Ontwerp van wet
betreffende de investeringen
— Openbare Werken —**

BOUDEWIJN,
KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden,
HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw, en op het advies van onze in raad vergaderde Ministers,

Gelet op het advies van de Raad van State,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

HOOFDSTUK I.

**ALGEMEEN INVESTERINGSPLAN
— OPENBARE WERKEN —**

§ 1. — Algemeenheden.

Eerste Artikel.

Deze wet stelt een plan van investeringen in openbare werken vast, dat loopt over een periode van vijftien jaar, van 1960 tot 1974. Dat plan bestaat uit twee programma's van infrastructuurwerken, een basisprogramma en een conjunctuurprogramma, voor een totaal bedrag van 200 miljard frank.

Het Autonoom Fonds voor openbare werken neemt de uitgaven van het investeringsplan ten laste, die vastgelegd zullen worden vanaf het in werking treden van de wet tot oprichting van het Fonds, onverminderd de bepalingen van artikel 17, § 1, van die wet. De Koning wordt evenwel gemachtigd andere vormen van financiering der investeringen voorzien in het plan in te stellen.

Art. 2.

Het investeringsplan betreft :

- 1° de werken, met inbegrip van de eigendomsverkrijgingen, die door de Staat (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) moeten worden uitgevoerd aan de

**Projet de loi
relatif aux investissements
— Travaux publics —**

BAUDOUIN,
ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

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

Vu l'avis du Conseil d'Etat,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

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

CHAPITRE PREMIER.

**PLAN GENERAL D'INVESTISSEMENTS
— TRAVAUX PUBLICS —**

§ 1^{er}. — Généralités.

Article Premier.

La présente loi arrête un plan d'investissements de travaux publics portant sur une période de quinze ans, allant de 1960 à 1974. Il comprend deux programmes de travaux d'infrastructure, l'un de base et l'autre de conjoncture, dont le montant total s'élève à 200 milliards de francs.

Le Fonds autonome des travaux publics prend en charge les dépenses du plan d'investissements, qui seront engagées à dater de l'entrée en vigueur de la loi créant le Fonds, sans préjudice des dispositions de l'article 17, § 1^{er}, de cette loi. Toutefois, le Roi est autorisé à instituer d'autres modes de financement des investissements prévus au plan.

Art. 2.

Le plan d'investissements s'applique :

- 1° aux travaux, y compris les acquisitions, à exécuter par l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) aux autoroutes, routes, voies navigables, ports, à la côte, aux

autosnelwegen, de wegen, de waterwegen, de havens, de kust, de waterbouwwerken en de gebouwen, alsook aan de aanhorigheden ervan en aan de ermede verband houdende verkeerswegen ;

- 2° de werken tot geschiktmaking, uitrusting en sanering van de wegen, die door de Staat moeten worden uitgevoerd ter voldoening aan artikel 8 van de wet van 15 april 1949 houdende instelling van een Nationaal Fonds voor de Huisvesting, gewijzigd bij de wet van 27 juni 1956 ;
- 3° het door de wet van 6 juli 1948 ten laste van de Staat gelegde herstel van de oorlogsschade aan de goederen noodzakelijk voor een openbare dienst of voor het nastreven van een doel van algemeen belang ;
- 4° de toelagen, door de Staat (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) te verlenen ter uitvoering inzonderheid van :
 - a) artikel 6 van de wet van 5 juli 1956 tot wijziging van de begroting van de buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956 met het oog op het uitvoeren in de haven van Antwerpen van een programma van dringende investeringen van nationaal belang ;
 - b) de hoofdstukken I en IV van het besluit van de Regent van 2 juli 1949 betreffende de Staatstegemoetkoming inzake toelagen voor het uitvoeren van werken door de provincies, gemeenten, verenigingen van gemeenten, commissies van openbare onderstand, kerkfabrieken en verenigingen van polders of wateringen, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 26 september 1951, 1 juli 1952, 27 april 1956, 27 maart 1957 en 1 februari 1960, met uitzondering van de toelagen te verlenen krachtens hoofdstuk I, § 2, voor de uitvoering van werken aan scholen die van een provinciale of gemeentelijke overheid afhangen ;
 - c) het koninklijk besluit van 2 februari 1959 betreffende de Rijksbijdrage in de kosten van de uitvoering van werken door de provincies, de gemeenten, de verenigingen van gemeenten en de verenigingen van polders of van wateringen, met de hulp van werklozen.

§ 2. — Het basisprogramma.

Art. 3.

Het basisprogramma slaat op een totaal bedrag van 150 miljard frank.

ouvrages hydrauliques et bâtiments, ainsi qu'à leurs dépendances et aux voies de communication qui s'y rapportent ;

- 2° aux travaux d'aménagement, d'équipement et d'assainissement de la voirie à exécuter par l'Etat en exécution de l'article 8 de la loi du 15 avril 1949 instituant un Fonds national de logement, modifié par la loi du 27 juin 1956 ;
- 3° à la réparation des dommages de guerre aux biens nécessaires à un service public ou à la poursuite d'une fin d'intérêt général mise à charge de l'Etat par la loi du 6 juillet 1948 ;
- 4° aux subventions à octroyer par l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) en exécution notamment :
 - a) de l'article 6 de la loi du 5 juillet 1956 modifiant le budget des recettes et dépenses extraordinaires de l'exercice 1956 en vue de la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt national au port d'Anvers ;
 - b) des chapitres I^{er} et IV de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949, relatif à l'intervention de l'Etat en matière de subsides pour l'exécution de travaux par les provinces, communes, associations de communes, commissions d'assistance publique, fabriques d'églises, associations de polders et de waterings, modifié par les arrêtés royaux des 26 septembre 1951, 1^{er} juillet 1952, 27 avril 1956, 27 mars 1957 et 1^{er} février 1960, à l'exception des subventions à octroyer en vertu du chapitre 1^{er}, § 2, pour l'exécution de travaux aux établissements scolaires qui relèvent d'une autorité provinciale ou communale ;
 - c) de l'arrêté royal du 2 février 1959 relatif à l'intervention financière de l'Etat pour l'exécution de travaux par les provinces, communes, associations de communes, associations de polders et de waterings, avec l'aide des chômeurs.

§ 2. — Le programme de base.

Art. 3.

Le programme de base s'élève à un montant total de 150 milliards de francs.

Zoals aangegeven in onderstaande tabel wordt het bedrag verdeeld rekening houdend met het deel van het te verwachten nationaal inkomen dat voor de in dit programma opgenomen investeringen bestemd is :

Ce montant est réparti, ainsi qu'il est indiqué dans le tableau ci-après, compte tenu de la part du revenu national prévisible, qui est réservée aux investissements compris dans ce programme :

Jaar — Année	Raming van het nationaal inkomen in miljoenen frank — Prévision du revenu national en millions de francs	Deel bestemd voor de investeringen in openbare werken — Part réservée aux investissements de travaux publics	
		in ten honderd — en pour cent	in miljoenen frank — en millions de francs
1960	448.000	1,7	7.600
1961	462.000	1,8	8.300
1962	476.000	1,8	8.600
1963	491.000	1,8	8.800
1964	506.000	1,8	9.100
1965	522.000	1,8	9.400
1966	538.000	1,8	9.700
1967	555.000	1,8	9.900
1968	572.000	1,8	10.200
1969	590.000	1,8	10.600
1970	608.000	1,8	10.800
1971	627.000	1,8	11.200
1972	646.000	1,8	11.600
1973	666.000	1,8	11.900
1974	686.000	1,8	12.300
			150.000

Art. 4.

Ten einde er voor te zorgen, dat het in artikel 3 bepaalde bedrag aan de in dit programma opgenomen werken wordt besteed, worden op de Rijksbegrotingen, voor de in artikel 2 bedoelde werken, verkrijgingen en diverse financiële tegemoetkomingen, de in de onderstaande tabel, vermelde vastleggingskredieten, alsook de desbetreffende betalingskredieten uitgetrokken :

Art. 4.

En vue d'assurer l'affectation aux investissements compris dans ce programme de la part du revenu national visée à l'article 3, sont inscrits aux budgets de l'Etat, les crédits d'engagement indiqués dans le tableau ci-après, ainsi que les crédits de paiement y afférents, relatifs aux travaux, acquisitions et diverses interventions financières, visés par l'article 2 :

Jaar Année	Wegen Routes	Waterwegen Voies hydrauliques	Gebouwen Bâtiments	Stedebouw Urbanisme	Totalen Totaux
1960	2.500	2.710	1.080	1.310	7.600
1961	2.800	2.825	1.315	1.360	8.300
1962	3.030	2.940	1.270	1.360	8.600
1963	2.920	3.445	1.025	1.410	8.800
1964	3.550	3.355	755	1.440	9.100
1965	3.820	3.340	790	1.450	9.400
1966	4.240	3.170	790	1.500	9.700
1967	5.160	2.280	910	1.550	9.900
1968	5.210	2.450	1.090	1.450	10.200
1969	5.540	2.430	1.180	1.450	10.600
1970	6.000	2.070	1.250	1.480	10.800
1971	6.020	2.115	1.535	1.530	11.200
1972	6.330	2.135	1.605	1.530	11.600
1973	6.460	2.250	1.640	1.550	11.900
1974	6.420	2.485	1.765	1.630	12.300
	70.000	40.000	18.000	22.000	150.000

in miljoenen frank
en millions de francs

Les crédits d'engagement inscrits aux budgets de l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) pour la construction et l'aménagement des autoroutes et routes se répartissent comme suit :

En millions de francs.

Ils sont affectés comme suit :

[illegible]

Ramingen in miljoenen frank — Estimations en millions de francs			
Periode 1960-1964 — Période 1960-1964	Periode 1965-1969 — Période 1965-1969	Periode 1970-1974 — Période 1970-1974	
2° Wegen :		2° Routes :	
1 Antwerpen - Mechelen - Brussel	250	1 Anvers - Malines - Bruxelles.	
1bis Antwerpen - Boom - Brussel	400	1bis Anvers - Boom - Bruxelles.	
2 Leuven - Diest - Hasselt	250	2 Louvain - Diest - Hasselt.	
3 Tervuren - Leuven	100	3 Tervuren - Louvain.	
4 Waver - Aarlen	850	4 Wavre - Arlon.	
12-13 Antwerpen - Lier	90	12-13 Anvers - Lierre.	
14-71 Warcoing - Kortrijk - Brugge	300	14-71 Warcoing - Courtrai - Bruges.	
16 Dendermonde - Mechelen	200	16 Termonde - Malines.	
17-43-47 Luik - Namen - Dinant	360	17-43-47 Liège - Namur - Dinant.	
22 Namen - Charleroi - Bergen - Quiévrain	330	22 Namur - Charleroi - Mons - Quiévrain.	
41 Hoei - Grote doorbraak	200	41 Huy - Grande percée.	
60 Aalst - Dendermonde	120	60 Alost - Termonde.	
72-318-561 Koninklijke Weg	250	72-318-561 Route royale.	
227 Mont-St-Jean - Tervuren	60	227 Mont-St-Jean - Tervuren.	
574 Gent - Zelzate	180	574 Gand - Zelzate.	
— Verdubbeling steenweg van Waver naar Brussel	100	— Dédoublément chaussée de Wavre à Bruxelles.	
— Woluwelaan	100	— Boulevard de la Woluwe.	
— Roeselare - Tielt, omleidingen inbegrepen	100	— Roulers - Tielt, y compris les contournements.	
— Verlichting der wegen	250	— Eclairage des routes.	
— Diversen	670	— Divers.	
TOTAAL VOOR DE PERIODE 1960-1964	5.160	TOTAL POUR LA PERIODE 1960-1964.	

(Vervolg)	(Suite)	Ramingen in miljoenen frank <i>Estimations en millions de francs</i>			
		Periode 1960-1964 — Periode 1960-1964		Periode 1965-1969 — Periode 1965-1969	
		Periode 1970-1974 — Periode 1970-1974			
1bis Antwerpen - Boom - Brussel	1bis Anvers - Boom - Bruxelles.			400	
5-54 Nijvel - Charleroi - Loverval	5-54 Nivelles - Charleroi - Loverval.			150	
9-62 Brussel - Ninove - Ronse	9-62 Bruxelles - Ninove - Renaix.			260	
10 Maldegem - Brugge	10 Maldegem - Bruges.			70	
11 Aalst - Zottegem - Oudenaarde	11 Alost - Zottegem - Audenarde.			150	
12 Lier - Herentals	12 Lierre - Herentals.			170	
12-13 Ring van Lier	12-13 Ring de Lierre.			100	
12-20-53 Aarschot - Geel - Mol	12-20-53 Aarschot - Geel - Mol.			230	
15 Luik - Houffalize - Bastenaken	15 Liège - Houffalize - Bastogne.			550	
20 Turnhout - Geel	20 Turnhout - Geel.			170	
21 Beaumont - Charleroi - Gembloux en Diest - Leopoldsburg	21 Beaumont - Charleroi - Gembloux et Diest - Bourg-Léopold.			800	
23 Hoei - Tienen	23 Huy - Tirlemont.			270	
24 Turnhout - Mol - Leopoldsburg	24 Turnhout - Mol - Bourg-Léopold.			250	
27-29 Battice - Verviers - Spa - Louveigné	27-29 Battice - Verviers - Spa - Louveigné.			250	
31 Luik - Verviers	31 Liège - Verviers.			140	
35 Luik - Marche	35 Liège - Marche.			400	
37 Leuven - Nijvel	37 Louvain - Nivelles.			620	
47 Dinant - Beauraing	47 Dinant - Beauraing.			120	
49 Nijvel - Namen	49 Nivelles - Namur.			180	

(Vervolg)	(Suite)	Ramingen in miljoenen frank — Estimations en millions de francs			
		Periode 1960-1964 — Période 1960-1964	Periode 1965-1969 — Période 1965-1969		Periode 1970-1974 — Période 1970-1974
51 Namen - Leuven en Mechelen - Lier - Oostmalle . . .	51 Namur - Louvain et Malines - Lierre - Oostmalle.		630		
53 Leuven - Aarschot	53 Louvain - Aarschot.		100		
55 Aalst - Ninove	55 Alost - Ninove.		150		
56. Bergen - Aat	56 Mons - Ath.		130		
56-59 Melle - Geraardsbergen - Edingen	56-59 Melle - Grammont - Enghien.		270		
60 Dendermonde - St-Niklaas	60 Termonde - St-Nicolas.		130		
63 Torhout - Roeselare - Menen	63 Torhout - Roulers - Menin.		300		
257 Asse - Dendermonde - Lokeren - Moerbeke	257 Asse - Termonde - Lokeren - Moerbeke.		280		
381-391 Lodelinsart - Châtelet	381-391 Lodelinsart - Châtelet.		40		
— Roeselare - Harelbeke	— Roulers - Harelbeke.		180		
— Verlichting der wegen	— Eclairage des routes.		250		
— Diversen	— Divers.		750		
TOTAAL VOOR DE PERIODE 1965-1969	TOTAL POUR LA PERIODE 1965-1969.		8.490		

(Vervolg)	Ramingen in miljoenen frank — Estimations en millions de francs			(Suite)
	Periode 1960-1964 — Période 1960-1964	Periode 1965-1969 — Période 1965-1969	Periode 1970-1974 — Période 1970-1974	
2 Hasselt - Veldwezelt			150	2 Hasselt - Veldwezelt.
3 Luik - Battice - Moresnet			250	3 Liège - Battice - Moresnet.
4 Brussel - Waver			80	4 Bruxelles - Wavre.
5 Brussel - Charleroi (1 ^{ste} deel) en Loverval - Frankrijk			450	5 Bruxelles - Charleroi (1 ^{re} partie) et Loverval - France.
6-410 Manage - Anderlues - Frankrijk			200	6-410 Manage - Anderlues - France.
7 Brussel - Bergen			280	7 Bruxelles - Mons.
8 Brussel - Doornik - Frankrijk			420	8 Bruxelles - Tournai - France.
10 Brussel - Aalst - Gent - Eeklo			400	10 Bruxelles - Alost - Gand - Eecloo.
13 Lier - Aarschot			150	13 Lierre - Aarschot.
14 Kortrijk - Gent - Antwerpen - Turnhout			680	14 Courtrai - Gand - Anvers - Turnhout.
14-20-24 Ring Turnhout			120	14-20-24 Ring Turnhout.
15 Tongeren - Hasselt - Hechtel - grens			420	15 Tongres - Hasselt - Hechtel - frontière.
16 Mechelen - Westerlo			200	16 Malines - Westerloo.
17 Kessenich - Vroenhoven			280	17 Kessenich - Vroenhoven.
19-21 Leopoldsburg - Bree - Kessenich			250	19-21 Bourg-Léopold - Brée - Kessenich.
21 Diest - Tienen - Gembloux			350	21 Diest - Tirlemont - Gembloux.
22 Bergen - Charleroi en St-Truiden - Hasselt			270	22 Mons - Charleroi et St-Trond - Hasselt.
23-27 Hoei - Hamoir - Trois-Ponts en Malmédy - St-Vith - grens			280	23-27 Huy - Hamoir - Trois-Ponts et Malmédy - St-Vith - frontière.
28 Eupen - Malmédy			100	28 Eupen - Malmédy.

(Vervolg)	(Suite)	Ramingen in miljoenen frank Estimations en millions de francs			
		Periode 1960-1964 Période 1960-1964		Periode 1965-1969 Période 1965-1969	
28-33 Bouillon - Laroche - Salm-Château - Beho - grens	28-33 Bouillon - Laroche - Salm-Château - Beho - frontière.		390		390
31-28 Verviers - Eupen - Hauset	31-28 Verviers - Eupen - Hauset.		100		100
32 Spa - Malmédy - grens	32 Spa - Malmédy - frontière.		130		130
33-34 Plainevaux - Esneux - Barvaux	33-34 Plainevaux - Esneux - Barvaux.		130		130
33-38 Luik - Esneux - Ouffet	33-38 Liège - Esneux - Ouffet.		100		100
34 Somme - Leuze - Laroche - Bastenaken	34 Somme - Leuze - Laroche - Bastogne.		250		250
36 Beaumont - Philippeville - Dinant en Nandrin - Chênée	36 Beaumont - Philippeville - Dinant et Nandrin - Chênée.		390		390
40 Moxhe - Tongeren - Vroenhoven	40 Moxhe - Tongres - Vroenhoven.		310		310
44 Aarlen - Florenville	44 Aarlon - Florenville.		140		140
47-44 Beauraing - Bouillon - Virton	47-44 Beauraing - Bouillon - Virton.		390		390
48 Dorinne - Dinant en Celles - Neufchâteau - Aarlen .	48 Dorinne - Dinant et Celles - Neufchâteau - Arlon.		700		700
49 Nijvel - 's Gravenbrakel	49 Nivelles - Braine-le-Comte.		100		100
51 Leuven - Mechelen en Oostmalle - Meerle	51 Louvain - Malines et Oostmalle - Meerle.		280		280
56 Ghislenghien - Geraardsbergen en Gent - Watervliet	56 Ghislenghien - Grammont et Gand - Watervliet.		313		313
58 Gent - Oudenaarde en Ronse - Leuze - Péruwelz . . .	58 Gand - Audenarde et Renaix - Leuze - Péruwelz.		370		370
59 Deinze - Ronse	59 Deinze - Renaix.		350		350
61 Barry - Bergen - Beaumont	61 Barry - Mons - Beaumont.		340		340
64 Menen - Dottenijs	64 Menin - Dottignies.		120		120
65 Oostende - Torhout	65 Ostende - Torhout.		160		160

(Vervolg)	(Suite)	Ramingen in miljoenen frank <i>Estimations en millions de francs</i>			
		Periode 1960-1964	Periode 1965-1969	Periode 1970-1974	
		Periode 1960-1964	Periode 1965-1969	Periode 1970-1974	
66-567 Zarren - Pittem	66-567 Zarren - Pittem.			160	
68-338 Maldegem - Aalter - Deinze	68-338 Maldegem - Aalter - Deinze.			170	
69 Oostende - Diksmuide - Ieper - Frankrijk	69 Oostende - Dixmude - Ypres - France.			280	
188 Elouges - Péruwelz	188 Elouges - Péruwelz.			110	
223 Herenthals - Kasterlee	223 Herenthals - Kasterlee.			120	
414 Tongeren - Amay	414 Tongres - Amay.			100	
471 Aarlen - Virton	471 Arlon - Virton.			100	
485 Aarlen - Athus	485 Arlon - Athus.			120	
589 Mellet - Fleurus - Fosse	589 Mellet - Fleurus - Fosse.			140	
— Breendonk - Temse - St-Niklaas	— Breendonck - Tamise - St-Nicolas.			180	
— Melsele - Eeklo	— Melsele - Eecloo.			790	
— Natoye - Autosnelweg	— Natoye - Autoroute.			100	
— Asse - Tubeke - Eigenbrakel	— Asse - Tubize - Braine-l'Alleud.			240	
— Verlichting der wegen	— Eclairage des routes.			250	
— Diversen	— Divers.			3.100	
TOTALEN VOOR DE 3 PERIODEN	TOTAUX POUR LES 3 PERIODES.	5.160	8.490	16.350	

(Vervolg)	(Suite)			
	Ramingen in miljoenen frank Estimations en millions de francs			
	Periode 1960-1964 — Période 1960-1964	Periode 1965-1969 — Période 1965-1969	Periode 1970-1974 — Période 1970-1974	
3° Geschiktmaking stadswegen : a) <i>Brusselse agglomeratie :</i> Geschiktmaking der Grote-Ringlanen van de Dikke Linde tot het Sterreplein, met inbegrip van het complex Kerselarenlaan en Oefenplein. Van het Sterreplein tot de Dikke Linde via het kruispunt van Vee-weide, met inbegrip van de onderdoorgangen op de belangrijke kruispunten. Lanen van de Kleine Ring, voltooiing van het oosterstuk van de Hallepoort tot het Saincteletteplein en geschiktmaking van het westerstuk. Geschiktmaking van verscheidene radiale wegen, zoals de Louizalaan, het Oefenplein, het Troonplein, de Leopold II-laan, de Tervurenlaan, enz. b) <i>Luikse agglomeratie :</i> De Oost-Westtraverse, o.a. omvattende de tunnel van de boulevard de la Sauvenière, de geschiktmaking van de boulevard d'Avroy en de boulevard de la Sauvenière; de doorbraak naar de brug van La Boverie. Geschiktmaking van de Maaskaden, o.a. omvattende ongelijkvloerse kruisingen bij de bruggen genaamd « pont du Commerce », « pont de Fragnée » en « pont de Fétinne » en op het « Square Gramme ». Voltooiing van de hoogtenlaan. Aanleg van een verbinding tussen Herstal en de weg n° 3; verbinding boulevard Kleyer - weg van Condroz; verlenging en geschiktmaking van de avenue Georges Truffaut. Andere verbeteringswerken	150 1.350 2.000	400 1.100 1.000	3° Aménagements urbains : a) <i>Agglomération bruxelloise :</i> Aménagement des boulevards de grande ceinture depuis le Gros-Tilleul jusqu'à l'Etoile, y compris complexe de l'avenue des Cerisiers et plaine des Manœuvres. Depuis l'Etoile jusqu'au Gros-Tilleul via le carrefour de Veeweyde, y compris les passages inférieurs aux carrefours importants. Boulevards de la petite ceinture, achèvement du tronçon Est de la porte de Hal jusqu'au square Sainctelette et aménagement du tronçon Ouest. Aménagement de diverses radiales telles que l'avenue Louise, plaine des Manœuvres, place du Trône, boulevard Léopold II, avenue de Tervuren, etc.... b) <i>Agglomération liégeoise :</i> Traverse Est - Ouest comprenant notamment tunnel boulevard de la Sauvenière, aménagement des boulevards d'Avroy et de la Sauvenière; percée vers le pont de la Boverie. Aménagement des quais de la Meuse comportant notamment des passages à niveaux différents au pont du Commerce, au pont de Fragnée, au pont de Fétinne et au square Gramme. Achèvement du boulevard des hauteurs. Création d'une liaison entre Herstal et la route n° 3; liaison boulevard Kleyer - route du Condroz; prolongement et aménagement de l'avenue Georges Truffaut. Autres travaux d'amélioration.	

(Vervolg)

(Suite)

	Ramingen in miljoenen frank <i>Estimations en millions de francs</i>				
	Periode 1960-1964 — Période 1960-1964	Periode 1965-1969 — Période 1965-1969	Periode 1970-1974 — Période 1970-1974		
c) <i>Antwerpse agglomeratie</i> :					c) <i>Agglomération anversoise</i> :
Modernisering van het complex van de Meirbrug. Aanleg van een snelle weg op de leien. Verlenging van de Amerikalei door het Zuidstation. Aansluiting aan de Kleine Ring, complex van de Harmonie. Verbreding van verscheidene verkeersaders, o.a. de Carnotstraat, de Turnhoutsebaan, de Grote Steenweg, de St-Bernardsesteenweg, enz.... Ongelijkvloerse kruisingen op de militaire Ring, o.a. nabij de Prins Boudewijnlaan, de Antwerpsesteenweg, de Herentalsebaan, de Turnhoutsebaan. Wegplitsing te Mortsel. Inrichting van ongelijkvloerse kruisingen op de kruispunten IJzerlaan - Noorderlaan, Groenendaallaan - Bredabaan. Verschillende andere verbeteringswerken					Modernisation du complexe du pont de Meir. Aménagement d'une voie rapide sur les avenues. Prolongement de l'avenue d'Amérique à travers la station du Sud. Raccord au Petit Ring, complexe de l'Harmonie. Elargissement de diverses artères notamment rue Carnot, route de Turnhout, Grande chaussée, chaussée St-Bernard, etc.... Passages à niveaux différents sur le ring militaire, notamment au droit de l'avenue Prince Baudouin, de la chaussée d'Anvers, de la route d'Herentals, de la route de Turnhout. Bifurcation à Mortsel. Aménagement à niveaux différents des carrefours, avenue de l'Yser - avenue du Nord, avenue de Groenendaal - chaussée de Breda. Divers autres travaux d'amélioration.
	300	1.100	1.100		
d) <i>Gentse agglomeratie</i> :					d) <i>Agglomération gantoise</i> :
Modernisering van de ring gaande over de Sint-Lievenslaan, de Martelaarslaan, de Rooigemlaan, het Tolhuisplein, de Kasteellaan en de Keizerpoort, met inbegrip van de uitvoering van verschillende kunstwerken van het viaduct en van ongelijkvloerse kruisingen. Verbetering van sommige straten binnen de ring, eventueel met bouw van twee tunnels.					Modernisation du ring passant par le boulevard St-Liévin, le boulevard des Martyrs, le boulevard de Rooigem, place du Tolhuis, boulevard du Château et porte de Bruxelles, y compris l'exécution de divers ouvrages d'art du viaduc et passages à niveaux différents. Amélioration de certaines rues inférieures au ring avec établissement éventuel de deux tunnels.

