

**Chambre
des Représentants**

**Kamer
der Volksvertegenwoordigers**

**PROGRAMME DECENNAL
des
INVESTISSEMENTS PUBLICS
1948 - 1957**

**TIENJARENPROGRAMMA
der
OPENBARE INVESTERINGEN
1948 - 1957**

	Pages.
CHAPITRE PREMIER.	
EXPOSE INTRODUCTIF	3
1. Rétroactes et objet du programme	3
2. Domaines d'application	4
3. Méthode d'établissement	5
4. Principes d'établissement	6
5. Disposition adoptée	8
6. Budget de l'Etat	9
7. Avantages escomptés	10
CHAPITRE II.	
BESOINS PRESENTÉS	14
A. Communications.	14
1. Société Nationale des Chemins de Fer Belges	14
2. Office National de la Jonction	23
3. Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux	23
4. Marine de l'Etat	25
5. Aéronautique	29
6. Postes et Chèques Postaux	32
7. Régie des Télégraphes, Téléphones et Radio	32
8. Institut National de Radiodiffusion	34
B. Travaux publics (Etat)	36
1. Routes	36
2. Voies hydrauliques	38
3. Bâtiments	40
C. Ports d'Anvers et de Gand	45
D. Administrations subordonnées	48
1. Voirie	51
2. Bâtiments	52
3. Ports Intérieurs	52
4. Investissements sanitaires	53
5. Divers	60
E. Défense Nationale	60
BESOINS PRESENTÉS : Récapitulation générale	62

	Bladz.
EERSTE HOOFDSTUK.	
INLEIDENDE UITEENZETTING.	3
1. Voorgaande en voorwerp van het programma	3
2. Toepassingsgebieden	4
3. Wijze van samenstelling	5
4. Grondbeginselen van de samenstelling	6
5. Gekozen schikking	8
6. Rijksbegroting	9
7. Verwachte voordelen	10
HOOFDSTUK II.	
VOORGELEGDE BEHOEFTE	14
A. Verkeerswezen	14
1. Nationale Maatschappij van Belgische Spoor- wegen	14
2. Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord- Zuid-Verbinding	23
3. Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen	23
4. Rijksmarine	25
5. Luchtvaart	29
6. Posterijen en Postchecks	32
7. Regie van Telegraaf en Telefoon	32
8. Nationaal Instituut voor Radioömfroep	34
B. Openbare Werken (Staat)	36
1. Rijkswegen	36
2. Waterwegen	38
3. Gebouwen	40
C. Havens van Antwerpen en Gent	45
D. Ondergeschikte besturen	48
1. Wegen	51
2. Gebouwen	52
3. Binnenhavens	52
4. Sanitaire investeringen	53
5. Allerlei	60
E. Landsverdediging	60
VOORGELEGDE BEHOEFTE : Algemene samen- vatting	62