(Vervolg)	(Suite)			
	Ramingen in miljoenen frank Estimations en millions de francs			
	Periode 1960-1964 — Période 1960-1964	Periode 1965-1969 — Période 1965-1969	Periode 1970-1974 — Période 1970-1974	
Verbetering van radiale wegen, inzonderheid de Oudenaardsesteenweg, de Kortrijksesteenweg, de Brugsesteenweg, met een nieuwe brug over het kanaal te Mariakerke, enz...				
Aanleg van een tweede gedeeltelijke ringlaan op de buiten gebruik gestelde ringspoorweg.				
Verschillende werken	100	500	150	
e) Agglomération van Charleroi :				
Nieuwe verbinding viaduct - brug van La Villette.				Amélioration de radiales, en particulier chaussée d'Audenarde, chaussée de Courtrai, chaussée de Bruges, avec un nouveau pont sur le canal à Mariakerke, etc...
Verdubbelingen van de weg tussen Jumelet en het noorden van de stad. Omleidingsweg ten noorden van Charleroi met inbegrip van de modernisering te Châtelet en Châtelineau. Modernisering van de weg 22 tussen Presles en Marchienne. Geschiktmaking van het complex van Marchienne, met inbegrip van een nieuwe brug over de Eau d'Heure.				Construction d'un deuxième boulevard de ceinture partiel sur le chemin de fer de ceinture désaffecté. Divers travaux.
Geschiktmaking van de toegang tot het zuiden van Charleroi over Montignies - le - Tilleul en Marcinelle. Ring van Châtelet.				e) Agglomération carolorégienne : Nouvelle liaison viaduc - pont de la Villette. Dédoubléments de la route entre Jumelet et le Nord de la ville. Déviation nord de Charleroi y compris modernisation à Châtelet et Châtelineau. Modernisation de la route 22 entre Presles et Marchienne. Aménagement du complexe de Marchienne y compris nouveau pont sur l'Eau d'Heure.
Geschiktmaking van verschillende kruispunten van de agglomeratie en andere verbeteringswerken	100	450	200	Aménagement de l'accès Sud de Charleroi par Montignies-le-Tilleul et Marcinelle. Ceinture de Châtelet. Aménagements divers carrefours de l'agglomération et autres travaux d'amélioration.
TOTALEN	1.050	4.500	4.450	TOTAUX.

Art. 6.

De vastleggingskredieten, op de Rijksbegrotingen (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) uitgetrokken voor het bouwen en geschiktmaken van de waterwegen, havens, kusten en waterbouwwerken, alsmede voor de toelagen bedoeld in artikel 2, 4°, a en b, worden verdeeld als volgt :

Art. 6.

Les crédits d'engagement inscrits aux budgets de l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) pour la construction et l'aménagement des voies navigables, ports, côtes et ouvrages hydrauliques, ainsi que pour les subventions visées à l'article 2, 4°, a et b, se répartissent comme suit :

Waterwegen	J A R E N A N N E E S													Voies hydrauliques Totalen Totaux
	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	
	1974	1973	1972	1971	1970	1969	1968	1967	1966	1965	1964	1963	1962	
Waterlopen	1.450	1.520	1.605	1.350	1.795	1.775	1.750	1.180	1.270	1.345	285	1.055	1.135	21.300
Zeehavens en kust	1.070	1.125	1.170	1.730	1.250	1.175	1.050	730	800	775	825	800	750	14.450
Stuwdammen en toevoertleidingen	80	70	55	255	200	280	260	260	260	310	260	260	250	3.250
Ontwatering	110	110	110	110	110	110	110	110	120					1.000
TOTALEN	2.710	2.825	2.940	3.445	3.355	3.340	3.170	2.280	2.450	2.430	2.070	2.115	2.135	40.000
(In miljoenen frank.)														
														Cours d'eau.
														Ports maritimes et côte.
														Barrages-réservoirs et adductions.
														Démergement.
														TOTAUX.
														(En millions de francs.)

Ze worden besteed als volgt :

Omschrijving	Ramingen in mil- joenen frank — Estima- tions en millions de francs	J A R E N A N N E E S													Libellé
		1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	
		1974	1973	1972	1971	1970	1969	1968	1967	1966	1965	1964	1963	1962	
1° Waterlopen :															1° Cours d'eau :
a) Internationale verbindingen .	2.000					150	250	350	350	350	300	250			a) Liaisons internationales.
b) 2.000 ton :															b) 2.000 tonnes :
Kanaal Gent - Brugge - Oost- ende	1.500							150	200	250	250	250	250	150	Canal Gand-Bruges-Ostende.

(Vervolg)	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	(Suite)
Kleine stuwdammen - Diversen	100		10	10	10	10	10	10	10	10	10	10				Petits barrages - Divers.
TOTALEN (In miljoenen frank.)	3.250	80	70	55	200	280	260	260	260	310	260	260	250	250	200	TOTAUX. (En millions de francs.)
4° Ontwatering :																4° Dégorgement :
Hene	540	60	60	60	60	60	60	60	60							Haine.
Maas	460	50	50	50	50	50	50	50	60							Meuse.
TOTALEN (In miljoenen frank.)	1.000	110	110	110	110	110	110	110	120							TOTAUX. (En millions de francs.)

(Vervolg)	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	(Suite)
Administratief centrum te Brussel, Regentiestraat . . .	75	20	30	15	10	120	120	160								Centre administratif de Bruxelles, rue de la Régence.
Administratief centrum te Antwerpen	400					120	120									Centre administratif d'Anvers.
Administratief centrum te Luik	300					120	120	60								Centre administratif de Liège.
Administratief centrum te Bergen	120				60	60										Centre administratif de Mons.
Administratief centrum te Brugge	35				35											Centre administratif de Bruges.
Administratief centrum te Namen	35				35											Centre administratif de Namur.
TOTALEN	2.135	250	340	435	315	335	240	220								TOTAUX. (En millions de francs.)
(In miljoenen frank.)																
2° Ministeriële departementen :																2° Départements ministériels :
a) Justice :																a) Justice :
Gesticht tot de bescherming van de maatschappij te Paifve	300	50	50									50	50	50		Centre de défense sociale à Paifve.
Opvoedingscentrum te Ruiselede	50					25	25									Centre d'éducation à Ruiselede.
Gevangenis te Jamioulx . .	60				60											Prison Jamioulx.
Kliniek te Assebroek . . .	40	40														Clinique d'Assebroek.
Diversen : gevangenis en opvoedingscentra	285								30	30	30	30	30	30	75	Divers : prisons et centres d'éducation.
b) Binnenlandse Zaken :																b) Intérieur :
Provinciaal Gouvernementsgebouw te Antwerpen . . .	150			75	75											Gouvernement provincial d'Anvers.
Provinciaal Gouvernementsgebouw te Brugge	50	50														Gouvernement provincial de Bruges.

(Vervolg)	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	(Suite)
Diversen : provinciale gouvernementen- en burgerlijke veiligheidsgebouwen . . .	370							10	10	10	40	50	75	75	100	Divers : Gouvernements provinciaux et sécurité civile.
c) <i>Openbaar Onderwijs :</i>																c) <i>Instruction publique :</i>
Kunstberg en Albert I Bibliotheek	800	200	200	230												Mont-des-Arts et Albertine.
Kunstbezit	50	35	15													Patrimoine artistique.
Musea van het Jubelpark . .	50	50														Musées du Cinquantenaire.
Academisch Ziekenhuis te Gent	200	60	60	20												Hôpital universitaire de Gand.
Diversen : artistieke en wetenschappelijke inrichtingen .	675							45	65	65	100	100	100	100	100	Divers : établissements artistiques et scientifiques.
d) <i>Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel :</i>																d) <i>Affaires étrangères et Commerce extérieur :</i>
Egmontpaleis en Wolstraat te Brussel	300	60	190	50												Palais d'Egmont et rue aux Laines à Bruxelles.
e) <i>Financiën :</i>																e) <i>Finances :</i>
Douanekantoor te Antwerpen	100						50									Bureau des Douanes à Antwerpen.
Verschillende kantoren van de registratie, belastingen, douane, kadaster	1.025							125	125	125	125	125	125	125	150	Divers bureaux d'enregistrement, des contributions, des douanes et du cadastre.
f) <i>Economische Zaken :</i>																f) <i>Affaires économiques :</i>
Diverse complexen en kantoor van maten en gewichten te Brussel	500										100	100	100	100		Divers complexen et bureau de métrologie à Bruxelles.
g) <i>Landbouw :</i>																g) <i>Agriculture :</i>
Rijkslandbouwhogeschool te Gembloux	60		30		30											Institut agronomique à Gembloux.

(Vervolg)	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	(Suite)
<i>h) Verkeerswezen :</i> Complexen te Brussel, Antwerpen en Luik Verscheidene postkantoren	115 850	55 60		50	60	60	80	70	70	70	70	70	75	75	100	<i>h) Communications :</i> Complexes de Bruxelles, Anvers et Liège. Divers bureaux de postes.
<i>i) Openbare Werken en Wederopbouw :</i> Résidence Palace te Brussel. Verscheidene bureau's voor de exploitatie van de wegen en de waterwegen	300 180	60	60	40	20			60	60	60	25	25	25	25	30	<i>i) Travaux publics et Reconstruction :</i> Résidence Palace à Bruxelles. Divers bureaux d'exploitation des routes et voies hydrauliques.
<i>j) Volksgezondheid en Gezin :</i> Centrum tot bescherming van de maatschappij te Doornik	100					50	50		20	20	25	25	25	25	30	<i>j) Santé publique et Famille :</i> Centre de défense sociale à Tournai.
<i>k) Rijkswacht :</i> Complex te Wilrijk Complex te Aarlen Kazerne van de mobiele groep te Gent Kazerne van de territoriale groep te Antwerpen Kazerne van de territoriale groep te Gent Complex te Namen Complex te Oostende Complex te Bergen Verscheidene Rijkswachtkazernes	70 30 150 40 60 35 40 60 430	50 15 50 40	50	50	50		30	40	50	50	50	50	50	50	100	<i>k) Gendarmerie :</i> Complexe de Wilrijk. Complexe d'Arlon. Caserne du groupe mobile de Gand. Caserne du groupe territorial d'Anvers. Caserne du groupe territorial de Gand. Complexe de Namur. Complexe d'Ostende. Complexe de Mons. Diverses gendarmeries.
<i>l) Diversen :</i> « Institut du Verre » te Charleroi Verkrijgingen en diverse werken vóór 1966 Verkrijgingen en diverse werken na 1966	60 1.750 6.530	60 220	160	150	235	295	300	520	670	750	710	935	975	1.010	960	<i>l) Divers :</i> Institut du verre à Charleroi. Acquisitions et travaux divers avant 1966. Acquisitions et travaux divers après 1966.
TOTALEN (In miljoenen frank.)	15.865	830	835	710	420	550	570	910	1.090	1.180	1.250	1.535	1.605	1.640	1.765	TOTAUX. (En millions de francs).

TOTALEN . . .
(In miljoenen frank.)

§ 3. — Het conjunctuurprogramma.

Art. 9.

Het conjunctuurprogramma slaat op een totaal bedrag van 50 miljard frank, te weten 20 miljard frank voor de periode van 1960 tot 1966 en 30 miljard frank voor de periode van 1967 tot 1974.

De uitgaven tijdens de genoemde perioden worden vastgesteld rekening houdend met de conjunctuur en worden verdeeld als volgt :

§ 3. — Le programme de conjoncture.

Art. 9.

Le programme de conjoncture s'élève à un montant total de 50 milliards de francs, soit 20 milliards de francs pour la période allant de 1960 à 1966 et 30 milliards de francs pour la période de 1967 à 1974.

Les dépenses, durant les périodes précitées, sont fixées en tenant compte de la conjoncture et réparties comme suit :

Perioden — Périodes	Wegen — Routes	Waterwegen — Voies hydrauliques	Gebouwen — Bâtiments	Stedebouw — Urbanisme	Totalen — Totaux
1960-1966	6.500	3.000	2.000	8.500	20.000
1967-1974	9.500	5.000	3.000	12.500	30.000
Algemeen totaal.	16.000	8.000	5.000	21.000	50.000
<i>Total général</i>					

In miljoenen frank

En millions de francs

Art. 10.

De uitgaven voor de wegen worden verdeeld als volgt :

Art. 10.

Les dépenses concernant les routes se répartissent comme suit :

Werken	Perioden — Périodes		Totaal — Total	Travaux
	1960-1966	1967-1974		
Secundaire wegen	5.000	7.000	12.000	Routes secondaires
Geschiktmaking stadswegen	1.500	2.500	4.000	Aménagements urbains
Totaal	6.500	9.500	16.000	Total

In miljoenen frank

En millions de francs

Art. 11.

De uitgaven voor de waterwegen worden verdeeld als volgt :

Art. 11.

Les dépenses concernant les voies navigables se répartissent comme suit :

Werken	Perioden — Périodes		Totaal — Total	Travaux
	1960-1966	1967-1974		
Waterwegen	3.000	5.000	8.000	Cours d'eau

In miljoenen frank

En millions de francs

Ze worden inzonderheid aan de volgende kunstwerken besteed :

Elles sont affectées notamment aux ouvrages ci-après :

Kunstwerken	Ramingen in miljoenen frank — Estimations en millions de francs	Ouvrages
Kanaal Dessel - Kwaadmechelen	200	Canal Dessel - Kwaadmechelen
Kanaal Bocholt - Herentals/Kanaal van Beverlo	525	Canal Bocholt - Herentals/Canal de Beverlo
Zuid - Willemsvaart.	150	Zuid - Willemsvaart
Kanaal Ieper - IJzer	200	Canal Ypres - Yser
Kanaal Plassendale - Nieuwpoort - Veurne	500	Canal Plassendale - Nieuport - Furnes
Kanaal Brugge - Sluis	250	Canal Bruges - Sluis
Leie	900	Lys
Afleidingskanaal der Leie	800	Canal de dérivation de la Lys
Kanaal Bossuit - Kortrijk	650	Canal Bossuit - Courtrai
Kanaal Roeselare - Leie/Haven van Roeselare	600	Canal Roulers - Lys/Port à Roulers
Demer	500	Demer
Kanaal Pommerœul - Antoing/Kanaal Bergen - Condé - 2 ^e faze	375	Canal Pommerœul - Antoing/Canal Mons - Condé - 2 ^e phase
Boven-Samber	200	Haute Sambre
Andere waterlopen	150	Autres cours d'eau
Buitengewoon onderhoud - Diversen	2.000	Entretien extraordinaire - Divers

Art. 12.

De uitgaven voor de gebouwen worden verdeeld als volgt :

Art. 12.

Les dépenses concernant les bâtiments se répartissent comme suit :

Werken	Perioden — Périodes		Totaal — Total	Travaux
	1960-1966	1967-1974		
Gebouwen	2.000	3.000	5.000	Bâtiments

In miljoenen frank

En millions de francs

Ze worden inzonderheid aan de volgende kunstwerken besteed :

Elles sont affectées notamment aux ouvrages ci-après :

Kunstwerken	Ramingen in miljoenen frank — Estimations en millions de francs	Ouvrages
Diverse administratieve centra in de provincie .	200	Divers centres administratifs en province
Koloniaal Museum te Tervueren	300	Musée colonial de Tervuren
Tehuizen voor mijnwerkers	120	Homes pour mineurs
Muntgebouw te Brussel	150	Hôtel des Monnaies à Bruxelles
Complexen voor het Ministerie van Financiën . .	400	Complexes pour le Ministère des Finances
Kantoren van het Ministerie van Financiën . .	200	Bureaux du Ministère des Finances
Administratief centrum van het Ministerie van Financiën te Charleroi	50	Centre administratif du Ministère des Finances à Charleroi
Centra voor landbouwkundig onderzoek . . .	200	Centres de recherches d'agriculture
Plantentuin te Meise	40	Jardin Botanique de Meise
Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurweten- schappen te Brussel	240	Institut royal des Sciences naturelles à Bruxelles
Postkantoren	400	Bureaux de postes
Sluiswachtershuizen, magazijnen, enz. van het Mi- nisterie van Openbare Werken en van Weder- opbouw	200	Maisons éclusières, magasins, etc., du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction
Rijkswachtkazernes	2.000	Gendarmeries
Diverse werken	500	Divers travaux

Art. 13.

De uitgaven voor de werken, bedoeld in artikel 2, 2°, en de tegemoetkomingen, bedoeld in artikel 2, 4°, *b* en *c*, worden verdeeld als volgt :

Art. 13.

Les dépenses concernant les travaux visés par l'article 2, 2°, et les interventions financières visées par l'article 2, 4°, *b* et *c*, se répartissent comme suit :

Werken en tegemoetkomingen	Perioden — Périodes		Totaal — Total	Travaux et interventions
	1960-1966	1967-1974		
Werken art. 2, 2°, en toelagen art. 2, 4°, <i>b</i> (Openbare Werken) .	7.250	8.675	15.925	Travaux art. 2, 2° et subventions art. 2, 4°, <i>b</i> (Travaux publics)
Toelagen art. 2, 4°, <i>c</i> .	1.250	3.825	5.075	Subventions art. 2, 4°, <i>c</i>
Totalen . . .	8.500	12.500	21.000	

In miljoenen frank

En millions de francs

Art. 14.

De Koning stelt bij een in de Ministerraad overlegd besluit vast dat de toestand van de economische conjunctuur het treffen van stimulerende maatregelen vordert. Hij stelt op dezelfde wijze het einde van die toestand vast.

Art. 14.

Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, constate que l'état de la conjoncture économique requiert des mesures de stimulation. Il constate, suivant les mêmes formalités, la fin de cet état.

Art. 15.

Zodra het koninklijk besluit, bedoeld in artikel 14 in werking is getreden, worden de nodige maatregelen getroffen voor de vastlegging van de kredieten bestemd voor de werken, eigendomsverkrijgingen en tegemoetkomingen van het conjunctuurprogramma bepaald in de artikelen 9 tot 13, alsmede voor de versnelling van het tempo der vastlegging van de kredieten voor de werken, eigendomsverkrijgingen en tegemoetkomingen van het basisprogramma, zoals dat tempo in de artikelen 4 tot 8 is vastgesteld.

Art. 15.

Dès l'entrée en vigueur de l'arrêté royal visé à l'article 14, les mesures sont prises en vue de l'engagement des crédits affectés aux travaux, acquisitions et interventions financières du programme de conjoncture prévu par les articles 9 à 13, ainsi qu'en vue d'accélérer le rythme des engagements des crédits affectés aux travaux, acquisitions et interventions financières du programme de base, tel que ce rythme est déterminé par les articles 4 à 8.

Art. 16.

Zodra het koninklijk besluit, bedoeld in artikel 14 in werking is getreden, kan de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw afwijken van de publiciteitstermijnen voor de overeenkomsten gesloten namens de Staat, gesteld in het koninklijk besluit tot regeling van de overeenkomsten betreffende de aannemingen van werken, leveringen en transporten voor rekening van de Staat.

Art. 16.

Dès l'entrée en vigueur de l'arrêté royal visé à l'article 14, le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction peut déroger aux délais de publicité applicables aux marchés passés au nom de l'Etat, déterminés par l'arrêté royal organique des marchés de travaux, de fournitures et de transports au nom de l'Etat.

§ 4. — Gemeenschappelijke en wijzigende bepalingen.

Art. 17.

Ingeval de op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw uitgetrokken vastleggings- en betalingskredieten, bestemd voor de uitvoering van de werken op het einde van het begrotingsjaar niet mochten opgebruikt zijn, kan het restant op de begroting van het volgende dienstjaar worden overgeboekt. Daartoe bepaalt de Koning, binnen de perken van die kredieten, het kredietbedrag dat bij de overeenkomstige rubriek van het volgend dienstjaar wordt ingedeeld. Die kredieten mogen vanaf 1 januari van het nieuwe dienstjaar worden gebruikt.

Art. 18.

Ieder jaar dient de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw een verslag over de uitvoering van deze wet in en maakt hij de lijst op van de in artikel 2 bedoelde werken en financiële tegemoetkomingen waarvoor kredieten zijn vastgelegd.

Het verslag en de lijst worden gevoegd bij het ontwerp van wet houdende de Rijksbegrotingen (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw).

Art. 19.

Opgeheven worden :

- 1° de artikelen 2, 3 en 4 van de wet van 5 juli 1956 tot wijziging van de begroting van de buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956 met het oog op het uitvoeren in de haven van Antwerpen van een programma van dringende investeringen van nationaal belang, gewijzigd bij de wet van 15 april 1958 ;
- 2° de wet van 9 maart 1957 die de planning aan geeft van de toe te kennen begrotingskredieten met het oog op het verwezenlijken van een programma van werken om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton of meer, gewijzigd bij de wet van 23 juli 1959.

HOOFDSTUK II.

WIJZIGING VAN ORGANIEKE WETTEN.

§ 1. — Wijziging van de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte.

Art. 20.

In de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstan-

§ 4. — Dispositions communes et abrogatoires.

Art. 17.

Dans l'éventualité où les crédits d'engagement et de paiement, prévus au budget du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction et destinés à assurer l'exécution des travaux, ne seraient pas entièrement utilisés à la fin de l'exercice budgétaire, le reliquat pourra être reporté au budget de l'exercice suivant. A cette fin, le Roi fixera, dans les limites de ces crédits, le montant du crédit à rattacher à la rubrique correspondante de l'exercice suivant. Il pourra être fait usage de ces crédits, dès le 1^{er} janvier du nouvel exercice.

Art. 18.

Chaque année le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction présente un rapport sur l'exécution de la présente loi et dresse la liste des travaux et des interventions financières, visés à l'article 2 et ayant fait l'objet d'un engagement de crédits.

Le rapport ainsi que la liste sont annexés au projet de budgets de l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction).

Art. 19.

Sont abrogés :

- 1° les articles 2, 3 et 4 de la loi du 5 juillet 1956, modifiant le budget des recettes et dépenses extraordinaires de l'exercice 1956, en vue de la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt national du port d'Anvers, modifiés par la loi du 5 avril 1958 ;
- 2° la loi du 9 mars 1957 donnant le planning des crédits budgétaires, en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus, de certaines voies navigables, modifiée par la loi du 23 juillet 1959.

CHAPITRE II.

MODIFICATIONS DE LOIS ORGANIQUES.

§ 1^{er}. — Modifications de l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 20.

Les articles 4 à 9 de l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en

digheden inzake onteigening ten algemenen nutte worden de artikelen 4 tot 9 door de volgende bepalingen vervangen :

« *Artikel 4. — § 1. —* Op verzoek van de onteigenende partij bepaalt de vrederechter bij bevelschrift dag en uur waarop de eigenaars en vruchtgebruikers van de te onteigenen percelen door de onteigenende partij zullen gedagvaard worden om voor hem te verschijnen op de plaats zelf van de te onteigenen percelen.

De dag van verschijning wordt vastgesteld ten laatste op de 21^e dag na de neerlegging van het verzoekschrift.

De termijn om te verschijnen mag niet korter zijn dan acht volle dagen.

In hetzelfde bevelschrift stelt de vrederechter een deskundige aan om de door artikel 5 bedoelde plaatsbeschrijving en het door artikel 7 bedoelde verslag op te maken.

§ 2. — De dagvaarding geeft bovenaan afschrift van :

- 1^o het koninklijk besluit waarbij tot de hoogdringende onteigening besloten werd ;
- 2^o het verzoekschrift door de onteigenende partij aan de vrederechter gericht ;
- 3^o het bevelschrift van de vrederechter.

De dagvaarding bevat tevens oproeping om aanwezig te zijn bij het opmaken van de plaatsbeschrijving.

§ 3. — Bij de ontvangst der dagvaarding is de gedaagde verplicht onmiddellijk de derde belanghebbenden, als bedoeld door artikel 19 van de wet van 17 april 1835 op de onteigening ten algemenen nutte, te verwittigen van de voorgenomen onteigening, dag, uur en plaats van verschijning voor de vrederechter en van het opmaken der plaatsbeschrijving.

§ 4. — De deskundige met het opmaken der plaatsbeschrijving belast, wordt door de vrederechter opgeroepen om op hogervermelde dag en uur bij de verschijning der partijen aanwezig te zijn.

§ 5. — Op de dag der verschijning, na de aanwezige partijen gehoord te hebben, doet de vrederechter de regelmatigheidstoetsing zoals bepaald in de artikelen 4 en 5 van de wet van 17 april 1835.

Tegen de uitspraak van de rechter die de eis der onteigenende partij wegens een onregelmatigheid verwerpt, kan hoger beroep aangetekend wor-

matière d'expropriation pour cause d'utilité publique sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Article 4. — § 1^{er}. —* Le juge de paix fixe par voie d'ordonnance, à la requête de l'expropriant, les jour et heure auxquels les propriétaires et usufruitiers des parcelles à exproprier seront assignés par l'expropriant à comparaître devant le juge sur les lieux à exproprier.

Le jour de la comparution est fixé au plus tard au 21^e jour qui suit le dépôt de la requête.

Le délai de comparution ne peut être inférieur à huit jours francs.

Le juge de paix commet, par la même ordonnance, un expert chargé de dresser l'état descriptif des lieux prévu à l'article 5, et d'établir le rapport prévu à l'article 7.

§ 2. — L'assignation à comparaître porte, en tête, copie :

- 1^o de l'arrêté royal décrétant l'expropriation par application de la procédure d'extrême urgence ;
- 2^o de la requête adressée par l'expropriant au juge de paix ;
- 3^o de l'ordonnance du juge de paix.