	Pages.		Bladz.
CHAPITRE III		HOOFDSTUK III.	
EXAMEN CRITIQUE	64	CRITISCH ONDERZOEK	64
A. Possibilités physiques de réalisation	64	A. Fysische verwezenlijkmogelijkheden	64
I. Secteur du génie civil	64	I. Sector der burgerlijke bouwkunde	64
1. Volume global des travaux physiquement possibles	64	1. Globale omvang der fysisch mogelijke werken	64
2. Part des possibilités physiques à réserver au secteur public	64	2. Deel der fysische mogelijkheden dat aan de openbare sector dient voorbehouden	64
a) habitations;		a) woningen;	
b) bâtiments industriels, commerciaux et publics;		b) openbare, industriële en handelsgebouwen;	
c) grands travaux.		c) grote werken.	
3. Besoins en travaux de génie civil présentés par le secteur public	66	3. Door de openbare sector voorgelegde behoeften inzake werken van burgerlijke bouwkunde	66
a) bâtiments;		a) gebouwen;	
b) autres travaux.		b) andere werken.	
4. Propositions	68	4. Voorstellen	68
a) bâtiments;		a) gebouwen;	
b) autres travaux;		b) andere werken;	
c) récapitulation.		c) samenvatting.	
II. Autres secteurs	71	II. Andere sectoren	71
B. Possibilités financières de réalisation	71	B. Financiële verwezenlijkmogelijkheden	71
C. Commentaires relatifs aux divers programmes	73	C. Toelichting van de onderscheiden programma's	73
I. Communications	73	I. Verkeerswezen	73
II. Travaux publics	85	II. Openbare werken	85
III. Ports d'Anvers et de Gand	88	III. Havens van Antwerpen en Gent	88
IV. Administrations subordonnées	88	IV. Ondergeschikte besturen	88
V. Défense Nationale	91	V. Landsverdediging	91
CHAPITRE IV.		HOOFDSTUK IV.	
LE PROGRAMME DECENNAL	91	HET TIENJARENPROGRAMMA	91
A. Tableaux généraux des propositions	91	A. Algemene tabellen der voorstellen	91
B. Budget de l'Etat	120	B. Rijksbegroting	120
CHAPITRE V.		HOOFDSTUK V.	
SYNTHESE ET CONCLUSIONS	121	SAMENVATTING EN GEVOLGTREKKING	121
A. Cadence des investissements	121	A. Rhythme der investeringen	121
B. Surveillance des réalisations	124	B. Toezicht over de verwezenlijkingen	124
C. Principes d'organisation des investissements publics	124	C. Organisatieprincipes van de openbare investeringen	124
D. Réserves et conclusion	129	D. Voorbehoud en gevolgtrekking	129

CHAPITRE PREMIER.

Exposé introductif.

1. RÉTROACTES ET OBJET
DU PROGRAMME.

Les investissements nécessaires au rétablissement et ensuite au développement normal de notre économie exigent, de notre pays, un immense effort. Un premier inventaire en a été établi par le Ministère de la Coordination Economique et du Rééquipement National et il est apparu que la réhabilitation de notre patrimoine et son adaptation aux besoins de notre économie devraient conduire à des investissements totaux de l'ordre de 360 milliards pour les dix prochaines années. Ce chiffre est relatif à l'ensemble du secteur public et du secteur privé.

Quelle qu'en soit la destination, les travaux à entreprendre feront appel aux mêmes sources de main-d'œuvre, de matières premières, de capitaux ou de devises et il est désirable qu'un afflux de demandes temporaires et inconsidérées ne pèse exagérément sur le marché. Aussi la réalisation des ouvrages doit-elle être prévue à une cadence raisonnable qui tienne compte des possibilités de mise en œuvre et de l'utilité économique des objectifs cherchés.

Un important résultat dans ce sens peut être obtenu par un travail d'ensemble sur les investissements du secteur public. Les études du Ministère de la Coordination Economique et du Rééquipement National ont fait ressortir que, dans le total des 360 milliards relatifs au rééquipement de l'ensemble du pays, le secteur public intervient pour un peu plus du tiers : 130 milliards environ (1).

Il est évident que des investissements de cet ordre exigent impérieusement un plan d'ensemble, sous peine de conduire, dans leur réalisation, à de déplorables incohérences : interruptions dans l'exécution, fractionnement des activités, allongement des délais, dispersion des crédits, surévaluations budgétaires, absence de hiérarchie dans le choix des travaux entrepris, mauvaise et incohérente utilisation de la main-d'œuvre et des matériaux disponibles. De telles conséquences sont incompatibles avec un rééquipement rationnel et il est hautement souhaitable de voir intervenir, dans le secteur public, une coordination des travaux dans l'espace et dans le temps.

(1) Cf. « deuxième rapport relatif au problème des investissements » Ministère de la Coordination Economique et du Rééquipement National. — Mai 1947.

EERSTE HOOFDSTUK.

Inleidende uiteenzetting.

1. VOORGAANDE EN VOORWERP
VAN HET PROGRAMMA.

De investeringen die noodzakelijk zijn voor de herstelling en vervolgens voor de normale ontwikkeling van onze economie, vorderen van ons land een ontzaglijke inspanning. Een eerste inventaris er van werd door het Ministerie van Economische Coördinatie en 's Lands Wederuitrusting opge maakt; hieruit bleek dat de wederoprichting van ons patrimonium en zijn aanpassing aan de behoeften van onze economie investeringen vergen die in totaal 360 milliard voor de eerstvolgende tien jaren zouden bedragen. Dit cijfer heeft betrekking op het geheel van de openbare en van de private sector.

Welke ook de bestemming weze van de werken die moeten ondernomen worden, zo zal voor deze beroep worden gedaan op dezelfde bronnen van werkkrachten, grondstoffen, kapitalen of deviezen, en het is wenselijk dat een toevloed van tijdelijke en onbezonnen vragen niet te veel op de markt zou drukken. Bijgevolg moet er voor worden gezorgd dat de verwezenlijking van de werken zou geschieden volgens een redelijke maat die rekening zou houden met de mogelijkheden van uitvoering en het economisch nut van de gestelde doeleinden.

In die richting kan een belangrijk resultaat worden bereikt door een werk dat handelt over al de investeringen in de openbare sector. De studies van het Ministerie van Economische Coördinatie en 's Lands Wederuitrusting lieten uitkomen dat de openbare sector in het totaal van de 360 milliard van de wederuitrusting van geheel het land, voor iets meer dan één derde tussenkomt : ongeveer 130 milliard (1).

Het is klaarblijkelijk dat voor dergelijke investeringen een algemeen plan volstrekt noodzakelijk is, zoniet lopen ze bij hun verwezenlijking gevaar door een spijtig gebrek aan samenhang gestoord te worden met, als gevolg : onderbrekingen in de uitvoering, versnippering der inspanningen, verlenging der termijnen, versnippering der kredieten, budgetaire overschattingen, afwezigheid van rangorde in de keuze van de ondernomen werken, slecht en onsamenhangend gebruik van de beschikbare arbeidskrachten en materialen. Zulke ongerijmdheden zijn in strijd met een rationele wederuitrusting en het is ten zeerste wenselijk dat er in de openbare sector zou overgegaan worden tot een coördinatie van de werken in de ruimte en in de tijd.

(1) Cf. « tweede rapport betreffende het probleem der investeringen » Ministerie van Economische Coördinatie en 's Lands Wederuitrusting. — Mei 1947.

Conscient de cette nécessité, le Gouvernement a exprimé son intention de mettre au point un programme décennal des investissements publics et il a chargé le Ministère du Budget et le Ministère de la Coordination Economique et du Rééquipement National de dresser, en liaison avec les différentes instances intéressées, un exposé général comportant un « programme d'engagement » pour les dix prochaines années, dont le budget extraordinaire de 1948 constituerait une première tranche.

Le présent rapport, que le Gouvernement a l'honneur de soumettre au Parlement, constitue une première proposition dans ce sens. Très imparfaite encore, cette proposition réunit cependant un ensemble d'éléments concrets et coordonnés selon les besoins et les moyens qui se dégagent d'une première mais sérieuse confrontation technique. Il est permis d'espérer que, progressivement mise au point et adaptée à l'évolution des programmes, elle conduira à une coordination et à une orientation rationnelle des investissements publics.