L'assignation comporte, en outre, convocation à être présent à l'établissement de l'état descriptif des lieux.

§ 3. — Dès la réception de l'assignation, l'assigné est tenu d'aviser les tiers intéressés, au sens de l'article 19 de la loi du 17 avril 1835 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, de l'expropriation poursuivie, ainsi que des jour, heure et lieu de comparution devant le juge de paix et de l'établissement de l'état descriptif des lieux.

§ 4. — L'expert chargé de l'établissement de l'état descriptif des lieux est convoqué, par le juge de paix, à être présent lors de la comparution des parties, aux jour et heure précités.

§ 5. — Le jour de la comparution, après avoir entendu les parties présentes, le juge de paix procède aux vérifications prescrites par les articles 4 et 5 de la loi du 17 avril 1835.

Le jugement par lequel le juge déboute l'expropriant de son action du chef d'irrégularité est susceptible d'appel devant le tribunal de première ins-

den bij de rechtbank van eerste aanleg in de vorm bepaald door artikel 6 van voormelde wet van 17 april 1835.

Acht de vrederechter de gevolgde procedure regelmatig, dan bepaalt hij in dezelfde uitspraak onmiddellijk bij wijze van ruwe schatting de som die provisioneel door de onteigenende partij aan de rechthebbenden als globale onteigeningsvergoeding moet worden uitgekeerd. Het bedrag van deze provisionele vergoeding mag niet lager zijn dan 90 t. h. van de door de onteigenaar aangeboden som.

Tegen deze uitspraak van de rechter bestaat geen beroep. Zij wordt in het register van de bevoegde hypotheekbewaarder overgeschreven en heeft, ten aanzien van derden, dezelfde uitwerking als de overschrijving van een akte van overdracht.

§ 6. — Het door de rechter vastgestelde bedrag van de provisionele vergoeding wordt krachtens de uitspraak, en zonder dat het nodig is deze vooraf te doen betekenen, in de Deposito- en Consignatiekas gestort om overeenkomstig de voorschriften van artikel 22 der wet van 17 april 1835 de rechthebbenden te worden ter hand gesteld. Het voor de storting uitgegeven bevelschrift tot betaling is van het voorafgaand visum van het Rekenhof vrijgesteld, maar is onderworpen aan de regelen bepaald in artikel 23 der wet van 15 mei 1846.

Artikel 5. — Dadelijk na de verschijning ter plaatse vangt de door de rechter aangewezen deskundige aan met het opmaken der plaatsbeschrijving.

De onteigenaar, de eigenaar en de vruchtgebruiker, evenals de door de rechter toegelaten tussenkomende partijen, mogen de verrichtingen bijwonen. De partijen kunnen alle om het even welke opmerkingen betreffende de plaatsbeschrijving in het proces-verbaal doen aantekenen. De bij de verrichtingen tegenwoordige partijen worden in het proces-verbaal vermeld.

De in artikel 19 der wet van 17 april 1835 aangewezen derden-belanghebbenden die voor de rechter bij de eerste verschijning niet zijn tussengekomen, kunnen worden toegelaten tot tussenkomst bij het opmaken van de plaatsbeschrijving, doch zonder dat de verrichtingen daardoor enige vertraging mogen lijden.

De plaatsbeschrijving wordt bij de griffie van het vredegerecht ingediend binnen vijftien dagen na de verschijning ter plaatse.

Op de dag zelf van de indiening zendt de deskundige het door de rechter opgegeven aantal vooreensluitend verklaarde afschriften van de plaatsbeschrijving bij aangetekende brief aan de onteigenaar.

tance, dans les formes déterminées par l'article 6 de la loi précitée.

Si le juge de paix estime que la procédure suivie est régulière, il fixe séance tenante, dans le même jugement, par voie d'évaluation sommaire, le montant de l'indemnité provisionnelle que l'expropriant versera, à titre d'indemnité d'expropriation globale, aux ayants droit. Le montant de cette indemnité provisionnelle ne peut pas être inférieur à 90 p. c. de la somme offerte par l'expropriant.

Ce jugement n'est susceptible d'aucun recours. Il est transcrit sur le registre du conservateur des hypothèques compétent et produit, à l'égard des tiers, les mêmes effets que la transcription d'un acte de cession.

§ 6. — En vertu du jugement, et sans qu'il soit besoin de le faire signifier au préalable, le montant de l'indemnité provisionnelle fixé par le juge est déposé à la Caisse des Dépôts et Consignations, pour être remis aux ayants droit, conformément aux prescriptions de l'article 22 de la loi du 17 avril 1835. L'ordonnance de paiement émise en vue du dépôt est exempte du visa préalable de la Cour des Comptes, mais est soumise aux règles établies par l'article 23 de la loi du 15 mai 1846.

Article 5. — Aussitôt après la comparution sur les lieux, l'expert commis par le juge établit l'état descriptif des lieux.

L'expropriant, le propriétaire, l'usufruitier ainsi que les parties dont l'intervention a été accueillie par le juge peuvent assister aux opérations. Les parties peuvent faire consigner au procès-verbal toutes observations relatives à l'état descriptif des lieux. Il est fait mention, au procès-verbal, des parties qui ont assisté aux opérations.

Les tiers intéressés désignés à l'article 19 de la loi du 17 avril 1835, qui ne sont pas intervenus devant le juge, sont recevables à intervenir lors de l'établissement de l'état descriptif, mais sans qu'il en résulte aucun retard pour les opérations.

L'état descriptif des lieux est déposé au greffe de la justice de paix, dans les quinze jours qui suivent la comparution sur les lieux.

Le jour même du dépôt, l'expert envoie à l'expropriant, par lettre recommandée, le nombre de copies certifiées conformes de l'état descriptif, indiqué par le juge.

Artikel 6. — De onteigenaar neemt het onteigende goed in bezit nadat hij de rechthebbenden heeft betekend :

- 1° een afschrift van de uitspraak tot vaststelling der provisionele vergoeding ;
- 2° het bewijs van storting van de provisionele vergoeding in de Deposito- en Consignatiekas ;
- 3° een voor eensluidend verklaard afschrift van de plaatsbeschrijving bedoeld in artikel 5.

Artikel 7. — § 1. — De deskundige, krachtens artikel 4 door de vrederechter aangesteld, dient zijn verslag in binnen de termijn van één maand na de dag vastgesteld voor de eerste verschijnen der partijen voor de rechter. Indien hij zulks nodig acht, kan de rechter die termijn met één maand verlengen.

Samen met zijn verslag dient de deskundige het door de rechter opgegeven aantal voor eensluidend verklaarde afschriften in. De rechter roept de partijen en de deskundige op tot de terechtzitting, waarvan hij de datum vaststelt met een tussenruimte van ten minste vijftien dagen ; bij de oproepingsbrief voor de partijen wordt een afschrift van het verslag gevoegd.

§ 2. — Na de aanwezige partijen te hebben gehoord, bepaalt de rechter op die terechtzitting het bedrag van de wegens de onteigening verschuldigde vergoedingen.

Tegen zijn vonnis, dat uiterlijk één maand na de indiening van het verslag wordt geveld, staat geen beroep open. Het wordt binnen tien dagen na de uitspraak aan de partijen betekend.

Zo het totaal der vergoedingen die een recht-hebbende toegewezen worden, hoger is dan de provisionele vergoeding toegekend krachtens artikel 4, is de onteigenaar gehouden het bijkomend bedrag binnen een maand na de uitspraak te consigneren, zo niet kan de onteigende krachtens hetzelfde vonnis de werken doen stilleggen.

§ 3. — De door de rechter krachtens dit artikel toegekende vergoedingen kunnen niet meer worden gewijzigd twee maanden na de betekening van het vonnis, zoals hiervoor bepaald in § 2, tweede lid, van dit artikel, indien binnen dat tijdsverloop geen van de partijen de herziening van het vonnis heeft aangevraagd voor de rechtbank van eerste aanleg.

Deze vordering tot herziening kan ook gesteund zijn op de onregelmatigheid der onteigening.

Artikel 8. — De vorderingen tot ontbinding of opeising, alsook alle andere zakelijke vorderingen kunnen de onteigening niet tegenhouden noch de uitwerking ervan verhinderen ; het recht van de eisers gaat over op de prijs, terwijl het goed ervan wordt ontheven.

Article 6. — L'expropriant prend possession du bien exproprié après avoir signifié aux ayants droit :

- 1° une copie du jugement fixant le montant de l'indemnité provisionnelle ;
- 2° le certificat de dépôt de l'indemnité provisionnelle à la Caisse des Dépôts et Consignations ;
- 3° une copie certifiée conforme de l'état descriptif des lieux visé à l'article 5.

Article 7. — § 1^{er}. — L'expert commis par le juge de paix en vertu de l'article 4, dépose son rapport dans le délai d'un mois suivant le jour fixé pour la première comparution des parties devant le juge. S'il l'estime nécessaire, le juge peut proroger ce délai d'un mois.

L'expert dépose, en même temps que son rapport, le nombre de copies certifiées conformes, indiqué par le juge. Celui-ci convoque les parties et l'expert à l'audience, dont il fixe la date à quinze jours d'intervalle au moins ; à la lettre de convocation des parties est annexée une copie du rapport.

§ 2. — A cette audience, le juge, après avoir entendu les parties présentes, fixe le montant des indemnités dues du chef de l'expropriation.

Son jugement, qui est rendu au plus tard un mois après le dépôt du rapport, n'est susceptible d'aucun recours. Il est notifié aux parties dans les dix jours du prononcé .

Si le montant total des indemnités allouées à un ayant droit excède le montant de l'indemnité provisionnelle octroyée en vertu de l'article 4, l'expropriant est tenu de consigner le supplément dans le mois du jugement, à défaut de quoi, l'exproprié pourra, en vertu du même jugement, faire suspendre les travaux.

§ 3. — Les indemnités allouées par le juge en vertu du présent article ne sont plus susceptibles de modification à l'expiration d'un délai de deux mois à partir de la notification du jugement visé au § 2, alinéa 2, du présent article, si aucune des parties n'a demandé, avant l'expiration de ce délai, la revision du jugement devant le tribunal de première instance.

L'action en revision peut également être fondée sur l'irrégularité de l'expropriation.

Article 8. — Les actions en résolution ou en revendication, de même que toutes autres actions réelles, ne peuvent arrêter l'expropriation, ni en empêcher l'effet ; le droit des réclamants est transporté sur le prix et l'immeuble en est affranchi.

Zo de in artikel 19 der wet van 17 april 1835 aangewezen derden-belanghebbenden zich aanmelden of door de eigenaar of de vruchtgebruiker in de zaak worden geroepen, worden zij als tussenkomende partijen toegelaten, maar zonder dat de rechtspleging daardoor enige vertraging mag lijden.

Indien de derden-belanghebbenden ingevolge nalatigheid der krachtens artikel 4 gedaagde partijen niet voor de vrederechter verschijnen vóór de uitspraak bedoeld in artikel 7, dan zijn de hiervoor vermelde gedaagden tegenover deze derden-belanghebbenden aansprakelijk zoals bepaald in artikel 19 van de wet van 17 april 1835.

Artikel 9. — § 1. — Alle betekeningen en oproepingen worden gedaan bij ter post aangetekende brief.

Indien de onteigende zijn woonplaats niet in het land heeft, worden al de dagvaardingen en betekeningen geldig overhandigd aan de burgemeester van de gemeente waar de onteigende goederen gelegen zijn.

§ 2. — Indien de deskundige de in artikel 5 bedoelde plaatsbeschrijving en het in artikel 7 bedoelde verslag niet binnen de gestelde termijnen heeft ingediend, wordt hij op verzoek van de meestgerede partij vervangen, onverminderd de schade-loosstelling waartoe hij tegenover de partijen zou kunnen gehouden zijn wegens niet-vervulling van de taak die hij op zich had genomen. »

Art. 21.

De Koning wordt ertoe gemachtigd de bepalingen van de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte te coördineren met de uitdrukkelijke of impliciete wijzigingen die genoemde wet op het ogenblik van de coördinatie heeft of zal hebben ondergaan.

Daartoe kan hij :

- 1° de volgorde en nummering van de artikelen wijzigen ;
- 2° de in de te coördineren bepalingen voorkomende verwijzigingen wijzigen ten einde ze met de nieuwe nummering in overeenstemming te brengen ;
- 3° de redactie wijzigen ten einde eenheid in de terminologie te brengen.

De gecoördineerde tekst zal het volgend opschrift dragen : « Wet betreffende de rechtspleging in uiterst dringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte ».

Les tiers intéressés désignés à l'article 19 de la loi du 17 avril 1835, s'ils se présentent ou sont appelés en cause par le propriétaire ou l'usufruitier, sont reçus intervenants, mais sans qu'il en résulte aucun retard pour la procédure.

Si, en raison de la négligence des parties assignées en vertu de l'article 4, les tiers intéressés ne comparaissent pas devant le juge de paix avant le prononcé du jugement visé à l'article 7, ces parties sont responsables à l'égard des tiers intéressés, comme il est dit à l'article 19 de la loi du 17 avril 1835.

Article 9. — § 1^{er}. — Toute notification ou convocation est faite par lettre recommandée à la poste.

Si l'exproprié n'est pas domicilié dans le pays, toutes les assignations et notifications sont valablement remises au bourgmestre de la commune de la situation des immeubles expropriés.

§ 2. — Si l'expert n'a pas déposé dans les délais impartis l'état descriptif des lieux prévu à l'article 5 et le rapport prévu à l'article 7, il est remplacé, à la requête de la partie la plus diligente, sans préjudice des dommages-intérêts dont il serait tenu à l'égard des parties en raison du non-accomplissement de sa mission. »

Art. 21.

Le Roi est autorisé à coordonner les 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 avec les modifications expresses ou implicites que cette loi a ou aura subies au moment où la coordination sera réalisée.

A cette fin, il peut :

- 1° modifier l'ordre et la numérotation des articles ;
- 2° modifier les références contenues dans les dispositions à coordonner en vue de les mettre en concordance avec la numérotation nouvelle ;
- 3° modifier la rédaction en vue d'assurer une terminologie uniforme.

La coordination portera l'intitulé : « Loi relative à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique ».

§ 2. — Aanvulling van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen.

Art. 22.

In de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen wordt een als volgt luidend artikel 12bis ingevoegd :

« De Koning kan, bij een in de Ministerraad overlegd besluit, onder de bepalingen en voorwaarden van de door hem goed te keuren tekeningen en bestekken voor een termijn van ten hoogste vijftig jaar aan particulieren of aan publiekrechtelijke of privaatrechtelijke maatschappijen concessie verlenen tot het aanleggen, het uitrusten en het onderhouden van een autosnelweg met aanhorigheden alsook tot het oprichten en exploiteren van diensten ten behoeve van de gebruikers.

De concessiehouder kan, namens de Staat, de onteigening ten algemenen nutte van de voor het aanleggen van de geconcedeerde autosnelweg nodige onroerende goederen vorderen. De Koning bepaalt het plan van de te onteigenen percelen en de procedure volgens welke de onteigeningen moeten geschieden.

De concessiehouder voert de concessie uit op eigen kosten, risico en gevaar. De beloning wordt berekend in verhouding tot het op de autosnelweg vastgestelde verkeer. Ze wordt gedragen, ofwel door de Staat, die ieder jaar de nodige kredieten op zijn begroting uittrekt, ofwel door de weggebruiker, wanneer de concessiehouder gemachtigd wordt die beloning te innen in de vorm van retributies. De Koning bepaalt de wijze van beloning in het in Ministerraad overlegd besluit, bedoeld in het eerste lid. »

Gegeven te Brussel, 10 november 1960.

§ 2. — Addition à la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes.

Art. 22.

Un article 12bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 12 juillet 1956, établissant le statut des autoroutes :

« Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, concéder à des particuliers ou à des sociétés publiques ou privées, pour un terme ne dépassant pas cinquante années, la construction, l'équipement et l'entretien d'une autoroute et de ses dépendances ainsi que l'établissement et l'exploitation de services au profit des usagers, aux clauses et conditions des plans et cahiers des charges à approuver par lui.

Le concessionnaire est autorisé à poursuivre, au nom de l'Etat, l'expropriation pour cause d'utilité publique, des immeubles nécessaires à la construction de l'autoroute concédée. Le Roi arrête le plan des parcelles à exproprier et détermine la procédure suivant laquelle l'expropriation sera réalisée.

Le concessionnaire exécute la concession à ses frais, risques et périls. La rémunération est calculée en fonction de la circulation constatée sur l'autoroute. Elle est soit supportée par l'Etat qui inscrit chaque année, à son budget, les crédits nécessaires, soit à charge de l'usager lorsque le concessionnaire est autorisé à percevoir cette rémunération sous forme de redevances. Le Roi détermine le mode de rémunération dans l'arrêté délibéré en Conseil des Ministres visé à l'alinéa 1^{er}. »

Donné à Bruxelles, le 10 novembre 1960.

BAUDOUIN.

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Financiën,

PAR LE ROI :
Le Ministre des Finances,

J. VAN HOUTTE.

De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw,

Le Ministre des Travaux publics
et de la Reconstruction,

O. VANAUDENHOVE.

BIJLAGEN



ANNEXES

TABLE 1.

Verdeling van de bruto-investeringen over de publieke sector
en de particuliere sector
(in miljoenen frank).

Aanduiding	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Désignation
I. Totaal van de burgerlijke investeringen	62.892	61.331	64.055	67.753	71.988	77.789	87.096	96.552	93.063	I. Total des investissements civils.
A. Totaal van de burgerlijke openbare investeringen	15.190	14.833	13.924	14.064	13.965	17.362	17.495	17.912	17.694	A. Total des investissements publics civils.
1. Vervoer en verkeer (a)	10.273	10.071	9.337	9.159	8.767	11.355	11.781	12.608	12.087	1. Transports et communications (a).
2. Openbare Rijksgebouwen	894	786	645	730	752	1.168	1.395	1.418	1.290	2. Bâtiments publics de l'Etat.
3. Lagere besturen	3.147	3.102	3.159	3.225	3.511	3.888	3.729	3.283	3.682	3. Administrations subordonnées.
4. Watervoorziening	876	874	783	950	935	951	590	603	635	4. Distribution d'eau.
B. Investerings van de particuliere sector	47.702	46.498	50.131	53.689	58.023	60.427	69.601	78.640	75.369	B. Investissements du secteur privé.
II. Totaal van de openbare investeringen	16.854	19.195	23.095	22.495	20.358	22.382	21.824	22.902	21.784	II. Total des investissements publics.
A. Totaal van de burgerlijke openbare investeringen	15.190	14.833	13.924	14.064	13.965	17.362	17.495	17.912	17.694	A. Total des investissements publics civils.
B. Investerings van Landsverdediging	1.664	4.362	9.171	8.431	6.393	5.020	4.329	4.990	4.090	B. Investissements de la Défense nationale.
III. Algemeen totaal (I + IIB)	64.556	65.693	73.226	76.184	78.381	82.809	91.425	101.542	97.153	III. Total général (I + IIB).

Bronnen : Ministerie van Economische Zaken, Algemene Directie voor Studie en Documentatie.

Studiegroep inzake Openbare Investerings van de Interministeriële Economische Commissie.
Gemeentekrediet van België, jaarverslagen.

(a) N.M.B.S., N.B.N.Z.V., N.M.V.B., Rijkszeewezen, R.L.W., Posterijen en Postcheckdienst, R.T.T., N.I.R., Rijkswegen en wegen van de lagere besturen, waterwegen, zee- en binnenhavens.

Sources : Ministère des Affaires économiques, Direction générale des Etudes et de la Documentation.

Groupe d'Etude des Investissements publics de la Commission économique interministerielle.
Crédit communal de Belgique, rapports annuels.

(a) S.N.C.B., O.N.J., S.N.C.V., marine de l'Etat, R.V.A., Postes et Office des Chèques Postaux, R.T.T., I.N.R., routes de l'Etat et des administrations subordonnées, voies hydrauliques, ports de mer et ports intérieurs.

Goederenvervoer

(in miljarden ton/kilometer).

Transport de marchandises

(en milliards de tonnes/kilomètres).

	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	
Weg	3.056	3.333	3.659	3.679	3.972	4.207	4.698	4.786	—	5.370	Route
Spoor	5.669	5.463	6.630	6.114	5.785	5.697	6.618	6.922	6.530	5.778	Rail
Water	2.629	2.998	3.474	3.389	3.928	4.116	4.617	4.493	4.602	4.326	Eau
Totaal	11.354	11.794	13.763	13.182	13.685	14.020	15.933	16.201	—	15.474	Total

Reizigersvervoer

(in miljarden reizigers/kilometer).

Transport de voyageurs

(en milliards de voyageurs/kilomètres).

	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	
Weg (1). . . .	8.996	9.645	10.873	13.406	15.120	16.326	17.667	19.404	—	22.568	Route (1)
Spoor N.M.B.S. (2) .	9.125	8.903	9.213	9.439	9.464	9.533	9.888	10.468	10.678	11.046	S.N.C.B. (2)
N.M.V.B. (2) .											S.N.C.V. (2)
Totaal	18.121	18.548	20.086	22.845	24.584	25.859	27.555	29.872	—	33.614	Total

Bronnen : Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw.

Nationaal Instituut voor de Statistiek.

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (statistisch jaarboek).

Sources : Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction.

Institut national des Statistiques.

Société nationale des Chemins de Fer (annuaire statistique).

(1) Het vervoer per autobus van de N.M.B.S. en van de N.M.V.B. niet inbegrepen.

(2) Spoor + autobus.

(1) Non compris le transport par autobus de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V.

(2) Rail + autobus.

TABEL 3.

TABLEAU 3.

Vastleggingen van het Ministerie van Openbare Werken
en van Wederopbouw.

Waarde (volgens de lopende prijzen) in miljoenen frank.

Engagements du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction.

Valeur (aux prix courants) en millions de francs.

	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	
Wegennet	1.708	2.244	1.995	1.090	1.251	1.788	2.162	3.946	1.989	3.411	3.453	Réseau routier.
Werken	944	1.092	1.414	539	845	1.246	1.491	3.472	1.672	2.705	2.408	Travaux.
Toelagen	764	1.152	581	551	406	542	671	474	317	706	1.045	Subventions.
Waterwegen en havens .	1.468	1.099	1.666	904	716	1.989	1.988	543	885	1.583	2.425	Voies hydrauliques et ports.
Werken	824	948	1.369	730	641	1.783	1.839	499	639	1.255	1.895	Travaux.
Toelagen	644	151	297	174	75	206	149	44	246	328	530	Subventions.
Gebouwen	1.290	1.796	1.361	1.550	1.327	2.375	1.987	1.853	1.437	1.968	3.470	Bâtiments.
Werken	632	819	810	867	647	1.269	1.448	1.383	1.120	1.320	2.637	Travaux.
Toelagen	658	977	551	683	680	1.106	539	470	317	648	833	Subventions.
<i>Schoolgebouwen</i>	<i>653</i>	<i>600</i>	<i>469</i>	<i>516</i>	<i>489</i>	<i>891</i>	<i>942</i>	<i>1.028</i>	<i>912</i>	<i>1.039</i>	<i>2.488</i>	<i>Bâtiments scolaires.</i>
Werken	445	346	350	359	319	569	659	795	746	775	1.996	Travaux.
Toelagen	208	254	119	157	170	322	283	233	166	264	492	Subventions.
<i>Andere gebouwen.</i> . . .	<i>637</i>	<i>1.196</i>	<i>892</i>	<i>1.034</i>	<i>838</i>	<i>1.484</i>	<i>1.045</i>	<i>825</i>	<i>525</i>	<i>929</i>	<i>982</i>	<i>Autres bâtiments.</i>
Werken	187	473	460	508	328	700	789	588	374	545	641	Travaux.
Toelagen	450	723	432	526	510	784	256	237	151	384	341	Subventions.
Overige investeringen . .	265	469	571	474	407	540	659	492	409	498	708	Autres investissements.
Toelagen												Subventions.
Totaal der vastleggingen .	4.731	5.608	5.593	4.018	3.701	6.692	6.796	6.834	4.720	7.460	10.056	Ensemble des engagements.
Werken	2.400	2.859	3.593	2.136	2.133	4.298	4.778	5.354	3.431	5.280	6.940	Travaux.
Toelagen	2.331	2.749	2.000	1.882	1.568	2.394	2.018	1.480	1.289	2.180	3.116	Subventions.

Bronnen : Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw.

Sources : Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction.

TABEL 4.

Aandeel van de door het Ministerie van Openbare Werken aangegane verbintenissen in de gezamenlijke door de Staat aangegane investeringen.
Waarde (volgens de lopende prijzen) in miljarden frank.

TABLEAU 4.
Part des engagements contractés par le Ministère des Travaux publics dans l'ensemble des investissements civils contractés par l'Etat.
Valeur (aux prix courants) en milliards de francs.

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	
Burgerlijke investeringen van de Staat .	9.6	10.2	8.2	7.6	10.6	10.5	11.0	11.3	15.4	Investissements civils de l'Etat
Investeringen van het Ministerie van Openbare Werken (centraal bestuur)	2.9	3.6	2.1	2.1	4.3	4.8	5.3	3.4	5.3	Investissements du Ministère des Travaux publics (pouvoir central)
Idem in % van de burgerlijke investeringen van de Staat	30	35	26	28	41	46	48	30	35	Idem en % des investissements civils de l'Etat
Investeringen ten bate van de lagere besturen	2.7	2.0	1.9	1.6	2.4	2.0	1.5	1.3	2.2	Investissements au profit des pouvoirs subordonnés
Idem in % van de burgerlijke investeringen van de Staat	28	20	23	21	22	19	14	12	14	Idem en % des investissements civils de l'Etat
Totaal der investeringen van het Ministerie van Openbare Werken.	5.6	5.6	4.0	3.7	6.7	6.8	6.8	4.7	7.5	Total des investissements du Ministère des Travaux publics
Idem in % van de burgerlijke investeringen van de Staat	58	55	49	49	63	65	62	42	49	Idem en % des investissements civils de l'Etat

Bronnen : Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw.

Sources : Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction.

TABEL 5.

TABLEAU 5.

Aandeel van de door het Ministerie van Openbare Werken
geboekte uitgaven in de gezamenlijke burgerlijke openbare uitgaven.
Waarde (volgens de lopende prijzen) in miljarden frank.