* *

2. DOMAINES D'APPLICATION.

Les secteurs auxquels le travail s'étend sont indiqués ci-dessous :

a) *Communications* :

1. Chemins de fer à grand écartement.
2. Office National de la Jonction Nord-Midi.
3. Vicinaux.
4. Marine de l'Etat.
5. Aéronautique.
7. Postes et Chèques Postaux.
7. Télégraphes, Téléphones, Radio.
8. I.N.R.

b) *Travaux publics (Etat)* :

1. Routes.
2. Voies hydrauliques.
3. Bâtiments.

c) *Ports d'Anvers et de Gand.*

d) *Administrations subordonnées* :

1. Voirie.
2. Bâtiments.
3. Ports intérieurs.
4. Investissements sanitaires.
5. Divers.

e) *Défense Nationale.*

* *

Bewust van deze noodzakelijkheid heeft de Regering de bedoeling te kennen gegeven voor de openbare investeringen een tienjarenprogramma op te stellen. Zij heeft het Ministerie van Begroting en het Ministerie van Economische Coördinatie en 's Lands Wederuitrusting er mede belast om, in samenwerking met de verschillende betrokken instanties, een algemene uiteenzetting op te maken, die voor de eerstkomende tien jaren een « investeringsprogramma » zou bevatten, waarvan de buitengewone begroting van 1948 een eerste gedeelte zou vormen.

Onderhavig rapport dat de Regering de eer heeft aan het Parlement voor te leggen, is een eerste voorstel in die richting. Alhoewel nog zeer onvolmaakt, bevat dit voorstel nochtans een geheel van concrete elementen die geordend zijn volgens de behoeften en middelen waarvan het bestaan uit een eerste, doch ernstige technische beschouwing blijkt. Men mag de hoop koesteren dat dit voorstel, geleidelijk bijgewerkt en aan de ontwikkeling der programma's aangepast, tot een coördinatie en een rationele oriëntering der openbare investeringen zal voeren.

* *

2. TOEPASSINGSGEBIEDEN.

De sectoren waarover dit werk zich uitstrekt, zijn de volgende :

a) *Verkeerswezen* :

1. Spoorwegen met grote spoorwijdte.
2. Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuid-Verbinding.
3. Buurtspoorwegen.
4. Rijksmarine.
5. Luchtvaart.
6. Posterijen en Postchecks.
7. Telegraaf, Telefoon, Radio.
8. N.I.R.

b) *Openbare werken (Staat)* :

1. Wegen.
2. Waterwegen.
3. Gebouwen.

c) *Havens van Antwerpen en Gent.*

d) *Ondergeschikte besturen* .

1. Wegen.
2. Gebouwen.
3. Binnenhavens.
4. Sanitaire investeringen.
5. Allerlei.

e) *Landsverdediging.*

* *

On peut remarquer qu'une part importante des activités examinées sont relatives aux transports, le mot étant pris dans un sens étendu et comprenant, en plus des moyens eux-mêmes, les voies utilisées, telles que routes, canaux, voies ferrées.

On peut aussi remarquer que, de tous ces secteurs, certains ressortissent directement à l'Etat (voies hydrauliques, marine), alors que d'autres relèvent d'organismes paraétatiques (S.N.C.B. — Régie des Télégraphes et Téléphones) ou d'administrations subordonnées (provinces et communes, et organismes assimilés). Il a été admis, en effet, que le programme, pour avoir un sens économique et technique, devait s'étendre à l'ensemble du domaine public, sans distinction de la forme administrative ou juridique des organismes. L'essentiel est que toutes les activités considérées soient dépendantes de l'Etat et que ce dernier ait le droit d'y affirmer son autorité et d'y orienter les investissements.

* *

3. MÉTHODE D'ÉTABLISSEMENT.

Diverses commissions interministérielles réunissant des fonctionnaires de la Coordination Economique et du Rééquipement National avec des fonctionnaires de chaque département intéressé, ont siégé depuis 1946 et ont établi, pour chaque secteur, un relevé des « besoins présentés » qui constituent les desiderata de ce secteur considéré isolément et selon les vues qui lui sont propres. Il s'agit désormais de classer ces besoins par ordre d'importance, de les coordonner entre eux et de les adapter aux possibilités de réalisation.

Ce programme a été réalisé en deux stades :

a) *A l'échelon des commissions* : Chaque commission a établi la liste énumérative des travaux, ceux-ci étant autant que possible désignés physiquement avec indication de la valeur estimée. Une discrimination a alors été adoptée entre investissements présentant une nécessité absolue et qui ont été inscrits en urgence I, et investissements utiles, mais de nécessité moins impérieuse, qui ont été inscrits en urgence II.

b) *A l'échelon du Comité Ministériel de Coordination Economique* : Les différents programmes ainsi établis, après avoir été examinés en liaison avec les commissions, ont été intégrés aussi rationnellement que possible dans un travail d'ensemble. Il en est résulté un premier programme décennal, qui a été proposé à l'examen du Comité Ministériel de Coordination Economique. Ce dernier a adopté le présent rapport.

* *

Men kan zien dat een belangrijk deel van de onderzochte bedrijvigheden betrekking heeft op het verkeer, dit woord gebezigd zijnde in een uitgebreide betekenis die, buiten de middelen zelf, ook de gebruikte wegen zoals banen, kanalen, sporen omvat.

Men kan ook opmerken dat van al die sectoren sommige rechtstreeks onder de Staat ressorteren (waterwegen, marine), terwijl andere afhangen van parastatale lichamen (N.M.B.S. — Regie van Telegraaf en Telefoon) of van ondergeschikte besturen (provinciën en gemeenten en er mede gelijkgestelde lichamen). Er werd inderdaad aangenomen dat, om een economische en technische zin te hebben, het programma het geheel van het openbaar domein moest bestrijken, zonder onderscheid te maken inzake administratieve of juridische vorm der lichamen. Het voornaamste is, dat alle beschouwde bedrijvigheden van de Staat moeten afhangen en dat deze het recht moet hebben er zijn gezag te doen gelden en de investeringen te richten.

* *

3. WIJZE VAN SAMENSTELLING.

Verschillende interministeriële commissies waarin ambtenaren van het Ministerie van Economische Coördinatie en 's Lands Wederuitrusting en van elk betrokken Departement vergaderden, hebben sedert 1946 zitting gehouden en voor iedere sector een staat opgemaakt van de « voorgelegde behoeften ». Deze geven de verlangens weer van die sector, welke daartoe afzonderlijk en volgens de hem eigen doeleinden beschouwd werd. Voortaan gaat het er om, die behoeften volgens hun belangrijkheid te rangschikken, ze in onderling verband te brengen en ze aan de verwezenlijkingsmogelijkheden aan te passen.

Dit programma werd in twee stadia verwezenlijkt :

a) *In het stadium der commissies* : Elke commissie heeft een samenvattende lijst van de werken opgesteld, waarbij deze zoveel mogelijk physich beschreven werden, met opgave van de geraamde waarde. Daarna werd er onderscheid gemaakt tussen investeringen die volstrekt noodzakelijk zijn en derhalve onder dringendheid I opgeschreven werden, en investeringen die, alhoewel nuttig, niet zo dringend zijn en dus slechts onder dringendheid II werden genoteerd.

b) *In het stadium van het Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie* : Nadat de verschillende aldus opgestelde programma's in samenwerking met de commissies onderzocht waren, werden ze zo rationeel mogelijk opgenomen in een samenvattend werk. Hieruit groeide een eerste tienjarenplan, dat ter bestudering aan het Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie voorgelegd werd. Dit Comité heeft onderhavig verslag goedgekeurd.

* *

4. PRINCIPES D'ÉTABLISSEMENT.

a) Adaptation aux possibilités.

Notre potentiel actuel en main-d'œuvre, matières premières, outillage ou capitaux constitue une donnée bien déterminée, qui est fonction de la dimension de notre économie. Ce potentiel peut être calculé et, dans l'état actuel de notre organisation et de nos méthodes, il constitue une limite qui ne pourra être que très progressivement relevée.