Part des décaissements comptabilisés par le Ministère des Travaux publics
dans l'ensemble des décaissements publics civils.
Valeur (aux prix courants) en milliards de francs.

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	
Uitgaven voor burgerlijke openbare investeringen (Rijk, parastatale instellingen en lagere besturen)	16.9	16.7	15.9	16.8	17.3	19.8	20.8	21	20.9	Décaissements pour investissements publics civils (Etat, organismes parastatals et administrations subordonnées).
Totaal der investeringsuitgaven van het Ministerie van Openbare Werken. .	4.8	4.9	4.9	4.4	4.7	5.6	6.5	7	5.8	Total des décaissements pour investissements du Ministère des Travaux publics.
Idem in % van de uitgaven voor burgerlijke openbare investeringen	28.4	29.3	30.8	26.1	27.1	28.2	31.2	33.3	27.7	Idem en % des décaissements pour investissements publics civils .

Bronnen : Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw.
G.R.I.P.

Sources : Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction.
G.R.I.P.

TABEL 6.

Lengten van de netten
(in km).

TABLEAU 6.

Longueurs des réseaux
(en km).

HUIDIGE — ACTUELLES				TOEKOMSTIGE — FUTURES						
				WEGEN — ROUTES			AUTOSNELWEGEN — AUTOROUTES			
				2 v	3 v	4 v	2 × 2	2 × 3	2 × 4	
WEGEN — ROUTES	2 v	5.985	4.994	2.480	2.187	327				
	3 v		903		747	156				
	4 v		88			55		33		
	2 × 2	188	180				117	63		
	2 × 3		8					8		
	2 × 4		0						0	
				66	152	205	854	371	82	Te bouwen — A con- struire
				2.546	3.086	743	971	475	82	Tota- len — To- tales
				6.375			1.528			

DG 162^a 26-1-60

TABLEAU 7.

TABEL 7.

Besparing per voertuig/kilometer (waarde 1956) — Besparing op materieel.
Jaarlijkse kostprijs van het rollend materieel, met inbegrip van gewoon onderhoud en herstellingen (weeldetaks afgetrokken).

Economie par véhicule/kilomètre (valeur 1956) — Economie de matériel.
Coût annuel du matériel roulant, entretien courant et réparations comprises (taxe de luxe déduite).

Voertuigentype	Aantal voertuigen — Nombre de véhicules	Per voer- tuig af te schrijven bedrag — Montant à amortir par véhicule	Levensduur (jaren) — Années de vie			Jaarlijkse kostprijs (in miljoenen) — Coût annuel (en millions)			Type de véhicules
			op niet verbeterde weg — sur route non aménagée	op ver- beterde weg — sur route amé- nagée	op auto- snelweg — sur au- toroute	op niet verbeterde weg — sur route non aménagée	op ver- beterde weg — sur route amé- nagée	op auto- snelweg — sur au- toroute	
Personenwagens van meer dan 18 PK.	47.837	180.000	8	10	12	1.076	861	718	Voitures de plus de 18 C.V.
Personenwagens van 11 tot 18 PK	137.324	140.000	7	9	12	2.746	2.136	1.602	Voitures de 11 à 18 C.V.
Personenwagens van minder dan 11 PK.	351.970	65.000	6	8	10	3.813	2.860	2.288	Voitures de moins de 11 C.V.
Vrachtwagens van minder dan 2,5 t.	87.015	150.000	10	13	18	1.305	1.004	725	Camions de moins de 2,5 t.
Vrachtwagens van meer dan 2,5 t.	57.131	200.000	12	15	20	952	762	571	Camions de plus de 2,5 t.
Autobussen en autocars	4.389	850.000	15	20	25	249	188	149	Autobus et autocars.
Totaal	685.666					10.141	7.811	6.053	Totaux.

TABEL 8.

Verzameltabel der uitgaven van het programma 1960-1974 en van overeenkomstige baten geactualiseerd op 1960.

(in miljoenen frank)

TABLEAU 8.

Tableau récapitulatif des dépenses du programme 1960-1974 et des bénéfices correspondants actualisés en 1960.

(en millions de francs).

Jaar — Année	Uitgaven — Dépenses	Samenge- voegde uitgaven — Dépenses cumulées	Actualisatiepercentage : 8 % — Taux d'actualisation : 8 %			
			Uitgaven — Dépenses		Baten — Bénéfices	
			jaarlijkse of per perioden — annuelles ou par périodes	samenge- voegde — cumulées	jaarlijkse of per perioden — annuels ou par périodes	samengevoegde — cumulés
1	2	3	4	5	6	7
1960	0	0	0	0	0	0
1961	125	125	116	116	0	0
1962	443	568	380	496	9,984	9,984
1963	685	1.253	543	1.039	45,854	55,838
1964	875	2.128	643	1.682	102,718	158,556
1965	1.230	3.358	836	2.518	176,606	335,162
1966	1.607	4.965	1.012	3.530	281,305	616,467
1967	2.125	7.090	1.239	4.769	418,832	1.035,299
1968	2.743	9.833	1.481	6.250	600,303	1.635,602
1969	3.100	12.933	1.550	7.800	832,165	2.467,767
1970	3.392	16.325	1.570	9.370	1.090,485	3.558,252
1971	3.700	20.025	1.584	10.954	1.365,032	4.923,284
1972	3.883	23.908	1.541	12.495	1.658,789	6.582,073
1973	4.075	27.983	1.495	13.990	1.946,874	8.528,947
1974	4.237	32.220	1.440	15.430	2.237,241	10.766,188
1975	3.210	35.430	1.011	16.441	2.525,726	13.291,914
1976	1.070	36.500	311	16.752	2.701,358	15.993,272
1977	0				2.708,920	18.702,192
1960-1977	36.500		16.752		18.702	
1978-1980	0	36.500	0	16.752	7.595	26.297
na/au-delà de 1980	0	36.500	0	16.752	37.029	63.326
Totaal — Total	36.500		16.752		63.326	

Productiviteitscijfer : 2,78.

Indice de productivité : 2,78.

TABEL 10.

Vergelijking van het verkeer over de waterwegen
en de nijverheidsproductie.

TABLEAU 10.

Comparaison du trafic de la voie d'eau
et de la production industrielle.

Jaren — Années	Nijverheidsproductie — Production industrielle	Gans het net — Ensemble du réseau	Verbinding Luik - Antwerpen en vertakkingen — Liaison Liège - Anvers et embranchements
1901	52	29	—
1902	56	31	—
1903	54	35	—
1904	58	37	—
1905	60	39	—
1906	63	39	—
1907	64	41	—
1908	63	38	—
1909	66	41	—
1910	69	45	—
1911	72	48	—
1912	76	53	—
1913	77	56	—
—	—	—	—
1920	60	34	32
1921	55	32	25
1922	66	45	40
1923	73	52	52
1924	82	55	52
1925	82	59	55
1926	87	60	52
1927	96	69	62
1928	104	77	71
1929	107	74	68
1930	100	82	71
1931	89	85	76
1932	78	85	78
1933	82	89	83
1934	84	95	93
1935	94	97	87
1936	102	100	93

Jaren — Années	Nijverheidsproductie — Production industrielle	Gans het net — Ensemble du réseau	Verbinding Luik - Antwerpen en vertakkingen — Liaison Liège - Anvers et embranchements
1937	111	110	105
1938	100	100	100
1939	—	100	101
1940	—	—	34
1941	—	64	60
1942	—	—	55
1943	—	72	65
1944	—	40	52
1945	—	47	53
1946	—	60	69
1947	112	69	72
1948	121	75	76
1949	124	89	94
1950	128	102	108
1951	147	118	126
1952	143	115	122
1953	143	134	157
1954	154	140	165
1955	167	157	190
1956	177	153	191
1957	177	157	203
1958	165	147	199
1959	—	164	223

TABEL 11.

Totale productiviteit (investerings herleid tot 49,39 %).
Verzameltabel van de uitgaven en besparingen der
gebruikers.
(in miljoenen frank).

TABLEAU 11.

Productivité globale (investissements réduits à 49,39 %).
Tableau récapitulatif des dépenses et des économies
des usagers.
(en millions de francs).

Jaren — Années	Jaarlijkse uitgaven — Dépenses annuelles	Jaarlijkse besparingen — Economies annuelles	Actualisatiepercentage 8 % Taux d'actualisation 8 %		Actualisatiepercentage 5 % Taux d'actualisation 5 %	
			Samengevoegde uitgaven — Dépenses cumulées	Samengevoegde besparingen — Economies cumulées	Samengevoegde uitgaven — Dépenses cumulées	Samengevoegde besparingen — Economies cumulées
1960	179		179		179	
1961	546		684		698	
1962	753		1.329		1.381	
1963	751	98	1.925	78	2.029	84
1964	753	203	2.479	226	2.649	251
1965	829	315	3.044	441	3.300	498
1966	876	436	3.596	716	3.953	824
1967	797	566	4.061	1.047	4.520	1.226
1968	664	705	4.420	1.427	4.970	1.704
1969	625	853	4.732	1.854	5.373	2.254
1970	611	1.012	5.015	2.322	5.748	2.876
1971	540	1.181	5.246	2.829	6.064	3.567
1972	522	1.363	5.453	3.370	6.355	4.326
1973	577	1.556	5.666	3.942	6.661	5.151
1974	688	1.761	5.900	4.543	7.008	6.040
1975	595	1.981	6.088	5.167	7.294	6.993
1976	214	2.214	6.150	5.814	7.392	8.007
1977	—	2.462	—	6.478	—	9.081
1978	—	2.462	—	—	—	—
1979	—	»	—	—	—	—
1980	—	»	—	8.201	—	12.005
1990	—	»	—	11.743	—	19.167
2000	—	»	—	13.384	—	23.564
2010	—	»	—	14.143	—	26.263
2020	—	»	—	14.496	—	27.921
2030	—	»	—	14.658	—	28.938
Totaal Total	10.520		6.150	14.790	7.392	30.556

Productiviteitscijfer : tegen 8 % = 1,48
tegen 5 % = 3,13

Indice de productivité : au taux de 8 % = 1,48
au taux de 5 % = 3,13

TABEL 12.

Marginale productiviteit (investeringen herleid tot 33,92 %). — Verzameltabel van de uitgaven en besparingen der gebruikers.
(in miljoenen frank).

TABLEAU 12.

Productivité marginale (investissements réduits à 33,92 %).
Tableau récapitulatif des dépenses et des économies des usagers.
(en millions de francs).

Jaren — Années	Jaarlijkse uitgaven — Dépenses annuelles	Jaarlijkse besparingen — Economies annuelles	Actualisatiepercentage 8 % — Taux d'actualisation 8 %		Actualisatiepercentage 5 % — Taux d'actualisation 5 %	
			Samengevoegde uitgaven — Dépenses cumulées	Samengevoegde besparingen — Economies cumulées	Samengevoegde uitgaven — Dépenses cumulées	Samengevoegde besparingen — Economies cumulées
1960	123		123		123	
1961	375		470		480	
1962	517		913		949	
1963	516	98	1.322	78	1.394	84
1964	517	203	1.703	226	1.820	251
1965	569	315	2.090	441	2.266	498
1966	602	436	2.469	716	2.715	824
1967	547	566	2.789	1.047	3.104	1.226
1968	456	705	3.035	1.427	3.413	1.704
1969	430	853	3.250	1.854	3.690	2.254
1970	419	1.012	3.444	2.322	3.948	2.876
1971	371	1.181	3.603	2.829	4.164	3.567
1972	359	1.363	3.745	3.370	4.364	4.326
1973	396	1.556	3.891	3.942	4.574	5.151
1974	472	1.761	4.052	4.543	4.813	6.040
1975	409	1.981	4.181	5.167	5.009	6.993
1976	147	2.214	4.224	5.814	5.077	8.007
1977	—	2.462	—	6.478	—	9.081
1978	—	2.462	—	—	—	—
1979	—	»	—	—	—	—
1980	—	»	—	8.201	—	12.005
1990	—	»	—	11.743	—	19.167
2000	—	»	—	13.384	—	23.564
2010	—	»	—	14.143	—	26.263
2020	—	»	—	14.496	—	27.921
2030	—	»	—	14.658	—	28.938
TOTAAL TOTAL	7.224		4.224	14.790	5.077	30.556

Productiviteitscijfer : tegen 8 % = 2,50
tegen 5 % = 5,08

Indice de productivité : au taux de 8 % = 2,50
au taux de 5 % = 5,08

TABEL 13.

TABLE 13.

Huidige samengevoegde waarden van de uitgaven
en de nieuwe ontvangsten.

Valeurs actuelles cumulées des dépenses
et des recettes nouvelles.

Jaren — Années	Actualisatiepercentage 8 % — Taux d'actualisation 8 %		Actualisatiepercentage 5 % — Taux d'actualisation 5 %	
	Uitgaven — Dépenses	Nieuwe ontvangsten — Recettes nouvelles	Uitgaven — Dépenses	Nieuwe ontvangsten — Recettes nouvelles
1960	189	45	189	45
1961	730	315	745	323
1962	1.444	762	1.501	796
1963	2.137	1.335	2.255	1.419
1964	2.810	2.008	3.009	2.173
1965	3.517	2.770	3.822	3.050
1966	4.230	3.603	4.667	4.037
1967	4.871	4.450	5.448	5.068
1968	5.412	5.364	6.126	6.214
1969	5.911	6.311	6.769	7.435
1970	6.380	7.284	7.392	8.728
1971	6.798	8.281	7.962	10.088
1972	7.189	9.299	8.511	11.516
1973	7.584	10.342	9.080	13.018
1974	8.000	11.408	9.696	14.597
1975	8.366	12.476	10.255	16.227
1976	8.597	13.526	10.617	17.875
1977	8.753	14.564	10.869	19.551

(224)

N° 13

1960 – 1961

Cartes N° 1 – 11
Kaarten Nr. 1 – 11

Cfr. 35 mm.

11 plans

**VOORONTWERP VAN WET
BETREFFENDE DE INVESTERINGEN
— OPENBARE WERKEN —**

(Tekst voorgelegd aan het advies van de Raad van State)

BOUDEWIJN,
Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

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

Gelet op het advies van de Raad van State,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

HOOFDSTUK I.

ALGEMEEN INVESTERINGSPLAN.

Artikel 1.

Deze wet stelt een plan van investeringen in openbare werken vast, dat loopt over een periode van vijftien jaar, van 1960 tot 1974. Dat plan bestaat uit twee programma's van infrastructuurwerken, een basisprogramma en een conjunctuurprogramma, voor een totaal bedrag van 200 miljard frank.

De uitgaven van het investeringsplan worden door het Instituut voor financiering van de openbare werken gedragen.

Artikel 2.

Het investeringsplan betreft :

- 1° de werken, met inbegrip van de eigendomsverkrijgingen, die door de Staat (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) moeten worden uitgevoerd aan de autosnelwegen, de wegen, de waterwegen, de havens, de kust, de waterbouwwerken en de gebouwen, alsook aan de aanhorigheden ervan en aan de ermede verband houdende verkeerswegen ;
- 2° de werken tot geschiktmaking, uitrusting en sanering van de wegen, die door de Staat moeten worden uitgevoerd ter voldoening aan artikel 8 van de wet van 15 april 1949 houdende instelling van een Nationaal Fonds voor de Huisvesting, gewijzigd bij de wet van 27 juni 1956 ;
- 3° het door de wet van 6 juli 1948 ten laste van de Staat gelegde herstel van de oorlogsschade aan de goederen noodzakelijk voor een openbare dienst of voor het nastreven van een doel van algemeen belang ;
- 4° de toelagen, door de Staat (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) te verlenen ter uitvoering inzonderheid van :

**AVANT-PROJET DE LOI
RELATIF AUX INVESTISSEMENTS
— TRAVAUX PUBLICS —**

(Texte soumis à l'avis du Conseil d'Etat.)

BAUDOUIN,
Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

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

Vu l'avis du Conseil d'Etat,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

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

CHAPITRE I^{er}.

PLAN GENERAL D'INVESTISSEMENTS.

Article premier.

La présente loi arrête un plan d'investissements de travaux publics portant sur une période de quinze ans, allant de 1960 à 1974. Il comprend deux programmes de travaux d'infrastructure, l'un de base et l'autre de conjoncture, dont le montant total s'élève à 200 milliards de francs.

Les dépenses du plan d'investissements sont prises en charge par l'Institut de financement des travaux publics.

Article 2.

Le plan d'investissements s'applique :

- 1° aux travaux, y compris les acquisitions, à exécuter par l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) aux autoroutes, routes, voies navigables, ports, côte, ouvrages hydrauliques et bâtiments, ainsi qu'à leurs dépendances et aux voies de communication qui s'y rapportent ;
- 2° aux travaux d'aménagement, d'équipement et d'assainissement de la voirie à exécuter par l'Etat en exécution de l'article 8 de la loi du 15 avril 1949 instituant un Fonds national de logement, modifié par la loi du 27 juin 1956 ;
- 3° à la réparation des dommages de guerre aux biens nécessaires à un service public ou à la poursuite d'une fin d'intérêt général mise à charge de l'Etat par la loi du 6 juillet 1948 ;
- 4° aux subventions à octroyer par l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) en exécution notamment :

- a) artikel 6 van de wet van 5 juli 1956 tot wijziging van de begroting van de buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956 met het oog op het uitvoeren in de haven van Antwerpen van een programma van dringende investeringen van nationaal belang ;
- b) de hoofdstukken I en IV van het besluit van de Regent van 2 juli 1949 betreffende de Staatsteegemoetkoming inzake toelagen voor het uitvoeren van werken door de provincies, gemeenten, verenigingen van gemeenten, commissies van openbare onderstand, kerkfabrieken en verenigingen van polders of wateringen, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 26 september 1951, 1 juli 1952, 27 april 1956, 27 maart 1957 en 1 februari 1960, met uitzondering van de toelagen te verlenen krachtens hoofdstuk I, § II voor de uitvoering van werken aan scholen die van een provinciale of gemeentelijke overheid afhangen ;
- c) het koninklijk besluit van 2 februari 1959 betreffende de Rijksbijdrage in de kosten van de uitvoering van werken door de provincies, de gemeenten, de verenigingen van gemeenten en de verenigingen van polders of van wateringen, met de hulp van werklozen ;
- d) artikel 19 van deze wet ;
- e) artikel 20, §§ 1 en 2 van deze wet.

HOOFDSTUK II.

HET BASISPROGRAMMA.

Artikel 3.

Het basisprogramma slaat op een totaal bedrag van 150 miljard frank.

Zoals aangegeven in onderstaande tabel wordt dat bedrag verdeeld rekening houdend met het deel van het te verwachten nationaal inkomen dat voor de in dit programma opgenomen investeringen bestemd is.

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 177.)

Artikel 4.

Ten einde er voor te zorgen, dat het in artikel 3 bepaalde bedrag aan de in dit programma opgenomen werken wordt besteed, worden op de Rijksbegrotingen, voor de in artikel 2 bedoelde werken, verkrijgingen en diverse financiële tegemoetkomingen, de in de onderstaande tabel vermelde vastleggingskredieten alsook de desbetreffende betalingskredieten uitgetrokken :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 178.)

Artikel 5.

De op de Rijksbegrotingen (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) uitgetrokken vastleggingskredieten voor de bouw en de geschiktmaking van de autosnelwegen en wegen, worden verdeeld als volgt :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 179.)

Ze worden besteed als volgt :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 179 tot 189.)

- a) de l'article 6 de la loi du 5 juillet 1956 modifiant le budget des recettes et dépenses extraordinaires de l'exercice 1956 en vue de la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt national au port d'Anvers ;
- b) des chapitres I et IV de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949, relatif à l'intervention de l'Etat en matière de subsides pour l'exécution de travaux par les provinces, communes, associations de communes, commissions d'assistance publique, fabriques d'églises, associations de polders et de waterings, modifié par les arrêtés royaux des 26 septembre 1951, 1^{er} juillet 1952, 27 avril 1956, 27 mars 1957 et 1^{er} février 1960, à l'exception des subventions à octroyer en vertu du chapitre I^{er}, § II, pour l'exécution de travaux aux établissements scolaires qui relèvent d'une autorité provinciale ou communale ;
- c) de l'arrêté royal du 2 février 1959 relatif à l'intervention financière de l'Etat pour l'exécution de travaux par les provinces, communes, associations de communes, associations de polders et de waterings, avec l'aide des chômeurs ;
- d) de l'article 19 de la présente loi ;
- e) de l'article 20, §§ 1 et 2 de la présente loi.

CHAPITRE II.

LE PROGRAMME DE BASE.

Article 3.

Le programme de base s'élève à un montant total de 150 milliards de francs.

Ce montant est réparti, ainsi qu'il est indiqué dans le tableau ci-après, compte tenu de la part du revenu national prévisible, qui est réservée aux investissements compris dans ce programme :

(Voir tableau projet de loi, p. 177.)

Article 4.

En vue d'assurer l'affectation aux investissements compris dans ce programme de la part du revenu national visée à l'article 3, sont inscrits aux budgets de l'Etat, les crédits d'engagement indiqués dans le tableau ci-après, relatifs aux travaux, acquisitions et diverses interventions financières, visés par l'article 2 :

(Voir tableau projet de loi, p. 178.)

Article 5.

Les crédits d'engagement inscrits aux budgets de l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) pour la construction et l'aménagement des autoroutes et routes se répartissent comme suit :

(Voir tableau projet de loi, p. 179.)

Ils sont affectés comme suit :

(Voir tableau projet de loi, p. 179 à 189.)

Artikel 6.

De vastleggingskredieten, op de Rijksbegrotingen (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) uitgetrokken voor het bouwen en geschiktmaken van de waterwegen, havens, kust en waterbouwwerken, alsmede voor de toelagen bedoeld in artikel 2, 4°, a en d, worden verdeeld als volgt :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 190.)

Ze worden besteed als volgt :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 190 tot 193.)

Artikel 7.

De vastleggingskredieten, op de Rijksbegrotingen (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) uitgetrokken voor het oprichten en geschiktmaken van gebouwen, worden verdeeld als volgt :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 194.)

Ze worden besteed als volgt :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 194 tot 197.)

Artikel 8.

De vastleggingskredieten, op de Rijksbegrotingen (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) uitgetrokken voor de werken, het herstel en de toelagen bedoeld resp. in 2°, 3° en 4°, b en e van artikel 2, worden verdeeld als volgt :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 198.)

Artikel 9.

Ingeval de op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw uitgetrokken vastleggings- en betalingskredieten, bestemd voor de uitvoering van de werken bedoeld in de artikelen 5 tot 8, op het einde van het begrotingsjaar niet mochten opgebruikt zijn, kan het restant op de begroting van het volgende dienstjaar worden overgeboekt. Daartoe bepaalt de Koning, binnen de perken van die kredieten, het kredietbedrag dat bij de overeenkomstige rubriek van het volgend dienstjaar wordt ingedeeld. Die kredieten mogen vanaf 1 januari van het nieuwe dienstjaar worden gebruikt.

HOOFDSTUK III.

*HET CONJUNCTUURPROGRAMMA.**Artikel 10.*

Het conjunctuurprogramma slaat op een totaal bedrag van 50 miljard frank, te weten 20 miljard frank voor de periode van 1960 tot 1966 en 30 miljard frank voor de periode van 1967 tot 1974.

De uitgaven tijdens de genoemde perioden worden vastgesteld rekening houdend met de conjunctuur en worden verdeeld als volgt :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 199.)

Artikel 11.

De uitgaven voor de wegen worden verdeeld als volgt :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 199.)

Article 6.

Les crédits d'engagement inscrits aux budgets de l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) pour la construction et l'aménagement des voies navigables, ports, côte et ouvrages hydrauliques ainsi que pour les subventions visées à l'article 2, 4°, a et d se répartissent comme suit :

(Voir tableau projet de loi, p. 190.)

Ils sont affectés comme suit :

(Voir tableau projet de loi, p. 190 à 193.)

Article 7.

Les crédits d'engagement inscrits aux budgets de l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) pour la construction et l'aménagement des bâtiments se répartissent comme suit :

(Voir tableau projet de loi, p. 194.)

Ils sont affectés comme suit :

(Voir tableau projet de loi, p. 194 à 197.)

Article 8.

Les crédits d'engagement inscrits aux budgets de l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) pour les travaux visés par l'article 2, 2°, les réparations visées par l'article 2, 3°, et les subventions visées par l'article 2, 4°, b et e se répartissent comme suit :

(Voir tableau projet de loi, p. 198.)

Article 9.

Dans l'éventualité où les crédits d'engagement prévus au budget du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction et destinés à assurer l'exécution des travaux visés aux articles 5 à 8 ne seraient pas entièrement utilisés à la fin de l'exercice budgétaire, le reliquat pourra être reporté au budget de l'exercice suivant. A cette fin, le Roi fixera, dans les limites de ces crédits, le montant du crédit à rattacher à la rubrique correspondante de l'exercice suivant. Il pourra être fait usage de ces crédits dès le 1^{er} janvier du nouvel exercice.

CHAPITRE III.

LE PROGRAMME DE CONJONCTURE.

Article 10.

Le programme de conjoncture s'élève à un montant total de 50 milliards de francs, soit 20 milliards de francs pour la période allant de 1960 à 1966 et 30 milliards de francs pour la période allant de 1967 à 1974.

Les dépenses, durant les périodes précitées, sont fixées en tenant compte de la conjoncture et réparties comme suit :

(Voir tableau projet de loi, p. 199.)

Article 11.

Les dépenses concernant les routes se répartissent comme suit :

(Voir tableau projet de loi, p. 199.)

Artikel 12.

De uitgaven voor de waterwegen worden verdeeld als volgt :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 200.)

Ze worden inzonderheid aan de volgende kunstwerken besteed :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 200.)

Artikel 13.

De uitgaven voor de gebouwen worden verdeeld als volgt :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 201.)

Ze worden inzonderheid aan de volgende kunstwerken besteed :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 201.)

Artikel 14.

De uitgaven voor de werken, bedoeld in artikel 2, 2^o, en de tegemoetkomingen, bedoeld in artikel 2, 4^o, b, c en e, worden verdeeld als volgt :

(Zie tabel ontwerp van wet blz. 202.)

Artikel 15.

De Koning stelt bij een in de Ministerraad overlegd besluit vast dat de toestand van de economische conjunctuur het treffen van stimulerende maatregelen vordert. Hij stelt op dezelfde wijze het einde van die toestand vast.

Artikel 16.

Zodra het koninklijk besluit, bedoeld in artikel 15, in werking is getreden, worden de nodige maatregelen getroffen voor de vastlegging van de kredieten bestemd voor de werken, eigendomsverkrijgingen en tegemoetkomingen van het conjunctuurprogramma bepaald in de artikelen 10 tot 14, alsmede voor de versnelling van het tempo der vastlegging van de kredieten voor de werken, eigendomsverkrijgingen en tegemoetkomingen van het basisprogramma, zoals dat tempo in de artikelen 4 tot 8 is vastgesteld.

Artikel 17.

Zodra het koninklijk besluit, bedoeld in artikel 15, in werking is getreden, kan de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw afwijken van de publiciteits-termijnen voor de overeenkomsten gesloten namens de Staat, gesteld in het koninklijk besluit tot regeling van de overeenkomsten betreffende de aannemingen van werken, leveringen en transporten voor rekening van de Staat.

HOOFDSTUK IV.

DIVERSE BEPALINGEN.

Artikel 18.

Ieder jaar dient de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw een verslag over de uitvoering van deze wet in en maakt hij de lijst op van de in artikel 2 bedoelde werken en financiële tegemoetkomingen waarvoor kredieten zijn vastgelegd.

Het verslag en de lijst worden gevoegd bij het ontwerp van wet houdende de Rijksbegrotingen (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) .

Article 12.

Les dépenses concernant les voies navigables se répartissent comme suit :

(Voir tableau projet de loi, p. 200.)

Elles sont affectées notamment aux ouvrages ci-après :

(Voir tableau projet de loi, p. 200.)

Article 13.

Les dépenses concernant les bâtiments se répartissent comme suit :

(Voir tableau projet de loi, p. 201.)

Elles sont affectées notamment aux ouvrages ci-après :

(Voir tableau projet de loi, p. 201.)

Article 14.

Les dépenses concernant les travaux visés par l'article 2, 2^o, et les interventions financières visées par l'article 2, 4^o, b, c et e se répartissent comme suit :

(Voir tableau projet de loi, p. 202.)

Article 15.

Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, constate que l'état de la conjoncture économique requiert des mesures de stimulation. Il constate, suivant les mêmes formalités, la fin de cet état.

Article 16.

Dès l'entrée en vigueur de l'arrêté royal visé à l'article 15, les mesures sont prises en vue de l'engagement des crédits affectés aux travaux, acquisitions et interventions financières du programme de conjoncture prévu par les articles 10 à 14, ainsi qu'en vue d'accélérer le rythme des engagements des crédits affectés aux travaux, acquisitions et interventions financières du programme de base, tel que ce rythme est déterminé par les articles 4 à 8.

Article 17.

Dès l'entrée en vigueur de l'arrêté royal visé à l'article 15, le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction peut déroger aux délais de publicité applicables aux marchés passés au nom de l'Etat, déterminés par l'arrêté royal organique des marchés de travaux, de fournitures et de transports au nom de l'Etat.

CHAPITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

Article 18.

Chaque année le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction présente un rapport sur l'exécution de la présente loi et dresse la liste des travaux et des interventions financières, visés à l'article 2 et ayant fait l'objet d'un engagement de crédits.

Le rapport ainsi que la liste sont annexés au projet de budgets de l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction).

Artikel 19.

Binnen de perken van de in artikel 6 bedoelde begrotingskredieten wordt de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw ertoe gemachtigd, voor het uitvoeren van werken ter voorkoming van overstromingen, met inbegrip van de werken tot ontwatering van de stads- en industriegebieden aan de Luikse Maas en aan de Hene, toelagen te verlenen onder de door de Koning vastgestelde voorwaarden, aan de daartoe opgerichte verenigingen van gemeenten, inzonderheid aan de « Association intercommunale pour le démergement des communes de la région de Liège » en aan de « Intercommunale pour le démergement et l'assainissement de la vallée de la Haine inférieure ».

Artikel 20.

§ 1. — Binnen de perken van de in artikel 8 bedoelde begrotingskredieten wordt de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw ertoe gemachtigd aan de lagere besturen toelagen te verlenen voor de uitvoering van de grondinnemingen en de betaling van de vergoedingen, die het gevolg zijn van de uitvoering van de plannen van aanleg vastgesteld overeenkomstig de wetgeving op de ruimtelijke ordening en de stedenbouw.

§ 2. — Binnen dezelfde perken wordt hij ertoe gemachtigd aan de gemeenten toelagen te verlenen voor de uitvoering van werken tot het bouwen en inrichten van parkeerinstallaties.

De Koning stelt de wijze van toepassing van de bepalingen van bovenstaande §§ 1 en 2 vast.

Artikel 21.

§ 1. — In de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o Artikel 4 wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 4.

» Het in artikel 1 bedoeld koninklijk besluit wordt, bij aangetekende brief, aan de eigenaars en vruchtgebruikers bekendgemaakt met verzoek binnen een termijn van ten hoogste vijftien volle dagen op de te onteigenen plaatsen voor de vrederechter te verschijnen, op dag en uur die van te voren door die magistraat zijn vastgesteld, op verzoek van de onteigenaar, zoals bovenaan op de dagvaarding vermeld staat. Bij dezelfde brief worden de eigenaars en vruchtgebruikers verzocht tegenwoordig te zijn bij de verichtingen met betrekking tot de in het navolgende artikel 5 voorgeschreven plaatsbeschrijving. Bij dezelfde beschikking wijst de vrederechter een deskundige aan, belast met het opmaken van die plaatsbeschrijving, en roept hem bij aangetekende brief ter plaatse, op dag en uur als hierboven bepaald.

» Na de partijen ter plaatse te hebben gehoord, stelt de vrederechter bij beschikking het voorschot vast dat door de onteigenaar aan de rechthebbenden zal worden gestort voor de inbezitting van het goed. Dat voorschot mag niet lager zijn dan negentig ten honderd van de door de onteigenaar aangeboden som. De beschikking wordt op staande voet genomen ; ze is niet voor beroep vatbaar. Ze wordt in het hypotheekkantoor overgeschreven op verzoek van de onteigenaar. Die overschrijving heeft ten opzichte van derden dezelfde uitwerking als de overschrijving van een akte van afstand.

Article 19.

Dans les limites des crédits budgétaires prévus à l'article 6, le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction est autorisé à octroyer, conformément aux conditions déterminées par le Roi, des subventions en vue de l'exécution de travaux de protection contre les inondations, y compris les travaux de démergement dans les régions urbaines et industrielles de la Meuse liégeoise et de la Haine, aux associations de communes constituées à cet effet, et notamment à l'Association intercommunale pour le démergement des communes de la région de Liège et à l'Intercommunale pour le démergement et l'assainissement de la vallée de la Haine inférieure.

Article 20.

§ 1^{er}. — Dans les limites des crédits budgétaires prévus à l'article 8, le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction est autorisé à octroyer des subventions aux pouvoirs subordonnés en vue de la réalisation des emprises et du paiement des indemnités résultant de l'exécution des plans d'aménagement arrêtés conformément à la législation sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

§ 2. — Dans les mêmes limites, il est autorisé à octroyer aux communes des subventions en vue de l'exécution des travaux de construction et d'aménagement d'installations de parcage de véhicules.

Le Roi détermine les conditions d'application des dispositions des §§ 1 et 2 ci-dessus.

Article 21.

§ 1^{er}. — Les modifications ci-après sont apportées à l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique :

1^o L'article 4 est remplacé par la disposition suivante :

« Article 4.

» L'arrêté royal prévu à l'article 1^{er} est notifié, par lettre recommandée, aux propriétaires et usufruitiers, avec assignation à comparaître, dans un délai de quinze jours francs au maximum, devant le juge de paix, sur les lieux à exproprier, au jour et à l'heure préalablement fixés par ce magistrat, sur requête de l'expropriant, notifiée en tête de l'assignation. Par la même lettre les propriétaires et usufruitiers seront invités à assister aux opérations relatives à l'état des lieux prescrit à l'article 5 ci-après. Le juge de paix désigne, par la même ordonnance, un expert chargé de dresser ledit état descriptif des lieux et le convoque par lettre recommandée sur les lieux, au jour et à l'heure fixés comme il est dit ci-dessus.

» Après avoir entendu les parties sur les lieux, le juge fixe par ordonnance la provision à verser aux ayants droit par l'expropriant, en vue de l'envoi en possession du bien. Cette provision ne peut être inférieure à nonante pour cent de la somme offerte par l'expropriant. L'ordonnance est rendue séance tenante ; elle n'est susceptible d'aucun recours. Elle est transcrite au bureau de la conservation des hypothèques à la requête de l'expropriant. Cette transcription produit à l'égard des tiers, les mêmes effets que la transcription d'un acte de cession.

» Het door de rechter vastgestelde bedrag van het voorschot wordt krachtens de beschikking, en zonder dat het nodig is deze vooraf te doen betekenen, in de Deposito- en Consignatiekas gestort om op de in artikel 22 der wet van 17 april 1835 aangegeven wijze de rechthebbenden te worden ter hand gesteld. Het voor de storting uitgegeven bevelschrift tot betaling is van het voorafgaand visum van het Rekenhof vrijgesteld, maar is onderworpen aan de regelen bepaald in artikel 23 der wet van 15 mei 1846.

» De onteigenaar neemt het goed in bezit nadat aan de rechthebbenden bij aangetekende brief kennis is gegeven van de beschikking, van het bewijs van storting van het voorschot in de Deposito- en Consignatiekas, evenals van het voor eensluidend verklaard afschrift van de plaatsbeschrijving bedoeld in artikel 5. »

2^e Artikel 5 wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 5.

» Aanstands na de verschijning ter plaatse, zoals bedoeld in artikel 4, maakt de door de rechter aangewezen deskundige een plaatsbeschrijving op.

» De onteigenaar, de eigenaar en de vruchtgebruiker, alsmede eventueel de toegelaten, voor de rechter tussenkomende partijen, mogen de verrichtingen bijwonen. De partijen kunnen alle om het even welke bevindingen betreffende de plaatsbeschrijving in het proces-verbaal doen aantekenen. De bij de verrichtingen tegenwoordige partijen worden in het proces-verbaal vermeld.

» De in artikel 19 der wet van 17 april 1835 aangewezen derden-belanghebbenden die voor de rechter niet zijn tussengekomen, kunnen worden toegelaten tot tussenkomst bij het opmaken van de plaatsbeschrijving, doch zonder dat de verrichtingen daardoor enige vertraging mogen lijden.

» De plaatsbeschrijving wordt bij de griffie van het vredegericht ingediend binnen vijftien dagen na de verschijning ter plaatse.

» Op de dag zelf van de indiening zendt de deskundige het door de rechter opgegeven aantal voor eensluidend verklaarde afschriften van de plaatsbeschrijving bij aangetekende brief aan de onteigenaar. »

3^e Artikel 6 wordt door de volgende tekst vervangen :

« Artikel 6.

» In de beschikking genomen krachtens artikel 4, stelt de rechter aan de deskundige een termijn van één maand voor de indiening van zijn verslag. Indien hij zulks nodig acht, kan de rechter die termijn met één maand verlengen.

» Samen met zijn verslag dient de deskundige het door de rechter opgegeven aantal voor eensluidend verklaarde afschriften in. De rechter roept de partijen en de deskundige bij aangetekende brief op tot de rechtszitting, waarvan hij de datum vaststelt met een tussenruimte van ten minste vijftien dagen; bij de oproepingsbrief voor de partijen wordt een afschrift van het verslag gevoegd.

» Na de partijen en de deskundige te hebben gehoord bepaalt de rechter op die terechtzitting voorlopig en zonder enige verdere rechtspleging het bedrag van de wegens de onteigening verschuldigde vergoedingen.

» Tegen zijn vonnis, dat uiterlijk één maand na de indiening van het verslag wordt geveld, staat geen beroep open. Het wordt binnen tien dagen na de uitspraak aan de partijen betekend.

» En vertu de l'ordonnance, et sans qu'il soit nécessaire de la faire signifier au préalable, le montant de la provision, fixé par le juge, est déposé à la Caisse des Dépôts et Consignations pour être remise aux ayants droit, dans les conditions indiquées par l'article 22 de la loi du 17 avril 1835. L'ordonnance de paiement émise en vue du dépôt est exempte du visa préalable de la Cour des Comptes et soumise aux règles établies par l'article 23 de la loi du 15 mai 1846.

» La prise de possession par l'expropriant a lieu après notification, par lettre recommandée, aux ayants droit, de l'ordonnance, du certificat de dépôt de la provision à la Caisse des Dépôts et Consignations, ainsi que de la copie certifiée conforme de l'état descriptif visé à l'article 5. »

2^e L'article 5 est remplacé par la disposition suivante :

« Article 5.

» Aussitôt après comparution sur les lieux prévue par l'article 4, il est dressé par l'expert désigné par le juge, un état descriptif des lieux.

» L'expropriant, le propriétaire et l'usufruitier et, le cas échéant, les parties reçues intervenantes devant le juge peuvent assister aux opérations. Les parties peuvent faire mentionner au procès-verbal toutes constatations relatives à l'état des lieux. Il est fait mention dans le procès-verbal des parties qui ont assisté aux opérations.

» Les tiers intéressés désignés à l'article 19 de la loi du 17 avril 1835, qui ne sont pas intervenus devant le juge, sont recevables à intervenir à la confection de l'état descriptif, mais sans le moindre retard des opérations.

» L'état descriptif est déposé au greffe de la justice de paix dans les quinze jours qui suivent la comparution sur les lieux.

» Le jour même du dépôt, l'expert envoie à l'expropriant, par lettre recommandée, le nombre de copies certifiées conformes de l'état descriptif, indiqué par le juge. »

3^e L'article 6 est remplacé par la disposition suivante :

« Article 6.

» Dans l'ordonnance qu'il rend en vertu de l'article 4, le juge impartit à l'expert un délai d'un mois pour le dépôt de son rapport. Ce délai peut être prorogé d'un mois, par le juge, s'il l'estime nécessaire.

» L'expert dépose, en même temps que son rapport, le nombre de copies certifiées conformes indiqué par le juge. Celui-ci convoque les parties et l'expert par lettre recommandée à l'audience, dont il fixe la date à quinze jours au moins d'intervalle; à la convocation des parties est jointe une copie du rapport.

» A cette audience, le juge, après avoir entendu les parties et l'expert, détermine, sans autre procédure, à titre provisoire, le montant des indemnités dues du chef de l'expropriation.

» Son jugement, qui est rendu au plus tard un mois après le dépôt du rapport, n'est susceptible d'aucun recours. Il est notifié aux parties dans les dix jours du prononcé.

» Zo de vergoedingen worden vastgesteld op een bedrag dat hoger is dan het in artikel 4 bedoelde voorschot, is de onteigenaar gehouden het bijkomend bedrag binnen een maand na de uitspraak te consigneren, zo niet kan de onteigende krachtens hetzelfde vonnis de werken doen stilleggen.

» De door de rechter voorlopig vastgestelde vergoedingen kunnen niet meer worden gewijzigd twee maanden na de in artikel 4 bedoelde kennisgeving, indien binnen dat tijdsverloop geen van de partijen de herziening ervan heeft aangevraagd voor de rechtbank van eerste aanleg. »

4° Artikel 7 wordt door de volgende tekst vervangen :

« Artikel 7.

» De vorderingen tot ontbinding of opeising of alle andere zakelijke vorderingen kunnen de onteigening niet tegenhouden noch de uitwerking ervan verhinderen ; het recht van de eisers gaat over op de prijs, terwijl het goed ervan wordt ontheven.

» Zo de in artikel 19 der wet van 17 april 1835 aangewezen derden-belanghebbenden zich aanmelden of door de eigenaar of de vruchtgebruiker in de zaak worden geroepen, worden zij als tussenkomen partijen toegelaten, maar zonder dat de rechtspleging daardoor enige vertraging mag lijden. »

5° Artikel 8 wordt door de volgende tekst vervangen :

« Artikel 8.

» Indien de onteigende zijn woonplaats niet in het land heeft, worden al de dagvaardingen en betekeningen geldig overhandigd aan de burgemeester van de gemeente waar de onteigende goederen gelegen zijn. »

6° Artikel 9 wordt door de volgende tekst vervangen :

« Artikel 9.

» Indien de deskundige de in artikel 5 bedoelde plaatsbeschrijving en het in artikel 6 bedoelde verslag niet binnen de gestelde termijnen heeft ingediend, wordt hij op verzoek van de meestgerede partij vervangen, onverminderd de schadeloosstelling die de partijen van de deskundige zouden kunnen bekomen wegens niet-ervulling van de taak die hij op zich had genomen. »

§ 2. — De Koning wordt ertoe gemachtigd de bepalingen van de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte te coördineren met de uitdrukkelijke of impliciete wijzigingen die genoemde wet op het ogenblik van de coördinatie heeft of zal hebben ondergaan.

Daartoe kan hij : 1° de volgorde en nummering van de artikelen wijzigen ; 2° de in de te coördineren bepalingen voorkomende verwijzingen wijzigen ten einde ze met de nieuwe nummering in overeenstemming te brengen ; 3° de redactie wijzigen ten einde eenheid in de terminologie te brengen.

De gecoördineerde tekst zal het volgend opschrift dragen : « Wet betreffende de rechtspleging in uiterst dringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte. »

Artikel 22.

In de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen wordt een als volgt luidend artikel 12bis ingevoegd :

» Si les indemnités sont fixées à une somme supérieure à la provision prévue par l'article 4, l'expropriant est tenu de consigner le supplément dans le mois du jugement ; à défaut, l'exproprié pourra, en vertu du même jugement, faire suspendre les travaux.

» Les indemnités fixées provisoirement par le juge deviennent définitives deux mois après la notification prévue par l'alinéa 4 si, dans ce délai, aucune des parties n'en a demandé la révision devant le tribunal de première instance. »

4° L'article 7 est remplacé par la disposition suivante :

« Article 7.

» Les actions en résolution ou revendication ou toutes autres actions réelles ne peuvent arrêter l'expropriation, ni en empêcher l'effet ; le droit des réclamants est transporté sur le prix et l'immeuble en est affranchi.

» Les tiers intéressés désignés à l'article 19 de la loi du 17 avril 1835, s'ils se présentent ou sont appelés en cause par le propriétaire ou usufruitier, sont reçus intervenants, mais sans aucun retard de la procédure. »

5° L'article 8 est remplacé par la disposition suivante :

« Article 8.

» Si l'exproprié n'est pas domicilié dans le pays, toutes les assignations et notifications sont valablement remises au bourgmestre de la situation des immeubles expropriés. »

6° L'article 9 est remplacé par la disposition suivante :

« Article 9.

» Si l'expert n'a pas déposé l'état descriptif des lieux prévu par l'article 5 et le rapport prévu par l'article 6 dans les délais impartis, il est remplacé, à la requête de la partie la plus diligente, sans préjudice aux dommages-intérêts que les parties pourraient obtenir de l'expert pour n'avoir pas rempli la mission qu'il a acceptée. »

§ 2. — Le Roi est autorisé à coordonner les 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 avec les modifications expresses ou implicites que cette loi a ou aura subies au moment où la coordination sera réalisée.

A cette fin, il peut : 1° modifier l'ordre et la numérotation des articles ; 2° modifier les références contenues dans les dispositions à coordonner en vue de les mettre en concordance avec la numérotation nouvelle ; 3° modifier la rédaction en vue d'assurer une terminologie uniforme.

La coordination portera l'intitulé : « loi relative à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique. »

Article 22.

Un article 12bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 12 juillet 1956, établissant le statut des autoroutes :

« De Koning kan, bij een in de Ministerraad overlegd besluit, onder de bepalingen en voorwaarden van de door hem goed te keuren tekeningen en bestekken voor een termijn van ten hoogste vijftig jaar aan particulieren of aan publiekrechtelijke of privaatrechtelijke maatschappijen concessie verlenen tot het aanleggen, het uitrusten en het onderhouden van een autosnelweg met aanhorigheden alsook tot het oprichten en exploiteren van diensten ten behoeve van de gebruikers.

» De concessiehouder kan, namens de Staat, de onteigening ten algemenen nutte van de voor het aanleggen van de geconcedeerde autosnelweg nodige onroerende goederen vorderen.

» De concessiehouder voert de concessie uit op eigen kosten, risico en gevaar. De beloning wordt berekend in verhouding tot het op de autosnelweg vastgestelde verkeer. Ze wordt gedragen door de Staat, die daartoe ieder jaar de benodigde kredieten op zijn begroting uittrekt. De Koning kan, bij een in de Ministerraad overlegd besluit, de concessiehouder er evenwel toe machtigen die bezoldiging geheel of gedeeltelijk te innen in de vorm van retributies te betalen door de gebruikers. »

Artikel 23.

Opgeheven worden :

- 1° de artikelen 2, 3 en 4 van de wet van 5 juli 1956 tot wijziging van de begroting van de buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956 met het oog op het uitvoeren in de haven van Antwerpen van een programma van dringende investeringen van nationaal-Anvers, modifiés par la loi du 15 avril 1958 ;
- 2° de wet van 9 maart 1957 die de planning aangeeft van de toe te kennen begrotingskredieten met het oog op het verwezenlijken van een programma van werken om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton of meer, gewijzigd bij de wet van 23 juli 1959.

Gegeven te

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Financiën.

De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw.

« Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, concéder, à des particuliers ou à des sociétés publiques ou privées, pour un terme ne dépassant pas cinquante années, la construction, l'équipement et l'entretien d'une autoroute et de ses dépendances ainsi que l'établissement et l'exploitation de services au profit des usagers, aux clauses et conditions des plans et cahiers des charges à approuver par lui.

» Le concessionnaire est autorisé à poursuivre, au nom de l'Etat, l'expropriation pour cause d'utilité publique, des immeubles nécessaires à la construction de l'autoroute concédée.

» Le concessionnaire exécute la concession à ses frais, risques et périls. La rémunération est calculée en fonction de la circulation constatée sur l'autoroute. La charge en est supportée par l'Etat qui inscrit, chaque année, à son budget les crédits nécessaires. Toutefois, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, autoriser le concessionnaire à percevoir tout ou partie de cette rémunération sous forme de redevances à charge des usagers. »

Article 23.

Sont abrogés :

- 1° les articles 2, 3 et 4 de la loi du 5 juillet 1956, modifiant le budget des recettes et dépenses extraordinaires de l'exercice 1956, en vue de la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt national du port d'Anvers, modifié par la loi du 15 avril 1958 ;
- 2° la loi du 9 mars 1957 donnant le planning des crédits budgétaires, en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus, de certaines voies navigables, modifiée par la loi du 23 juillet 1959.

Donné à

PAR LE ROI :
Le Ministre des Finances.

Le Ministre des Travaux publics
et de la Reconstruction.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 19^e september 1960 door de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende de investeringen — openbare werken », heeft de 21^e oktober 1960 het volgend advies gegeven :

I. — ALGEMENE OPMERKINGEN.

A.

Het ontwerp strekt er in de eerste plaats toe een plan van investeringen in openbare werken te doen vastleggen in de vorm van een wet.

Dit plan bevat twee op elkaar afgestemde gedeelten : enerzijds een programma van werken, anderzijds een plan van budgetaire voorzieningen waardoor de jaarlijkse investeringen in de geplande werken moeten verwezenlijkt worden. De voorstelling van het plan gebeurt in drie delen : vooreerst enkele bepalingen waarin een algemeen overzicht van het plan wordt gegeven (artikel 1, eerste lid, en artikel 2) ; vervolgens de artikelen waarin het basisprogramma wordt uitgestippeld (artikelen 3 tot 8 en zelfs artikel 23 dat voorzieningen uit vroeger aanvaarde programma's opheft) ; ten slotte de artikelen die het conjunctuurprogramma beschrijven (artikelen 10 tot 14).

Welk effect heeft het feit dat het plan bij wijze van wet wordt vastgelegd ?

Uit artikel 4 van het ontwerp in verband met het basisprogramma en uit artikel 16 in verband met het conjunctuurprogramma (artikel 16 gelezen in het licht van de commentaar in de memorie van toelichting, blz. 204) (1) volgt, dat men het grondwettelijke beginsel van de jaarlijkse goedkeuring door de wetgever van de krediettoekenningen aan de uitvoerende macht heeft willen eerbiedigen. Immers, de kredieten nodig voor de uitvoering der geplande werken moeten in de jaarlijkse begrotingen opgenomen worden zodat de goedkeuring van het programma geen machtiging tot het doen der uitgaven insluit.

Anderzijds kan artikel 4 niet geïnterpreteerd worden als betekende dat de wetgever zich de bevoegdheid onttrekt met een latere wet terug te komen op wijzigingen aan te brengen aan de in de wet opgenomen voorzieningen.

Tenslotte doet de wettelijke vastlegging van een programma van werken ook in hoofde van derden geen recht op de uitvoering van die werken ontstaan, legt dit zelfs geen verplichting tot die uitvoering aan de Rijksoverheid op. Deze overheid behoudt in rechte de ruimste vrijheid om over de wijze van uitvoering of niet-uitvoering van het programma te beslissen. De memorie van toelichting (blz. 63, Nederlandse tekst) (2) neemt te dien aanzien iedere twijfel weg.

De bepalingen die het programma beschrijven, ook al gebeurt dit bij de wet, hebben derhalve uit zichzelf geen juridisch effect : zij vestigen geen bevoegdheden, rechten of verplichtingen. Het in een wet neerleggen van dit programma geeft enkel een plechtig karakter aan de bekendmaking van een voorgenomen beleid. Het is, van juridisch standpunt beschouwd, een ongewone aanwending van de wetgevende bevoegdheid.

**

(1) In onderhavig document is het artikel 16, waarnaar de Raad van State verwijst, het artikel 15 geworden en is de bladzijde van de memorie van toelichting (blz. 202) blz. 170 geworden.
(2) blz. 52 van onderhavig document.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction, le 19 septembre 1960, d'une demande d'avis sur un projet de loi « relatif aux investissements — travaux publics », a donné le 21 octobre 1960 l'avis suivant :

I. — OBSERVATIONS GENERALES.

A.

Le projet entend en premier lieu arrêter par la voie législative un plan d'investissements en matière de travaux publics.

Ce plan comprend deux volets interdépendants : 1^o un programme de travaux, 2^o un ensemble de prévisions budgétaires destinées à assurer la réalisation des investissements annuels. Il est divisé en trois chapitres : le premier est constitué par les dispositions qui esquissent le plan dans ses grandes lignes (article 1^{er}, alinéa 1^{er}, et article 2) ; le deuxième comporte les articles qui arrêtent le programme de base (articles 3 à 8, voire même l'article 23 qui abroge certaines dispositions de programmes adoptés antérieurement) ; le troisième, enfin, est formé par les articles qui traitent du programme conjoncturel (articles 10 à 14).

Quels effets emportera la fixation du plan par la voie législative ?

L'article 4, qui concerne le programme de base, et l'article 16 relatif au programme conjoncturel (analysé à la lumière du commentaire qu'y consacre l'exposé des motifs, p. 202) (1) témoignent du souci de respecter le principe constitutionnel du vote annuel par le législateur des crédits mis à la disposition de l'Exécutif. Les crédits nécessaires à l'exécution des travaux envisagés doivent, en effet, être inscrits aux budgets annuels, en sorte que le vote du programme n'implique aucune autorisation des dépenses.

D'autre part, l'article 4 ne peut s'interpréter dans ce sens que le législateur s'interdit d'apporter, par une loi subséquente, des modifications aux dispositions portées par la loi.

Enfin, la fixation d'un programme de travaux par la voie législative n'est pas, pour autant, de nature à faire naître dans le chef de tiers, un droit à l'exécution de ces travaux, et n'emporte même pas pour l'autorité l'obligation de les effectuer. Celle-ci conserve, en droit, la liberté la plus absolue de décider des modalités d'exécution du programme, voire même de renoncer à celui-ci. L'exposé des motifs (p. 62) (2) ne laisse subsister aucun doute à cet égard.

En soi donc, les dispositions qui définissent le programme, fût-ce même dans le cadre d'une loi, sont dépourvues d'effets juridiques : elles ne confèrent ni pouvoir, ni droit et ne créent pas d'obligations. Tout au plus l'inscription de ce programme dans le cadre d'une loi rend-elle plus solennelle la proclamation de la politique que l'on se propose de suivre. Du point de vue juridique, une telle mise en œuvre du pouvoir législatif est inhabituelle.

**

(1) Dans le présent document, l'article 16 auquel se réfère le Conseil d'Etat, est devenu l'article 15 et la page de l'exposé des motifs (p. 202) est devenue p. 170.
(2) p. 52 du présent document.

B.

Het ontwerp bevat bepalingen van uiteenlopende aard. Een duidelijke scheidingslijn kan echter gemaakt worden tussen enerzijds de voorschriften die rechtstreeks samenhangen met de vaststelling van het programma der investeringen en, anderzijds, de voorschriften die enkel maar naar aanleiding van de vaststelling van dit programma in het ontwerp werden opgenomen, doch wier juridische werking volledig van dit programma onafhankelijk is. Dit laatste betekent onder meer dat de toepassing van deze bepalingen niet tot de werken, opgenomen in het programma, beperkt is.

Tot deze groep van onafhankelijke bepalingen behoren 1° artikel 21, dat een wijziging aanbrengt aan de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte, en 2° artikel 22 dat in de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen een artikel 12bis wil invoegen waardoor het voortaan mogelijk zal worden de bouw en het onderhoud van autosnelwegen aan concessionarissen toe te wijzen.

Het past deze groep van bepalingen duidelijk van de rest van het ontwerp af te scheiden en derhalve de indeling van het ontwerp in hoofdstukken te doen overkoepelen door een indeling in twee titels, waarvan de eerste betrekking heeft op de vastlegging van het programma en de tweede op de wijziging van de besluitwet van 3 februari 1947 en van de wet van 12 juli 1956.

**

C.

De bepalingen die het programma beschrijven, vertonen zekere herhalingen die de wet nodeloos verlengen. De werken in artikel 2, zeer in het algemeen opgesomd, worden inderdaad meer in detail hernomen in de artikelen 5 tot 8 en 11 tot 14. Ook de globale overzichten der te investeren sommen gegeven in de artikelen 3, 4 en 10, worden in dezelfde artikelen aangegeven. Inzover deze globale overzichten enig nut hebben voor een beter begrip van het programma, worden zij best in de memorie van toelichting verwerkt; vermits zij niets nieuws aan de voorschriften van de artikelen 5 tot 8 en 11 tot 14 toevoegen, is hun opneming in de wet zelf bezwaarlijk te verantwoorden.

II. — BIJZONDERE OPMERKINGEN.

Voordracht.

De formule van de voordracht wordt, zoals gebruikelijk is, best als volgt besloten: « en op het advies van Onze in raad vergaderde Ministers ».

Artikel 1, tweede lid.

Het ontwerp tracht niet alleen een continuïteit en samenhang in de politiek der openbare werken te bewerkstelligen in zover het de opvatting van die politiek zelf aangaat; het tracht bovendien te voorkomen dat de uitvoering der aanvaarde werken zou onderbroken worden ingevolge de nadelige invloed die het beginsel van de annaliteit der begroting en het beginsel van de universaliteit der Rijksgelden op de vastlegging en financiering der uitgaven, bestemd voor de openbare werken, kunnen hebben.

Artikel 9 moet de continuïteit der vastleggingen, althans in verband met het basisprogramma, verzekeren; artikel 1, tweede lid, moet de continuïteit in de financiering

B.

Bien que le projet contienne des dispositions très divergentes, une nette distinction peut cependant être établie entre les prescriptions qui intéressent directement la fixation du programme des investissements et celles qui n'ont été insérées dans le projet qu'à l'occasion de cette fixation et dont les effets juridiques sont sans rapport avec le programme. En ce qui concerne ces dernières dispositions, cela signifie, notamment, que le champ d'application n'en est pas limité aux travaux inscrits au programme.

A ce groupe de dispositions indépendantes appartiennent : 1° l'article 21, qui modifie l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique ; 2° l'article 22, qui tend à insérer dans la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes un article 12bis, lequel permettrait de concéder la construction et l'entretien d'autoroutes.

Il y aurait lieu d'établir une séparation bien nette entre ce groupe de dispositions et le reste du projet ; à cet effet, l'on pourrait ajouter à la division en chapitres, une division en titres, le premier de ceux-ci étant relatif à la fixation du programme, le second à la modification de l'arrêté-loi du 3 février 1947 et de la loi du 12 juillet 1956.

**

C.

Les dispositions qui décrivent le programme de travaux contiennent certaines redites qui gonflent inutilement le projet. Ainsi, les travaux dont l'article 2 donne une énumération générale sont repris d'une manière plus détaillée dans les articles 5 à 8 et 11 à 14. Ces derniers articles reprennent de même les aperçus donnés aux articles 3, 4 et 10 quant au montant des investissements à prévoir. Pour autant que ces aperçus contribuent à une meilleure compréhension du programme, ils seraient mieux à leur place dans l'exposé des motifs, leur insertion dans la loi proprement dite n'étant guère justifiée puisqu'ils n'ajoutent rien aux prescriptions des articles 5 à 8 et 11 à 14.

II. — OBSERVATIONS PARTICULIERES.

Présentation.

Dans la version néerlandaise, la fin de la formule de présentation doit être rédigée comme suit : « ... en op het advies van Onze in raad vergaderde Ministers. »

Article 1^{er}, alinéa 2.

Ce n'est pas uniquement en tant qu'il concerne la conception même de la politique des travaux publics que le projet tend à assurer à celle-ci plus de continuité et de cohésion : il entend éviter de surcroît que l'exécution des travaux approuvés ne soit interrompue par les effets fâcheux que l'application des principes de l'annalité du budget et de l'universalité des deniers de l'Etat est susceptible d'avoir sur l'engagement et le financement des dépenses affectées aux travaux publics.

L'article 9 a pour objet d'assurer la continuité des engagements, du moins pour ce qui concerne le programme de base ; l'article 1^{er}, alinéa 2, vise à assurer la continuité

der openbare werken verzekeren door de oprichting namelijk van een nieuw parastataal organisme — het Autonoom Fonds voor de financiering van de openbare werken.

Bij nader toezien blijkt het ontwerp de oprichting van dit Fonds enkel in het vooruitzicht te stellen : een ander ontwerp zal de oprichting, de inrichting, bevoegdheid en werkwijze van het Fonds regelen.

De nadelen van deze handelwijze springen in het oog.

Het is immers duidelijk dat in een ontwerp dat zich in de eerste plaats als de regeling van investeringen voordoet, de financiering van deze investeringen een essentieel onderdeel van het gehele mechanisme is, nodig voor de uitvoering van het investeringsprogramma. Het weglaten van dit gedeelte belet een werkelijk inzicht in de werking en de juiste betekenis van het gehele mechanisme te verkrijgen.

Overigens is het, van wetgevend standpunt, weinig aanbevelenswaardig de wetgever ertoe te brengen een beginsel in een wet op te nemen, wanneer niet genoegzaam bepaald is hoe dit beginsel inhoud moet gegeven worden.

Indien de Regering eraan houdt de inrichting van het Autonoom Fonds door een afzonderlijke wet te doen geschieden, dan zal er moeten over gewaakt worden dat de wet betreffende de oprichting van het Autonoom Fonds, samen met het tegenwoordig ontwerp, door de Wetgevende Kamers neergelegd wordt en dat zij beiden op hetzelfde ogenblik in werking zouden treden.

Zelfs dan bestaat het gevaar dat het effectief in werking stellen van het Fonds een vertragende uitwerking zal hebben op de financiering der uitgaven van de werken voorzien door het plan. Een overgangsregime ware derhalve nuttig, ook al om de reeds in 1960 verrichte uitgaven te regulariseren.

Tenslotte moet nog opgemerkt worden dat niet duidelijk uit te maken valt of artikel 1, tweede lid, tot doel en gevolg heeft artikel 14 van het besluit van de Regent van 2 juli 1949 betreffende de Staatstussenkomst inzake toelagen voor het uitvoeren van werken door de provincies, gemeenten, verenigingen van gemeenten, commissies van openbare onderstand, kerkfabrieken en verenigingen van polders of van wateringen, gewijzigd door het koninklijk besluit van 1 februari 1960, impliciet op te heffen. Dit artikel 14 voorziet immers de mogelijkheid dat het Gemeentekrediet sommige door de Staat gesubsidieerde werken volledig financiert, daarin begrepen de uitkering van de door de Staat toegekende subsidiën.

Indien dit artikel 14 wordt opgeheven, ware het gewenst dit effect van artikel 1, tweede lid, in de memorie van toelichting aan te geven, zodat een uitdrukkelijke opheffing van artikel 14 door een later koninklijk besluit duidelijk zou verschijnen als een maatregel genomen ter uitvoering van artikel 1, tweede lid, van het ontwerp.

Is het niet de bedoeling artikel 14 stilzwijgend te abrogeren, dan ware het gewenst artikel 1, tweede lid, te verduidelijken, hetzij door te bepalen onder welke voorwaarden werken, door het vijftienjarenplan voorzien, door andere organismen dan het Autonoom Fonds kunnen gefinancierd worden, hetzij door de Koning te machtigen een afwijkende wijze van financieren van werken, voorzien in het programma, in te stellen.

du financement des travaux publics par la création d'un nouvel organisme paraétatique : le « Fonds autonome de financement des travaux publics ».

A l'examiner en détail, on constate que le projet se borne en fait à annoncer l'institution d'un tel fonds, la création, l'organisation, les attributions et le mode de fonctionnement de cet organisme devant faire l'objet d'un projet distinct.

Les inconvénients d'un tel procédé sautent aux yeux.

Dans un projet dont le but premier est d'instaurer une réglementation des investissements, le financement de ceux-ci constitue de toute évidence un élément essentiel du mécanisme qui doit assurer l'exécution du programme. L'omission de cet élément rend inintelligibles le sens et le fonctionnement exacts de l'ensemble du mécanisme.

Il est, du reste, de mauvaise technique législative de formuler dans la loi un principe sans en préciser le contenu.

Si le Gouvernement tient à créer le Fonds autonome par une loi spéciale, il conviendra de veiller à ce que le projet ayant cet objet soit déposé aux Chambres législatives simultanément avec le projet de loi sur les investissements et que les deux textes entrent en vigueur à la même date.

Même alors, le délai qui s'écoulera avant que le Fonds puisse effectivement fonctionner risque de retarder le financement des dépenses afférentes aux travaux prévus par le plan. Aussi serait-il utile de prévoir un régime transitoire, ne fût-ce que pour régulariser les dépenses faites en 1960.

Enfin, il échet d'observer qu'il ne ressort pas avec suffisamment de clarté du projet, si l'article 1^{er}, alinéa 2, a pour but — et pour effet — d'abroger d'une manière implicite l'article 14 de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 relatif à l'intervention de l'Etat en matière de subsides pour l'exécution de travaux par les provinces, communes, associations de communes, commissions d'assistance publique, fabriques d'églises et associations de polders ou de waterings modifié par l'arrêté royal du 1^{er} février 1960. Cet article 14 prévoit le financement intégral par le Crédit communal de certains travaux subventionnés par l'Etat, la liquidation des subventions comprise.

Si l'article 1^{er}, alinéa 2, abroge effectivement l'article 14, il conviendrait de le dire dans l'exposé des motifs, de manière à faire nettement apparaître l'abrogation expresse par un arrêté royal ultérieur comme une mesure d'exécution de l'article 1^{er}, alinéa 2, du projet.

Si, en revanche, l'abrogation implicite de l'article 14 n'est pas poursuivie, la portée de l'article 1^{er}, alinéa 2, devrait être précisée, soit en fixant les conditions dans lesquelles les travaux prévus par le plan de quinze ans sont susceptibles d'être financés par des organismes autres que le Fonds autonome, soit en habilitant le Roi à prévoir pour certains travaux de ce programme un mode de financement différent.

Artikel 2.

Zoals onder de algemene bemerkingen geregeld werd, is de opsomming in artikel 2 gegeven van betwistbaar nut, gelet op artikelen 5 tot 8 en 11 tot 14.

Artikelen 3 tot en met 8.

Het tweede lid van artikel 3 strekt ertoe een verhouding vast te stellen tussen de voorgestelde bedragen en het vermoed nationaal inkomen. Deze uitleg vindt beter zijn plaats in de memorie van toelichting.

De tabel, opgenomen in artikel 4, voegt niets toe aan de gegevens die vervat zijn in het eerste lid van de artikelen 5 tot en met 8; zij ook zou beter haar plaats vinden in de memorie van toelichting.

De inleidende zin van artikel 4 wordt dan best als tweede lid van artikel 3 behouden, maar gesteld als volgt :

« De vastleggingskredieten vereist voor de bekostiging van dit programma, moeten ieder jaar op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw worden uitgetrokken ten belope van de in het eerste lid der artikelen 4 tot 7 bepaalde bedragen. »

Indien dat voorstel wordt aangenomen, moeten de volgende artikelen worden vernummerd en de verwijzingen naar artikelen worden aangepast.

Op te merken valt dat de Nederlandse tekst van artikel 4 niet alleen spreekt van vastleggings- maar ook van betalingskredieten. Dit is onverenigbaar met de instelling van het Autonoom Fonds, aangekondigd door artikel 1, tweede lid, dat de uitgave van het investeringsplan draagt. Trouwens maakt de Franse tekst geen vermelding van betalingskredieten.

Artikel 9.

Artikel 9, om de continuïteit in de gebruikmaking der vastleggingskredieten te verzekeren, machtigt de Koning, niet gebruikte kredieten naar het volgend dienstjaar over te boeken.

Een dergelijke bepaling houdt verband met de bevoegdheid van de uitvoerende macht om de Staat geldelijk te verbinden. In die zin is het een organieke bepaling die, voor de werken bedoeld in de artikelen 5 tot 8 van het ontwerp, de algemene wet op de Rijkscomptabiliteit aanvult.

Het feit dat artikel 9 opgenomen is in het hoofdstuk betreffende het basisprogramma en enkel verwijst naar de werken bedoeld in de artikelen 5 tot 8 heeft tot gevolg dat de overboeking alleen maar mogelijk is voor de kredieten bestemd voor het basisprogramma.

Om de hiervoor in verband met artikel 4 aangehaalde redenen moeten ook in artikel 9 van de Nederlandse tekst de woorden « en betalingskredieten » geschrapt worden.

De Raad van State vestigt tenslotte nog de aandacht op het feit dat een wijziging met gelijke strekking opgenomen werd in het ontwerp van wet tot wijziging en aanvulling van de wetten op de Rijkscomptabiliteit, namelijk de artikelen 17 en volgende. De twee regelingen zijn echter niet volledig dezelfde. Het past dat de Regering zou uitmaken in hoever een bijzondere regeling voor de werken bedoeld in de artikelen 5 tot 8 gewenst is.

Article 2.

Ainsi qu'il a été dit dans les observations générales, l'utilité de l'énumération donnée à l'article 2 est discutable, en présence des articles 5 à 8 et 11 à 14.

Articles 3 à 8 inclusivement.

L'alinéa 2 de l'article 3 tend à établir une proportion entre les sommes réservées aux investissements de travaux publics et le montant prévisible du revenu national. Cette précision serait mieux à sa place dans l'exposé des motifs.

Le tableau reproduit à l'article 4 n'ajoute rien aux éléments contenus dans l'alinéa 1^{er} des articles 5 à 8; il figurerait donc également mieux dans l'exposé des motifs.

La phrase liminaire de l'article 4 pourrait alors être insérée dans l'article 3, sous la forme d'un alinéa 2 rédigé comme suit :

« Les crédits d'engagement nécessaires au financement de ce programme sont inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction jusqu'à concurrence des montants fixés à l'alinéa 1^{er} des articles 4 à 7. »

Si cette suggestion était adoptée, il y aurait lieu de modifier le numérotage des articles suivants et d'adapter les références.

Il est à remarquer que, dans sa version néerlandaise, l'article 4 ne parle pas seulement de crédits d'engagement mais aussi de crédits de paiement, ce qui ne se concilie point avec la création annoncée par l'article 1^{er}, alinéa 2, d'un Fonds autonome qui prend en charge les dépenses afférentes à l'exécution du programme des investissements. Dans la version française du reste, il n'est pas question de crédits de paiement.

Article 9.

Afin d'assurer la continuité de l'utilisation des crédits d'engagement, l'article 9 habilite le Roi à reporter les crédits non utilisés à l'exercice suivant.

Une telle disposition concerne le pouvoir de l'Exécutif d'engager l'Etat financièrement. Sous cet angle, elle constitue une disposition organique qui complète, pour ce qui concerne les travaux visés aux articles 5 à 8 du projet, la loi générale sur la comptabilité de l'Etat.

L'insertion de l'article 9 au chapitre relatif au programme de base et le fait que cet article ne se réfère qu'aux travaux visés aux articles 5 à 8 ont pour conséquence de ne rendre possible que le transfert des seuls crédits destinés au programme de base.

Dans la version néerlandaise de l'article 9, les mots « en betalingskredieten » devraient être supprimés pour les mêmes motifs que ceux qui ont déjà été exposés à propos de l'article 4.

Le Conseil d'Etat attire encore l'attention du Gouvernement sur le fait qu'une modification ayant une portée analogue est prévue par le projet de loi modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, notamment dans les articles 17 et suivants. Les deux réglementations ne sont cependant pas identiques. Il appartient au Gouvernement d'établir dans quelle mesure une réglementation spéciale applicable aux travaux visés aux articles 5 à 8 est souhaitable.

Artikel 10.

Artikel 10, alinea 2, behoort tot de bepalingen die als nutteloze herhaling van elders gegeven voorschriften kunnen beschouwd worden.

Artikelen 19 en 20.

Artikelen 19 en 20 zijn overbodige bepalingen.

Vooreerst hernemen zij enkel het beginsel van de subsidiëring van werken waarvan reeds sprake in vorige artikelen van het ontwerp (artikel 2, 4°, b, d en e, en artikel 6, tweede lid, 4°, artikel 8).

Vervolgens wordt in die artikelen niets meer gezegd dan dat de Koning de uitvoering zal regelen van de voorzieningen opgenomen in de begrotingswetten waar de machtiging om subsidiën te verlenen, opgenomen werd.

Een recht op subsidiën wordt door deze bepalingen immers niet verleend, noch de verplichting ze uit te keren.

De toekenning der subsidiën volgt derhalve uitsluitend uit de desbetreffende voorziening in de budgetaire wet. Artikelen 19 en 20 zijn van dat standpunt slechts verklaringen van intenties.

Daarbij komt dat zolang de wetgever zelf de voorwaarden van toekenning der subsidiën niet regelt, het de Koning, die de begroting uitvoert, toekomt ter gelegenheid van deze uitvoering deze voorwaarden te bepalen. Ook te dien aanzien zijn de artikelen 19 en 20 zonder nut.

Het enige normatief element in de artikelen 19 en 20 vervat, betreft de directe habilitatie door de wetgever aan de Minister van Openbare werken gedaan, om over de individuele toekenning der subsidiën te beslissen.

Deze habilitatie is van zeer beperkt nut vermits de Koning, zonder machtiging van de wetgever, op eigen gezag eveneens de Minister van Openbare Werken kan machtigen de individuele toekenning der subsidiën te doen.

Dit is ten andere het geval in het besluit van de Regent van 2 juli 1949 betreffende de uitkering van toelagen voor de uitvoering van werken door de lagere besturen, waar gelijkaardige stof als in artikelen 19 en 20 behandeld, is geregeld geworden.

Praktischer ware het derhalve artikelen 19 en 20 uit het ontwerp weg te laten en dit besluit van de Regent van 2 juli 1949 aan te vullen.

Artikel 21.

Het is gewenst van de twee paragrafen van artikel 21 twee onderscheiden artikelen te maken. Overigens is het onnodig in de eerste paragraaf van artikel 21 telkens een afzonderlijk nummer te gebruiken voor de herziening van een artikel, vermits het gaat om de herziening van een reeks artikelen die op elkaar volgen.

*Artikel 21, § 1.**A.*

Van juridisch standpunt is het belangrijkste gedeelte van het ontwerp artikel 21, § 1, tot wijziging van de besluitwet van 3 februari 1947 die een bijzonder snelle onteigeningsprocedure instelt.

Het systeem van de besluitwet van 3 februari 1947 bestaat erin de gewone rechtspleging te doen voorafgaan door een vereenvoudigde tussenkomst van de vrederechter, wiens beslissing echter, gelet op de summier instructie,

Article 10.

L'article 10, alinéa 2, est une des dispositions qui font double emploi avec des prescriptions édictées ailleurs dans le texte.

Articles 19 et 20.

Les articles 19 et 20 sont superflus.

D'abord parce qu'ils ne font que rappeler le principe du subventionnement déjà énoncé dans les articles précédents (article 2, 4°, b, d et e, article 6, alinéa 2, 4°, et article 8).

Ensuite parce qu'ils se bornent à disposer que le Roi réglera les modalités d'exécution des dispositions prévues dans les lois budgétaires qui l'habilitent à octroyer des subventions.

Ces dispositions n'ouvrent aucun droit aux subventions, pas plus qu'elles n'entraînent l'obligation de les liquider.

Dès lors, l'octroi des subventions découle exclusivement de la disposition qui les concerne figurant dans la loi budgétaire. Les articles 19 et 20 ne constituent, dans cet ordre d'idées, que de simples déclarations d'intentions.

A cela s'ajoute qu'aussi longtemps que le législateur ne fixe pas lui-même les conditions d'octroi des subventions, c'est au Roi, chargé d'exécuter le budget, qu'il appartient de le faire. De ce point de vue également, les articles 19 et 20 sont sans utilité.

La seule portée normative des articles 19 et 20 réside dans le fait qu'ils habilitent directement le Ministre des Travaux publics à décider dans chaque cas particulier de l'octroi des subventions.

L'importance d'une telle habilitation est minime, étant donné que le Roi peut, d'autorité, déléguer un tel pouvoir au Ministre des Travaux publics.

C'est de cette manière qu'il a d'ailleurs été procédé dans l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 relatif à la liquidation de subventions pour l'exécution de travaux par les pouvoirs subordonnés, arrêté qui règle une matière analogue à celle traitée dans les articles 19 et 20.

En conséquence, il serait plus pratique de supprimer ces articles dans le présent projet et de compléter l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949.

Article 21.

Il est souhaitable de faire un article distinct de chacun des deux paragraphes qui constituent l'article 21. En outre, au § 1^{er}, il est superflu de procéder par subdivision en 1^o, 2^o, etc.,... puisqu'il s'agit en l'espèce de la révision d'une série d'articles qui se succèdent.

*Article 21, § 1^{er}.**A.*

Du point de vue juridique, la disposition la plus importante du projet est l'article 21, § 1^{er}, qui modifie l'arrêté-loi du 3 février 1947 instituant une procédure accélérée d'expropriation.

Le système de l'arrêté-loi du 3 février 1947 consiste à faire précéder la procédure ordinaire d'une intervention simplifiée du juge de paix, dont la décision, eu égard au caractère sommaire de l'instruction, est essentiellement

beschouwd wordt als in wezen voorlopig, behoudens berusting der partijen die na verloop van termijn de voorlopige beslissing een definitief karakter geeft.

Het voordeel van deze summier instructie ligt bij de overheid die snel de terreinen in bezit kan nemen; de particulier vindt compensatie voor het summier karakter der instructie in het feit dat, na de beslissing van de vrederechter, hem nog de twee normale graden van jurisdictie overblijven om zijn belangen ten volle te verdedigen.

Hoe summier de procedure ingesteld door de besluitwet van 1947 ook moge schijnen, in feite is, volgens de verklaring van de gemachtigde ambtenaar, deze procesgang nog te langzaam en verlopen dikwijls maanden, tot een jaar, vooraleer het bestuur van de te onteigenen percelen bezit kan nemen.

Het onverwacht aanslepen van bepaalde onteigeningen zou de ononderbroken en planmatige voortzetting van openbare werken in gevaar brengen en een groot verlies betekenen inzover de rentabiliteit der werken en investeringen uitgesteld wordt.

Overigens zou een efficiënte conjunctuurbestrijding onderstellen dat de werken, ondernomen om de conjunctuurschommeling op te vangen, snel effectief aangevangen worden.

Een snellere inbezitneming der te onteigenen percelen wordt daarom als een noodzaak gevoeld.

Vermits de Grondwet de inbezitneming van het te onteigenen goed doet afhangen van de voorafgaande betaling der billijke schadeloosstelling, zo kan de overheid een perceel als onteigenaar slechts snel in bezit nemen door de betaling der onteigeningsvergoeding zoveel mogelijk te vervroegen. De kernidee van onderhavig ontwerp is de vergoeding te doen vaststellen door de vrederechter nog vóór enige summier instructie, dit wil zeggen op het ogenblik zelf dat de partijen voor hem voor het eerst verschijnen, en de rechter enkel beschikt over een aanbod van de onteigenende partij, een eis van de onteigende partij en zijn kennis van de plaatselijke toestanden.

Dat een op die wijze vastgestelde vergoeding echt voorlopig moet zijn — echt voorlopig omdat de vrederechter in elk geval opnieuw moet beslissen en de nieuwe beslissing niet afhankelijk is van een beroep ingesteld door de partijen — ligt voor de hand.

Van strikt juridisch standpunt is tegen deze procedure niet veel aan te voeren indien althans de provisionele vergoeding niet bedoeld is als een voorschot op de vergoeding doch enkel als de, weliswaar ruw geschatte — en dus aan correctie onderhevige —, maar toch als volledig bedoelde vergoeding.

Het feit dat de zo vastgestelde vergoeding later kan gewijzigd worden, is op zich zelf geen argument om te weigeren op de betaling van die vergoeding de inbezitneming te laten volgen. Immers, ook volgens de wet van 1835 is de overheid gerechtigd het perceel in bezit te nemen, zelfs wanneer de onteigende nog in hoger beroep kan gaan.

Essentieel is enkel in dit opzicht dat de onteigende over een sanctie beschikt om eventueel de betaling van het supplement aan vergoeding door de hogere rechter toegekend, te kunnen afdwingen.

In de wet van 1835 is een dergelijk dwangmiddel te vinden in artikel 18, in onderhavig ontwerp in het voorschrift volgens hetwelk de werken kunnen stil gelegd

provisoire, sauf acquiescement des parties, qui, à l'expiration d'un délai déterminé, rendra la décision provisoire définitive.

Cette instruction sommaire est à l'avantage de l'autorité en ce qu'elle permet à celle-ci de prendre rapidement possession des parcelles; pour le particulier, le caractère sommaire de l'instruction est compensé par le fait que les deux degrés normaux de juridiction s'offrent encore à lui après la décision du juge de paix pour défendre pleinement ses intérêts.

Quelque sommaire que puisse paraître la procédure instituée par l'arrêté-loi de 1947, il n'en demeure pas moins, d'après les explications du fonctionnaire délégué, qu'elle est encore trop lente et que l'administration doit, dans bien des cas, attendre plusieurs mois, voire un an, avant de pouvoir prendre possession des parcelles frappées d'expropriation.

Le retard imprévu que certaines expropriations viendraient à subir risque de compromettre la continuité et la poursuite systématique des travaux publics et d'entraîner des pertes considérables dans la mesure où la rentabilité des travaux et des investissements se trouve différée.

Une action conjoncturelle efficace postule par ailleurs que les travaux destinés à parer un fléchissement de la conjoncture soient entrepris sur le champ.

Aussi, une occupation accélérée des parcelles à exproprier apparaît-elle comme une nécessité impérieuse.

La Constitution subordonnant la prise de possession de l'immeuble exproprié au règlement préalable d'une juste indemnité, le seul moyen, pour l'autorité, de s'assurer l'occupation rapide d'une parcelle consiste à avancer au maximum l'époque du paiement de l'indemnité d'expropriation. L'idée fondamentale du projet est de faire procéder par le juge de paix à la détermination du montant de l'indemnité préalablement à toute instruction sommaire, c'est-à-dire au moment où les parties comparaissent pour la première fois devant lui, et où il ne dispose pour tous éléments que d'une offre de l'expropriant, des prétentions de l'exproprié et de sa connaissance des situations locales.

Il va de soi que l'indemnité ainsi fixée devra être essentiellement provisoire puisque le juge de paix aura, en tout état de cause, à statuer à nouveau indépendamment de tout recours des parties.

Du point de vue strictement juridique, une telle procédure ne prête guère à critique, du moins si l'indemnité provisionnelle est conçue non pas comme une avance mais comme l'indemnité d'expropriation proprement dite qui, bien qu'évaluée *grosso modo* — et susceptible dès lors d'être corrigée — se veut néanmoins intégrale.

La circonstance que l'indemnité ainsi fixée est susceptible de modification ultérieure, ne constitue pas en soi un argument pour refuser l'occupation du bien après le paiement de cette indemnité. La loi de 1835 n'habilite-t-elle pas, en effet, l'autorité à prendre possession des parcelles alors même qu'une voie de recours reste ouverte à l'exproprié?

Il est essentiel, à cet égard, que l'exproprié dispose d'une sanction qui lui permette, le cas échéant, de provoquer le paiement du supplément d'indemnité que le juge d'appel lui aurait alloué.

Dans la loi de 1835 c'est l'article 18 qui ouvre une telle voie de contrainte; dans le projet, c'est la disposition qui prévoit la possibilité de faire suspendre les travaux si

worden indien het supplement niet binnen redelijke termijn aan de onteigende uitgekeerd wordt.

Het is evident dat de gedwongen ten uitvoerlegging van een vonnis bij de overheid op zekere bezwaren stuit. Waar de wetgever zelf een dergelijke dwangmaatregel instelt, ware het gewenst nader te bepalen hoe de dwang in feite zal kunnen uitgeoefend worden.

B.

1° Het ontwerp brengt geen wijziging aan artikel 1 van de besluitwet van 1947. Impliciet wordt hier van de veronderstelling uitgegaan dat de voorwaarde in dit artikel 1 vervat — dat namelijk de werken moeten dienen voor 's lands wederuitrusting — ruim genoeg geformuleerd werd om daarin ook de uitvoering van het vijftienjarenplan te kunnen onderbrengen.

2° Volgende bezwaren kunnen tegen de voorgestelde tekst van artikel 4 worden ingebracht :

- a) De eerste alinea is op zichzelf genomen niet zo heel klaar : de zinsbouw is niet correct en bovendien wordt de procedure niet volledig en niet chronologisch beschreven. Niet klaar is ook de juiste wijze waarop de termijn van dagvaarding moet worden bepaald en de termijn die de vrederechter zelf moet in acht nemen bij het vaststellen van de datum der dagvaarding.
- b) In alinea 2 (en eveneens in de latere bepalingen) wordt het woord « voorschot » beter vervangen door « provisionele vergoeding ». De term « voorschot » wekt inderdaad de indruk dat de toegekende som slechts een gedeelte is van de later te bepalen vergoeding, dan wanneer in werkelijkheid de vrederechter — wil men artikel 11 der Grondwet eerbiedigen — een volledige vergoeding moet toekennen, zij het dat ze enkel provisioneel vastgesteld wordt en dus onderhevig is aan latere correctie.

De invoering van de term « provisionele vergoeding » maakt het gebruik van de term « voorlopige vergoeding » in de besluitwet ongeschikt. Dit geldt ook voor artikel 3 van de besluitwet, dat door het ontwerp ongewijzigd wordt gelaten.

Die ongeschiktheid spruit niet alleen voort uit het feit dat het naast elkaar gebruiken van « provisionele vergoeding » en « voorlopige vergoeding » verwarring kan veroorzaken, maar ook uit het feit dat de vergoeding uiteindelijk door de vrederechter vastgesteld niet voorlopig is, daar zij slechts in geval van beroep door een hogere rechter kan gewijzigd worden.

- c) De vierde alinea van artikel 4 behandelt de inbezitneming van het te onteigenen goed door de onteigenende partij. Chronologisch volgt die inbezitneming op het opmaken der plaatsbeschrijving zoals aangegeven in artikel 5. Het ware daarom gewenst, van het vierde lid van artikel 4 een artikel 6 te maken en de volgende artikelen te vernummen, met dien verstande dat de artikelen 8 en 9 tot één artikel 9 versmolten worden.
- d) Artikel 4 vertoont een lacune in zover niet uitdrukkelijk gezegd wordt dat de eigenaar van een te onteigenen perceel derden-belanghebbenden, als bedoeld in artikel 19 van de wet van 17 april 1835 op de onteigening ten algemenen nutte, moet verwittigen van de aanstaande onteigeningsprocedure ten einde deze derden de gelegenheid te geven hun belangen voor de vrederechter te doen gelden, zo mogelijk reeds op de eerste dag van verschijning.

le paiement du supplément d'indemnité n'est pas intervenu dans un délai raisonnable.

Il est évident qu'il y a quelques inconvénients à opposer à l'autorité l'exécution forcée d'un jugement. Lorsque le législateur prévoit lui-même une voie de contrainte, il est souhaitable qu'il précise comment cette contrainte s'exercera en fait.

B.

1° Le projet n'apporte aucune modification à l'article 1^{er} de l'arrêté-loi de 1947. C'est dire qu'il part implicitement de l'hypothèse que la condition prévue par cet article — à savoir qu'il doit s'agir de travaux destinés à « assurer le rééquipement du pays » — est formulée d'une manière suffisamment générale que pour englober les travaux inscrits au plan de quinze ans.

2° Le texte proposé pour l'article 4 appelle les observations suivantes :

- a) Pris en soi, l'alinéa 1^{er} manque de clarté : la construction de la phrase est peu heureuse et la procédure n'y est pas décrite d'une manière complète, ni dans l'ordre chronologique de son déroulement. En outre, l'alinéa n'indique pas assez clairement le mode de calcul du délai d'assignation, ni celui du délai que le juge lui-même doit respecter lorsqu'il fixe la date de l'assignation.
- b) A l'alinéa 2 (ainsi que dans les dispositions suivantes) le terme « provision » gagnerait à être remplacé par le terme « indemnité provisionnelle ». Le terme « provision » peut faire croire en effet que la somme allouée n'est qu'une partie de l'indemnité à fixer ultérieurement, alors qu'en réalité le juge de paix est tenu, s'il entend respecter l'article 11 de la Constitution, d'allouer une indemnité intégrale, fût-elle fixée par provision, et, de ce fait, susceptible d'être corrigée par la suite.

L'adoption du terme « indemnité provisionnelle » rend inadéquats les mots « indemnité provisoire » employés dans l'arrêté-loi. Cette remarque vaut également pour l'article 3 de l'arrêté-loi, auquel le projet n'apporte aucune modification.

Ce qui rend ce terme inadéquat, ce n'est pas seulement le danger de confusion que peut engendrer sa coexistence avec le terme « indemnité provisionnelle », mais encore le fait que l'indemnité, telle que le juge de paix l'aura finalement fixée, ne présentera pas un caractère provisoire, puisqu'aussi bien elle ne sera susceptible de modification que par le recours au juge d'appel.

- c) L'alinéa 4 de l'article 4 concerne la prise de possession du bien exproprié. Etant donné que cette prise de possession se situe chronologiquement après l'établissement de l'état descriptif des lieux prévu à l'article 5, il est souhaitable de transformer cet alinéa 4 en un article 6, et d'adapter en conséquence le numérotage des articles suivants, les articles 8 et 9 pouvant être fusionnés en un seul article 9.
- d) L'article 4 présente une lacune en ce qu'il ne prévoit pas expressément que le propriétaire d'une parcelle à exproprier est tenu d'aviser de l'imminence de la procédure d'expropriation les tiers intéressés au sens de l'article 19 de la loi du 17 avril 1835, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, afin qu'ils puissent faire valoir leurs intérêts devant le juge de paix, si possible dès le premier jour de la comparution.

e) In tegenstelling met de wet van 17 april 1835 bevat de beschrijving der onteigeningsprocedure, zoals ze gegeven is in de besluitwet van 2 februari 1947 — en zoals ze door onderhavig ontwerp behouden wordt —, geen uitdrukkelijke regeling van de wijze waarop de vrederechter zal nagaan of de onteigeningsprocedure regelmatig werd gevoerd. Dit betekent dat het gemeen recht ten aanzien van de exceptie opgeworpen in verband met de onregelmatigheid der onteigening, van toepassing is.

Een dergelijk systeem brengt zekere nadelen mede.

Het eerste nadeel is dat de rechter niet verplicht is uitdrukkelijk uitspraak te doen over de wettigheid der onteigening buiten het geval dat de exceptie wordt opgeworpen. Moet de rechter niet uitdrukkelijk uitspraak over de wettigheid der onteigening doen, dan kan men vrezen dat in sommige gevallen die wettigheid geen rechterlijke toetsing zal ondergaan. Doet de rechter die toetsing wel, hetzij daartoe uitgenodigd door een onteigende, hetzij op eigen initiatief, dan is er niets dat de rechter verbiedt het oordeel over de wettigheid der onteigening bij zijn eindoordeel over de hoofdeis te voegen. Gelet op de wijze waarop het ontwerp thans de procedure voor de vrederechter geregeld wil zien — inbezitneming van het te onteigenen goed vóór de einduitspraak —, komt een dergelijke handelwijze minder gewenst voor.

Het is dus gepast, naar het voorbeeld van de wet van 17 april 1835, de rechter te verplichten, in het begin der gerechtelijke procedure uitspraak over de wettigheid der onteigening te doen. Dit is een waarborg zowel voor de onteigende als voor de onteigenaar. Zoekt men het vroegste moment dat voor die uitspraak in aanmerking komt, dan schijnt de rechtszitting waarop de partijen voor het eerst verschijnen, aangewezen.

Het ligt voor de hand dat de uitspraak van de vrederechter over de wettigheid der onteigening niet in eerste en laatste aanleg kan gebeuren. Het past derhalve dat een beroep mogelijk weze bij de rechtbank van eerste aanleg. Voor de onteigenaar ligt dit beroep onvermijdelijk na de bij veronderstelling voor hem ongunstige uitspraak van de vrederechter.

Kan die regeling ook gelden voor de onteigende wiens exceptie van onwettigheid der onteigening door de vrederechter afgewezen wordt?

De wet zou volledig haar doel — een versnelde onteigeningsprocedure instellen — missen, indien die procedure reeds bij het allereerste begin zou kunnen tot stilstand gebracht worden door langdurige betwistingen voor verschillende rechters betreffende de wettigheid der onteigeningsprocedure. Het is reeds een bijkomende waarborg voor de onteigende dat de vrederechter in het begin der procedure over de wettigheid ervan moet statueren. Het oordeel van de vrederechter ten gunste van de wettigheid versterkt in voldoende mate het vermoeden van wettigheid dat aan de akten der overheid — ook de uitvoerende overheid — toekomt, om de Raad van State er toe aan te zetten — rekening houdend met het feit dat het ontwerp een versnelde onteigeningsprocedure op het oog heeft —, om voor te stellen dat het recht van de onteigende om beroep in te stellen tegen een voor hem ongunstige beslissing van de vrederechter in verband met de wettigheid der onteigening, zou vereenzelvigd worden met zijn recht, de herziening van de eindbeslissing van deze rechter te vorderen. Op dit punt is de toestand van de onteigende volgens het voor-

e) A l'opposé de celle qui figure dans la loi du 17 avril 1835, la description de la procédure d'expropriation telle qu'elle est donnée dans l'arrêté-loi du 2 février 1947 et reprise par le projet ne règle pas expressément les modalités du contrôle par le juge de paix, de la régularité de la procédure d'expropriation. C'est dire que l'exception d'irrégularité éventuellement soulevée sera soumise au régime du droit commun.

Un tel système ne va pas sans inconvénients.

Le premier inconvénient est qu'en dehors du cas où cette exception est soulevée, le juge n'est pas tenu de se prononcer expressément sur la légalité de l'expropriation. Si le juge n'est pas tenu de se prononcer expressément sur la légalité de l'expropriation, il est à craindre que la légalité n'échappe dans certains cas à tout contrôle juridictionnel. Si le juge procède effectivement à ce contrôle, soit à la requête d'un exproprié, soit d'initiative, rien ne s'oppose à ce qu'il joigne son appréciation sur la légalité de l'expropriation à son jugement définitif sur l'action principale. Comme le projet entend régler la procédure devant le juge de paix de manière telle que la prise de possession puisse intervenir avant la décision finale, le recours à un tel système apparaît moins indiqué.

Il convient, dès lors, s'inspirant de la loi du 17 avril 1835, d'obliger le juge à statuer sur la légalité de l'expropriation dès le début de la procédure judiciaire. Ce serait là une garantie tant pour l'exproprié que pour l'expropriant. Quant à déterminer à quel moment au plus tôt ce jugement pourrait intervenir, il semble falloir retenir la première audience à laquelle les parties comparaissent.

Il va de soi que le juge de paix ne pourra se prononcer sur la légalité de l'expropriation en premier et dernier ressort; aussi un recours devant le tribunal de première instance devrait-il être prévu. Pour l'expropriant, ce recours ne serait forcément ouvert qu'après décision défavorable du juge de paix.

En va-t-il de même pour la personne expropriée qui, ayant soulevé l'exception d'illégalité, voit celle-ci rejetée par le juge de paix?

La loi manquerait totalement son but, qui est d'instituer une procédure accélérée d'expropriation, si la procédure pouvait, dès le stade initial, être paralysée par de longues contestations devant plusieurs juges au sujet de la légalité de l'expropriation. L'obligation pour le juge de paix de statuer sur la légalité de l'expropriation dès le début de la procédure constitue déjà une garantie supplémentaire pour l'exproprié. La décision favorable du juge de paix renforce suffisamment la présomption de légalité qui s'attache aux actes de l'autorité, ceux de l'Exécutif y compris, que pour inciter le Conseil d'Etat à proposer — compte tenu du but poursuivi par le projet — que le droit de l'exproprié, d'interjeter appel de la décision du juge de paix qui lui est défavorable quant à la légalité de l'expropriation, soit identifié à son droit de poursuivre la révision de la décision finale de ce juge. Sur ce point, la proposition du Conseil d'Etat, si elle était adoptée, ne placerait pas l'exproprié dans une situation différente de celle qui serait la sienne si, comme le prévoit le projet, les exceptions d'illégalité restaient soumises au droit commun et s'il était loisible au juge de

stel van de Raad van State niet verschillend van de toestand waarin hij zich zou bevinden indien — zoals het ontwerp het voorstelt — het gemeenrecht betreffende de excepties van toepassing ware gebleven en de rechter het oordeel over de exceptie bij het oordeel over de hoofdeis hadden kunnen voegen.

Uit voorgaande regeling volgt weliswaar dat slechts na de inbezitneming van het goed door de onteigenaar, door de onteigende beroep kan aangetekend worden tegen de beslissing van de vrederechter, de onteigening als wettig te beschouwen. Dit nadeel is onvermijdelijk indien men — zoals reeds werd betoogd — het snelle karakter der procedure wil eerbiedigen. Overigens is dit nadeel uiteraard inherent aan alle procedures die het herstel beogen van schade voortspruitend uit onrechtmatige administratieve beschikkingen, vermits deze van rechtswege uitvoerbaar zijn en de rechter de uitvoering niet kan verbieden. Het voorgestelde systeem, met zijn nadeel, is derhalve niets uitzonderlijks. Wordt de hiervoor voorgestelde regeling aanvaard, dan betekent dit dat de herziening van de eindbeslissing van de vrederechter niet alleen zal kunnen gesteund worden op het onvolledig karakter van de door hem toegekende schadeloosstellingen, maar eventueel ook op de al dan niet voor de vrederechter ingeroepen onwettigheid der onteigening. In dit laatste geval zullen voor de hogere rechter eventueel ook de bepalingen die de vergoeding van door de overheid onrechtmatig toegebrachte schade voorschrijven, als rechtsgrond van de vordering tot herziening kunnen worden toegevoegd.

- f) Het is niet nodig in het nieuw voorgestelde artikel 4 en ook in de volgende artikelen steeds te herhalen dat dagvaardingen en oproepingen met een ter post aangetekende brief moeten gebeuren. Het is aangewezen dit voorschrift in het algemeen te formuleren. Artikel 9 is daarvoor de geschikte plaats.

3° Aan de door het ontwerp voorgestelde nieuwe versie van de artikelen 5 tot 7 der besluitwet van 3 februari 1947 moeten buiten de aanpassingen die voortspruiten uit hoger gemaakte opmerkingen, uitsluitend vormwijzigingen aangebracht worden. Alleen moet het tweede lid van artikel 7 aangevuld worden. Artikel 19 van de wet van 17 april 1835, waarnaar in dit tweede lid verwezen wordt, bepaalt immers een sanctie voor de eigenaar die de derden-belanghebbenden niet verwittigt. Het is nodig ook hier te bepalen of er een sanctie op de nalatigheid van de eigenaar (of vruchtgebruiker) staat en dewelke. Een nieuwe verwijzing naar artikel 19 van de wet van 17 april 1835 schijnt hier aangewezen.

C.

Rekening houdend met alle hiervoor gemaakte opmerkingen, stelt de Raad van State volgende tekst voor artikel 21 voor :

Artikel 21.

In de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte worden de artikelen 4 tot 9 door de volgende bepalingen vervangen :

« Artikel 4.

§ 1. Op verzoek van de onteigenende partij bepaalt de vrederechter bij bevelschrift dag en uur waarop de eigenaars en vruchtgebruikers van de te onteigenen percelen door de onteigenende partij zullen gedagvaard worden om voor hem te verschijnen op de plaats zelf van de te onteigenen percelen.

joindre son appréciation sur cette exception à son jugement sur l'action principale.

Dans la procédure exposée ci-dessus, l'exproprié ne pourra, il est vrai, interjeter appel d'une décision du juge de paix favorable à la légalité de l'expropriation qu'après que l'expropriant aura pris possession du bien. Cet inconvénient est inévitable si — ainsi qu'il a été observé ci-avant — on entend conserver à la procédure son caractère de procédure accélérée. Un tel inconvénient est du reste inhérent à toutes procédures ayant pour objet la réparation du préjudice qui résulte d'actes administratifs illicites, ceux-ci étant exécutoires de plein droit et le juge ne pouvant en interdire l'exécution. Le système proposé, avec l'inconvénient qu'il comporte, n'a dès lors rien d'exceptionnel. L'adopter implique que la révision de la décision finale du juge de paix pourra être fondée non seulement sur le caractère incomplet des indemnités allouées par lui, mais aussi, le cas échéant, sur l'illégalité de l'expropriation que celle-ci ait été soulevée ou non devant le juge de paix. Dans ce dernier cas, il sera loisible à l'intéressé d'invoquer également comme fondement de son action devant le juge de la révision les dispositions qui prévoient la réparation du préjudice causé irrégulièrement par l'autorité.

- f) Il est inutile de répéter dans le nouvel article 4 et dans chacun des articles suivants que les assignations et convocations doivent se faire par lettre recommandée à la poste. Cette prescription pourrait être formulée une fois pour toutes, notamment à l'article 9.

3° En plus des adaptations résultant des considérations développées ci-dessus, le texte nouveau proposé par le projet pour les articles 5 à 7 de l'arrêté-loi du 3 février 1947 n'appelle que des modifications de pure forme. Toutefois, l'alinéa 2 de l'article 7 devrait être complété. L'article 19 de la loi du 17 avril 1835 auquel cet alinéa se réfère, prévoit, en effet, une sanction à l'égard du propriétaire qui omet de prévenir les tiers intéressés. Le projet devrait de même indiquer si la négligence du propriétaire (ou de l'usufruitier) est passible d'une sanction, et préciser éventuellement celle-ci. Une nouvelle référence à l'article 19 de la loi du 17 avril 1835 paraît indiquée.

C.

Compte tenu des observations qui précèdent, le Conseil d'Etat propose, pour l'article 21, la rédaction suivante :

Article 21.

Les articles 4 à 9 de l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Article 4.

§ 1^{er}. Le juge de paix fixe par voie d'ordonnance, à la requête de l'expropriant, les jour et heure auxquels les propriétaires et usufruitiers des parcelles à exproprier seront assignés par l'expropriant à comparaître devant le juge sur les lieux à exproprier.

De dag van verschijning wordt vastgesteld ten laatste op de 21^e dag na de neerlegging van het verzoekschrift.

De termijn om te verschijnen mag niet korter zijn dan acht volle dagen.

In hetzelfde bevelschrift stelt de vrederechter een deskundige aan om de door artikel 5 bedoelde plaatsbeschrijving en het door artikel 7 bedoelde verslag op te maken.

§ 2. De dagvaarding geeft bovenaan afschrift van :

- 1^o het koninklijk besluit waarbij tot de hoogdringende onteigening besloten werd ;
- 2^o het verzoekschrift door de onteigenende partij aan de vrederechter gericht ;
- 3^o het bevelschrift van de vrederechter.

De dagvaarding bevat tevens oproeping om aanwezig te zijn bij het opmaken van de plaatsbeschrijving.

§ 3. Bij de ontvangst der dagvaarding is de gedaagde verplicht onmiddellijk de derden-belanghebbenden, als bedoeld door artikel 19 van de wet van 17 april 1835 op de onteigening ten algemenen nutte, te verwittigen van de voorgenomen onteigening, dag, uur en plaats van verschijning voor de vrederechter en van het opmaken der plaatsbeschrijving.

§ 4. De deskundige met het opmaken der plaatsbeschrijving belast, wordt door de vrederechter opgeroepen om op hogervermelde dag en uur bij de verschijning der partijen aanwezig te zijn.

§ 5. Op de dag der verschijning, na de aanwezige partijen gehoord te hebben, doet de vrederechter de regelmatigheidstoetsing zoals bepaald in de artikelen 4 en 5 van de wet van 17 april 1835.

Tegen de uitspraak van de rechter die de eis der onteigenende partij wegens een onregelmatigheid verwerpt, kan hoger beroep aangetekend worden bij de rechtbank van eerste aanleg in de vorm bepaald door artikel 6 van voormelde wet van 17 april 1835.

Acht de vrederechter de gevolgde procedure regelmatig, dan bepaalt hij in dezelfde uitspraak onmiddellijk bij wijze van ruwe schatting de som die provisioneel door de onteigenende partij aan de rechthebbenden als globale onteigeningsvergoeding moet worden uitgekeerd. Het bedrag van deze provisionele vergoeding mag niet lager zijn dan 90 t. h. van de door de onteigenaar aangeboden som.

Tegen deze uitspraak van de rechter bestaat geen beroep. Zij wordt in het register van de bevoegde hypotheekbewaarder overgeschreven en heeft, ten aanzien van derden, dezelfde uitwerking als de overschrijving van een akte van overdracht.

§ 6. Het door de rechter vastgestelde bedrag van de provisionele vergoeding wordt krachtens de uitspraak, en zonder dat het nodig is deze vooraf te doen betekenen, in de Deposito- en Consignatiekas gestort om overeenkomstig de voorschriften van artikel 22 der wet van 17 april 1835 de rechthebbenden te worden ter hand gesteld. Het voor de storting uitgegeven bevelschrift tot betaling is van het voorafgaand visum van het Rekenhof vrijgesteld, maar is onderworpen aan de regelen bepaald in artikel 23 der wet van 15 mei 1846.

Artikel 5.

Dadelijk na de verschijning ter plaatse vangt de door de rechter aangewezen deskundige aan met het opmaken der plaatsbeschrijving.

Le jour de la comparution est fixé au plus tard au 21^{me} jour qui suit le dépôt de la requête.

Le délai de comparution ne peut être inférieur à huit jours francs.

Le juge de paix commet, par la même ordonnance, un expert chargé de dresser l'état descriptif des lieux prévu à l'article 5, et d'établir le rapport prévu à l'article 7.

§ 2. L'assignation à comparaître porte, en tête, copie :

- 1^o de l'arrêté royal décrétant l'expropriation par application de la procédure d'extrême urgence ;
- 2^o de la requête adressée par l'expropriant au juge de paix ;
- 3^o de l'ordonnance du juge de paix.

L'assignation comporte en outre convocation à être présent à l'établissement de l'état descriptif des lieux.

§ 3. Dès la réception de l'assignation, l'assigné est tenu d'aviser les tiers intéressés, au sens de l'article 19 de la loi du 17 avril 1835 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, de l'expropriation poursuivie, ainsi que des jour, heure et lieu de comparution devant le juge de paix et de l'établissement de l'état descriptif des lieux.

§ 4. L'expert chargé de l'établissement de l'état descriptif des lieux est convoqué, par le juge de paix, à être présent lors de la comparution des parties, aux jour et heure précitées.

§ 5. Le jour de la comparution, après avoir entendu les parties présentes, le juge de paix procède aux vérifications prescrites par les articles 4 et 5 de la loi du 17 avril 1835.

Le jugement par lequel le juge déboute l'expropriant de son action du chef d'irrégularité est susceptible d'appel devant le tribunal de première instance, dans les formes déterminées par l'article 6 de la loi précitée.

Si le juge de paix estime que la procédure suivie est régulière, il fixe séance tenante, dans le même jugement, par voie d'évaluation sommaire, le montant de l'indemnité provisionnelle que l'expropriant versera, à titre d'indemnité d'expropriation globale, aux ayants droit. Le montant de cette indemnité provisionnelle ne peut pas être inférieur à 90 p. c. de la somme offerte par l'expropriant.

Ce jugement n'est susceptible d'aucun recours. Il est transcrit sur le registre du conservateur des hypothèques compétent et produit, à l'égard des tiers, les mêmes effets que la transcription d'un acte de cession.

§ 6. En vertu du jugement, et sans qu'il soit besoin de le faire signifier au préalable, le montant de l'indemnité provisionnelle fixé par le juge est déposé à la Caisse des Dépôts et Consignations, pour être remis aux ayants droit, conformément aux prescriptions de l'article 22 de la loi du 17 avril 1835. L'ordonnance de paiement émise en vue du dépôt est exempte du visa préalable de la Cour des Comptes, mais est soumise aux règles établies par l'article 23 de la loi du 15 mai 1846.

Article 5.

Aussitôt après la comparution sur les lieux, l'expert commis par le juge établit l'état descriptif des lieux.

De onteigenaar, de eigenaar en de vruchtgebruiker, evenals de door de rechter toegelaten tussenkomende partijen, mogen de verrichtingen bijwonen. De partijen kunnen alle om het even welke opmerkingen betreffende de plaatsbeschrijving in het proces-verbaal doen aantekenen. De bij de verrichtingen tegenwoordige partijen worden in het proces-verbaal vermeld.

De in artikel 19 der wet van 17 april 1835 aangevozen derden-belanghebbenden die voor de rechter bij de eerste verschijning niet zijn tussengekomen, kunnen worden toegelaten tot tussenkomst bij het opmaken van de plaatsbeschrijving, doch zonder dat de verrichtingen daarvoor enige vertraging mogen lijden.

De plaatsbeschrijving wordt bij de griffie van het vrederecht ingediend binnen vijftien dagen na de verschijning ter plaatse.

Op de dag zelf van de indiening zendt de deskundige het door de rechter opgegeven aantal voor eensluidend verklaarde afschriften van de plaatsbeschrijving bij aangekende brief aan de onteigenaar.

Artikel 6.

De onteigenaar neemt het onteigende goed in bezit nadat hij de rechthebbenden heeft betekend :

- 1^o een afschrift van de uitspraak tot vaststelling der provisionele vergoeding ;
- 2^o het bewijs van storting van de provisionele vergoeding in de Deposito- en Consignatiekas ;
- 3^o een voor eensluidend verklaard afschrift van de plaatsbeschrijving bedoeld in artikel 5.

Artikel 7.

§ 1. De deskundige, krachtens artikel 4 door de vrederechter aangesteld, dient zijn verslag in binnen de termijn van één maand na de dag vastgesteld voor de eerste verschijning der partijen voor de rechter. Indien hij zulks nodig acht, kan de rechter die termijn met één maand verlengen.

Samen met zijn verslag dient de deskundige het door de rechter opgegeven aantal voor eensluidend verklaarde afschriften in. De rechter roept de partijen en de deskundige op tot de terechtzitting, waarvan hij de datum vaststelt met een tussenruimte van ten minste vijftien dagen ; bij de oproepingsbrief voor de partijen wordt een afschrift van het verslag gevoegd.

§ 2. Na de aanwezige partijen te hebben gehoord, bepaalt de rechter op die terechtzitting het bedrag van de wegens de onteigening verschuldigde vergoedingen.

Tegen zijn vonnis, dat uiterlijk één maand na de indiening van het verslag wordt geveld, staat geen beroep open. Het wordt binnen tien dagen na de uitspraak aan de partijen betekend.

Zo het totaal der vergoedingen die een rechthebbende toegewezen worden, hoger is dan de provisionele vergoeding toegekend krachtens artikel 4, is de onteigenaar gehouden het bijkomend bedrag binnen een maand na de uitspraak te consigneren, zo niet kan de onteigende krachtens hetzelfde vonnis de werken doen stilleggen.

§ 3. De door de rechter krachtens dit artikel toegekende vergoedingen kunnen niet meer worden gewijzigd twee maanden na de betekening van het vonnis, zoals hiervoor bepaald in § 2, tweede lid, van dit artikel, indien binnen dat tijdsverloop geen van de partijen de herziening

L'expropriant, le propriétaire, l'usufruitier ainsi que les parties dont l'intervention a été accueillie par le juge peuvent assister aux opérations. Les parties peuvent faire consigner au procès-verbal toutes observations relatives à l'état descriptif des lieux. Il est fait mention, au procès-verbal, des parties qui ont assisté aux opérations.

Les tiers intéressés désignés à l'article 19 de la loi du 17 avril 1835, qui ne sont pas intervenus devant le juge, sont recevables à intervenir lors de l'établissement de l'état descriptif, mais sans qu'il en résulte aucun retard pour les opérations.

L'état descriptif des lieux est déposé au greffe de la justice de paix, dans les quinze jours qui suivent la comparution sur les lieux.

Le jour même du dépôt, l'expert envoie à l'expropriant, par lettre recommandée, le nombre de copies certifiées conformes de l'état descriptif, indiqué par le juge.

Article 6.

L'expropriant prend possession du bien exproprié après avoir signifié aux ayants droit :

- 1^o une copie du jugement fixant le montant de l'indemnité provisionnelle ;
- 2^o le certificat de dépôt de l'indemnité provisionnelle à la Caisse des Dépôts et Consignations ;
- 3^o une copie certifiée conforme de l'état descriptif des lieux visé à l'article 5.

Article 7.

§ 1^{er}. L'expert commis par le juge de paix en vertu de l'article 4, dépose son rapport dans le délai d'un mois suivant le jour fixé pour la première comparution des parties devant le juge. S'il l'estime nécessaire, le juge peut proroger ce délai d'un mois.

L'expert dépose, en même temps que son rapport, le nombre de copies certifiées conformes, indiqué par le juge. Celui-ci convoque les parties et l'expert à l'audience, dont il fixe la date à quinze jours d'intervalle au moins ; à la lettre de convocation des parties est annexée une copie du rapport.

§ 2. A cette audience, le juge, après avoir entendu les parties présentes, fixe le montant des indemnités dues du chef de l'expropriation.

Son jugement, qui est rendu au plus tard un mois après le dépôt du rapport, n'est susceptible d'aucun recours. Il est notifié aux parties dans les dix jours du prononcé.

Si le montant total des indemnités allouées à un ayant droit excède le montant de l'indemnité provisionnelle octroyée en vertu de l'article 4, l'expropriant est tenu de consigner le supplément dans le mois du jugement, à défaut de quoi l'exproprié pourra, en vertu du même jugement, faire suspendre les travaux.

§ 3. Les indemnités allouées par le juge en vertu du présent article ne sont plus susceptibles de modification à l'expiration d'un délai de deux mois à partir de la notification du jugement visé au § 2, alinéa 2, du présent article, si aucune des parties n'a demandé, avant l'expiration de ce

van het vonnis heeft aangevraagd voor de rechtbank van eerste aanleg.

Deze vordering tot herziening kan ook gesteund zijn op de onregelmatigheid der onteigening.

Artikel 8.

De vorderingen tot ontbinding of opeising alsook alle andere zakelijke vorderingen kunnen de onteigening niet tegenhouden noch de uitwerking ervan verhinderen; het recht van de eisers gaat over op de prijs, terwijl het goed ervan wordt ontheven.

Zo de in artikel 19 der wet van 17 april 1835 aangegeven derden-belanghebbenden zich aanmelden of door de eigenaar of de vruchtgebruiker in de zaak worden geroepen, worden zij als tussenkomende partijen toegelaten, maar zonder dat de rechtspleging daardoor enige vertraging mag lijden.

Indien de derden-belanghebbenden ingevolge nalatigheid der krachtens artikel 4 gedaagde partijen niet voor de vrederechter verschijnen vóór de uitspraak bedoeld in artikel 7, dan zijn de hiervoor vermelde gedaagden tegenover deze derden-belanghebbenden aansprakelijk zoals bepaald in artikel 19 van de wet van 17 april 1835.

Artikel 9.

§ 1. Alle betekeningen en oproepingen worden gedaan bij ter post aangetekende brief.

Indien de onteigende zijn woonplaats niet in het land heeft, worden al de dagvaardingen en betekeningen geldig overhandigd aan de burgemeester van de gemeente waar de onteigende goederen gelegen zijn.

§ 2. Indien de deskundige de in artikel 5 bedoelde plaatsbeschrijving en het in artikel 7 bedoelde verslag niet binnen de gestelde termijnen heeft ingediend, wordt hij op verzoek van de meestgerede partij vervangen, onverminderd de schadeloosstelling waartoe hij tegenover de partijen zou kunnen gehouden zijn wegens niet-ervulling van de taak die hij op zich had genomen. »

Artikel 21, § 2.

De machtiging aan de Koning gegeven om de bepalingen van de besluitwet van 3 februari 1947 met de daaraan toegebrachte wijzigingen te coördineren, wordt best in een afzonderlijk artikel ondergebracht.

Artikel 22.

Zoals in de memorie van toelichting wordt uitgelegd (blz. 98), tracht het ontwerp de middelen te scheppen om de bouw der autosnelwegen te bespoedigen, en wel door te bepalen dat, benevens de bouw in regie of bij aanneming van openbare werken van dergelijke wegen, onder meer de bouw en het onderhoud ervan ook zal mogen gebeuren bij wijze van concessie.

Te dien einde voegt artikel 22 van het ontwerp een artikel 12bis in de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen, artikel 12bis dat de Koning machtigt, na beraadslaging in de Ministerraad, dergelijke concessies te verlenen onder de bepalingen en de voorwaarden van de door hem goed te keuren tekeningen en bestekken.

Concessie van openbare werken en openbare diensten geeft aanleiding tot het van Rijkswegen betalen aan de concessiehouder van een jaarlijkse retributie berekend in

délai, la revision du jugement devant le tribunal de première instance.

L'action en revision peut également être fondée sur l'irrégularité de l'expropriation.

Article 8.

Les actions en résolution ou en revendication, de même que toutes autres actions réelles, ne peuvent arrêter l'expropriation, ni en empêcher l'effet; le droit des réclamants est transporté sur le prix, et l'immeuble en est affranchi.

Les tiers intéressés désignés à l'article 19 de la loi du 17 avril 1835, s'ils se présentent ou sont appelés en cause par le propriétaire ou l'usufruitier, sont reçus intervenants, mais sans qu'il en résulte aucun retard pour la procédure.

Si, en raison de la négligence des parties assignées en vertu de l'article 4, les tiers intéressés ne comparaissent pas devant le juge de paix avant le prononcé du jugement visé à l'article 7, ces parties sont responsables à l'égard des tiers intéressés, comme il est dit à l'article 19 de la loi du 17 avril 1835.

Article 9.

§ 1^{er}. Toute notification ou convocation est faite par lettre recommandée à la poste.

Si l'exproprié n'est pas domicilié dans le pays, toutes les assignations et notifications sont valablement remises au bourgmestre de la commune de la situation des immeubles expropriés.

§ 2. Si l'expert n'a pas déposé dans les délais impartis l'état descriptif des lieux prévu à l'article 5 et le rapport prévu à l'article 7, il est remplacé, à la requête de la partie la plus diligente, sans préjudice des dommages-intérêts dont il serait tenu à l'égard des parties en raison du non-accomplissement de sa mission. »

Article 21, § 2.

La mission conférée au Roi de coordonner les dispositions de l'arrêté-loi du 3 février 1947 avec les modifications qui y ont été apportées, devrait faire l'objet d'un article distinct.

Article 22.

Ainsi que l'indique l'exposé des motifs (page 98), le projet tend à procurer les moyens d'accélérer la construction des autoroutes, en prévoyant notamment qu'en dehors de la construction en régie ou par voie de marché de travaux publics, la construction ainsi que l'entretien de ces routes pourront faire l'objet de concessions.

A cette fin, l'article 22 du projet insère dans la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, un article 12bis suivant lequel le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, accorder de telles concessions, aux clauses et conditions des plans et cahiers des charges à approuver par lui.

Ces concessions, qui auront pour objet des travaux publics et des services publics, donneront ouverture au paiement, par l'Etat, d'une rétribution annuelle au conces-

verhouding tot het op de autoweg vastgestelde verkeer. Ze kan — wat volgens de memorie van toelichting uitzondering zal zijn — voor de concessiehouder evenwel het recht inhouden ten bezware van de gebruikers van de kunstwerken en diensten rechten te heffen.

1° Waar het voor de autowegen een speciale regeling invoert, bedoelt het ontwerp die wegen klaarblijkelijk buiten het toepassingsgebied van de wet van 10 mei 1862 betreffende de tolconcessies te houden ook dan wanneer in de concessie heffing van rechten wordt bepaald.

De wetgever laat aan de Koning, door de algemene machtiging die hij hem verleent, niet alleen de zorg over de concessies te verlenen en de wijzen ervan te bepalen, maar ook te beslissen voor welke werken van het programma en voor welke diensten de concessie wordt verleend. De Koning zal eveneens moeten bepalen op welk tijdstip, in welke mate en met welke middelen aan de voorgenomen concessie ruchtbaarheid dient te worden gegeven, een oproep tot mededinging moet worden gedaan en voor gelijkheid onder de mededingers moet worden gezorgd.

2° De wijze waarop het ontwerp de mogelijkheid om de concessionaris te machtigen een tol te heffen, onder woorden brengt, doet veronderstellen dat het koninklijk besluit waardoor die machtiging wordt verleend, onafhankelijk en posterieur aan het koninklijk besluit dat de concessie verleent, mag zijn. Ingeval nu de machtiging een tol te heffen een wijziging uitmaakt van het oorspronkelijk lastkohier waarin de betaling van een beloning door de Schatkist voorzien was, dan maakt de tekst van artikel 12bis het niet duidelijk of die wijziging alleen met de instemming van de concessionaris moet gebeuren dan wel of de Koning op eigen initiatief de last der betaling van de beloning op de gebruikers van autosnelweg mag overdragen door het voorschrijven van een tol. Het ware gewenst in artikel 12bis uitdrukkelijk een oplossing aan dit probleem te geven.

3° Inzover de concessie een contractueel element insluit, worden beide partijen geacht door dit contract gebonden te zijn. Het kan echter gebeuren dat de omstandigheden die de exploitatie van de geconcedeerde openbare dienst bepalen, zich sinds de vaststelling van het lastenkohier substantieel wijzigen. Dit heeft aanleiding gegeven tot de gedachte dat het zich voordoen van het onvoorzienbare een grond moet kunnen uitmaken niet alleen om bij gemeen overleg het contract te herzien, maar in hoofde van de concessionaris om de herziening van het contract voor een rechterlijke instantie te kunnen afdwingen.

Bij artikel 10, 2°, van de wet van 23 december 1946 tot oprichting van de Raad van State werd dit lichaam bevoegdheid verleend met betrekking tot het verbreken en het herzien van sommige vóór of tijdens de oorlog afgesloten contracten. Vermits de concessies kunnen lopen en normaal zullen lopen over een termijn van vijftig jaar, is het voorzien van een instantie van revisie van het contract een voorzorgsmaatregel die een redelijke waarborg uitmaakt voor de concessionaris.

4° Het ontwerp bepaalt dat ook « het oprichten en exploiteren van diensten ten behoeve van de gebruikers » in concessie kan gegeven worden.

Het is niet duidelijk of het hier om afzonderlijke concessies gaat dan wel of deze concessies noodzakelijk met de hoofdconcessie samengaan.

Daar een concessie gebeurt *intuitu personæ*, kan de concessionaris geen onderconcessies — bijvoorbeeld voor de exploitatie van diensten ten behoeve der gebruikers — toestaan.

sionnaire, calculée en fonction de la circulation constatée sur l'autoroute. Elles pourront, toutefois, comporter, mais exceptionnellement, aux termes de l'exposé des motifs, le droit, pour le concessionnaire, de percevoir des péages à charge des usagers des ouvrages et services.

1° Dès lors qu'il prévoit pour les autoroutes un régime particulier, le projet entend, de toute évidence, soustraire ces voies publiques au champ d'application de la loi du 10 mai 1862 relative aux concessions à péages, même lorsque la concession comportera la perception de péages.

Par l'habilitation générale qu'il lui confère, le législateur s'en remettra au Roi non seulement du soin d'accorder les concessions et d'en fixer les modalités, mais aussi de celui de décider des travaux énumérés au programme et des services qui feront l'objet de concession. Il lui appartiendra aussi de déterminer quand, dans quelle mesure et par quels moyens il importera d'assurer la publicité des concessions à accorder, de provoquer la concurrence et de garantir l'égalité des chances des concurrents.

2° Le pouvoir d'autoriser le concessionnaire à percevoir des péages est conféré en des termes qui font supposer que l'arrêté royal accordant cette autorisation pourra intervenir indépendamment de l'arrêté royal portant concession, et postérieurement à celui-ci. Si tant est que l'autorisation de percevoir des péages constitue une modification du cahier des charges originaire qui, lui, prévoyait le paiement d'une rétribution par le Trésor, le texte de l'article 12bis ne permet pas de déterminer avec certitude si cette modification requiert l'assentiment du concessionnaire ou si, au contraire, le Roi peut, d'initiative, reporter la charge du paiement de la rétribution sur les usagers de l'autoroute en prescrivant la perception d'un péage. Il est souhaitable que l'article 12bis résolve ce problème.

3° En tant que la concession comporte un élément contractuel, les parties sont réputées être liées l'une envers l'autre. Les conditions d'exploitation du service public concédé pourraient cependant se trouver, à un moment donné, profondément modifiées par rapport à ce qu'elles étaient à l'époque de l'établissement du cahier des charges. Ceci fait naître le sentiment que la survenance d'un événement imprévisible constitue non seulement une cause suffisante de révision consensuelle du contrat, mais justifiant en outre l'attribution, au concessionnaire, du droit de provoquer cette révision par une juridiction en cas de contestation.

L'article 10, 2°, de la loi du 23 décembre 1946, organique du Conseil d'Etat, confère à cette juridiction le pouvoir de statuer sur la résiliation ou la révision de contrats conclus avant ou pendant la guerre. Etant donné que les concessions pourront être et seront normalement accordées pour une durée de cinquante ans, la désignation d'une instance ayant pouvoir de révision constituerait une précaution de nature à offrir au concessionnaire une garantie raisonnable.

4° Le projet prévoit que sont également susceptibles d'être concédés, « l'établissement et l'exploitation de services au profit des usagers ».

Il n'est pas possible de déterminer avec certitude s'il s'agit en l'espèce de concessions séparées ou de concessions qui accompagnent nécessairement la concession principale.

Etant donné qu'une concession est accordée *intuitu personæ*, il n'est pas loisible au concessionnaire d'en céder une partie telle, par exemple, celle relative à l'exploitation de services destinés aux usagers.

5° De tweede alinea van het nieuw voorgestelde artikel 12bis bepaalt dat de concessiehouder, namens de Staat, de onteigening ten algemenen nutte van de voor het aanleggen van de geconcedeerde autosnelwegen nodige onroerende goederen kan vorderen. Deze wettelijke machtiging is vereist om de concessionaris deze bevoegdheid te verlenen. (Cass. 19 december 1901, Pas. 1902, I, 180.)

Vermits de concessionaris de onteigening vordert in naam van de Staat, betekent dit dat de onteigende goederen overgaan in het openbaar domein van de Staat die echter niet gehouden is de vergoedingen te betalen. (Cass. 30 maart 1882, Pas. 1, 94.)

De in het algemeen geformuleerde machtiging onteigeningen te verrichten, betekent echter niet dat het de concessionaris zelf is die beslist over de vraag welke percelen — en op welk moment — mogen onteigend worden. Het effectief overgaan tot onteigening onderstelt, zoals bepaald door artikel 1 van de wet van 27 mei 1870 tot vereenvoudiging der formaliteiten voorgeschreven inzake onteigeningen ten algemenen nutte, dat een koninklijk besluit precies de te onteigenen percelen bepaalt onder aanduiding van de concessionaris die gerechtigd wordt effectief de onteigening te vorderen.

Daar er niet één maar verschillende onteigeningsprocedures bestaan, ligt het voor de hand dat het nodig is te bepalen volgens welke procedure de concessionaris de onteigening mag vorderen. Ook dat moet bij koninklijk besluit geregeld worden.

Uit het voorgaande volgt dat het gewenst ware, het tweede lid van het voorgestelde artikel 12bis aan te vullen met de volgende zin :

« De Koning bepaalt het plan van de te onteigenen percelen en de procedure volgens welke de onteigeningen moeten geschieden. »

De kamer was samengesteld uit de

HH. F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter ;

H. BUCH en G. VAN BUNNEN, raadsheren van State ;

G. VAN HECKE en R. de RYKE, bijzitters van de afdeling wetgeving ;

Mw. J. DE KOSTER, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. P. VERMEULEN, substituut.

De Griffier, — Le Greffier,
(get./s.) J. DE KOSTER.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw.

De 8^e november 1960.

De Griffier van de Raad van State,

5° L'alinéa 2 du nouvel article 12bis proposé dispose que le concessionnaire est autorisé à poursuivre, au nom de l'Etat, l'expropriation pour cause d'utilité publique, des immeubles nécessaires à la construction de l'autoroute concédée. Une telle autorisation légale est requise pour conférer ce pouvoir au concessionnaire. (Cass. 19 décembre 1901, Pas. 1902, I, 180.)

Le fait que le concessionnaire poursuit l'expropriation au nom de l'Etat a pour conséquence que les biens expropriés entrent dans le domaine public de l'Etat sans que celui-ci soit tenu, pour autant, au paiement des indemnités. (Cass. 30 mars 1882, Pas. I, 94.)

Exprimée en termes généraux, l'autorisation de procéder à des expropriations n'implique cependant pas qu'il appartiendra au concessionnaire de décider quelles parcelles pourront être expropriées ni à quel moment elles pourront l'être. La réalisation effective de l'expropriation au sens de l'article 1^{er} de la loi du 27 mai 1870 portant simplification des formalités prescrites en matière d'expropriations pour cause d'utilité publique, suppose l'intervention d'un arrêté royal qui délimite les parcelles à exproprier et désigne le concessionnaire habilité à en poursuivre effectivement l'expropriation.

Etant donné qu'il existe plusieurs procédures d'expropriation, cet arrêté royal devra, de toute évidence, également indiquer la procédure suivant laquelle le concessionnaire est autorisé à poursuivre l'expropriation. Ce point aussi sera à régler par arrêté royal.

Il résulte de ce qui précède que l'alinéa 2 du nouvel article 12bis devrait être complété par la phrase suivante :

« Le Roi arrête le plan des parcelles à exproprier et détermine la procédure suivant laquelle l'expropriation sera réalisée. »

La chambre était composée de

MM. F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président ;

H. BUCH et G. VAN BUNNEN, conseillers d'Etat ;

G. VAN HECKE et R. de RYKE, assesseurs de la section de législation ;

Mme J. DE KOSTER, greffier adjoint, greffier.

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

Le rapport a été présenté par M. P. VERMEULEN, substitut.

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

Pour expédition délivrée au Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction.

Le 8 novembre 1960.

Le Greffier du Conseil d'Etat,