La suite du travail montrera que l'addition des besoins présentés aurait constitué, pour les premières années, une demande énorme et irréalisable. Aussi, l'adaptation des programmes aux possibilités physiques et financières de notre pays représente-t-elle une inéluctable nécessité. Faute de prévoir cette adaptation et l'étalement dans le temps des investissements demandés, l'exécution des tâches s'effectuerait dans le désordre et conduirait à un engorgement dont les conséquences ne doivent pas être soulignées ici; l'élimination de certains travaux au profit d'autres résulterait, non d'un échelonnement rationnel des réalisations, mais des hasards d'une concurrence généralisée.

On arriverait à ce que des ouvrages essentiels et urgents ne pussent être terminés qu'après d'autres d'une importance économique tout à fait secondaire.

Le but du plan présenté est de conduire à un reclassement dans le temps des programmes présentés, de préserver les secteurs publics d'une concurrence anarchique et d'éviter une surenchère qui engendrerait le chaos et la hausse des prix.

b) Degrés d'urgence.

Il a été demandé aux diverses instances intéressées de distinguer déjà, dans les besoins qu'elles ont présentés, deux catégories d'urgence. Celles-ci ont subi un reclassement, dont la nécessité est apparue lors de l'intégration des besoins dans un programme d'ensemble homogène.

Les urgences adoptées correspondent sensiblement aux caractéristiques suivantes :

URGENCE I : Investissements de nécessité absolue, non seulement au point de vue de l'organisme intéressé, mais dans le cadre d'ensemble de l'économie du pays. Font d'office partie de cette catégorie, les objectifs destinés à contribuer de façon essentielle au développement économique du pays et à l'état sanitaire de sa population. Sous réserve de cas particuliers, d'ailleurs exceptionnels, la réparation des dommages de guerre a été considérée comme à inscrire automatiquement en urgence I.

4. GRONDBEGINSELEN VAN DE SAMENSTELLING.

a) Aanpassing aan de mogelijkheden.

Ons huidig potentieel aan werkkrachten, grondstoffen, materieel of kapitalen is een welbepaald gegeven dat in verhouding staat tot de omvang van onze economie. Dit potentieel kan berekend worden; in de tegenwoordige staat van onze organisatie en onze methodes vormt het een grens, die slechts heel geleidelijk zal kunnen opgeschoven worden.

Uit het vervolg van onderhavig werk zal blijken, dat voor de eerste jaren een samenvoeging van de voorgelegde behoeften een ontzaglijke en niet te verwezenlijken vraag zou ontketend hebben. Derhalve was het volstrekt noodzakelijk dat de programma's aan de natuurlijke en financiële mogelijkheden van ons land zouden aangepast worden. Ingeval niet voor deze aanpassing en het verdelen van de gevraagde investeringen over een zekere tijdruimte gezorgd werd, zou de uitvoering van de opdrachten in wanorde geschieden en leiden tot een opstopping waarvan de gevolgen hier niet hoeven onderstreep; het uitschakelen van zekere werken ten voordele van andere zou het gevolg zijn, niet van een rationele trapsgewijze opstelling der verwezenlijkingen, maar wel van de kansen van een veralgemeende mededinging.

Men zou er toe komen, dat onmisbare dringende werken slechts na andere van helemaal ondergeschikt economisch belang zouden voltooid worden.

Onderhavig plan heeft als doel : te komen tot een herklassering, in de tijd, van de voorgelegde programma's, de openbare sectoren voor een ongebreidelde mededinging te vrijwaren en een tegengelkaar-opbieden, dat de chaos en een prijsstijging zou veroorzaken, te voorkomen.

b) Graden van dringendheid.

Aan de verschillende betrokken instanties werd gevraagd om reeds twee categorieën van dringendheid te onderscheiden bij het opstellen van de voor te leggen behoeften. Deze categorieën hebben het voorwerp uitgemaakt van een herklassering waarvan de noodzakelijkheid gebleken is bij de opneming van de behoeften in een homogeen algemeen plan.

De toegepaste dringendheden stemmen ongeveer overeen met de volgende kenmerken :

DRINGENDHEID I : Investerings die volstrekt noodzakelijk zijn, niet alleen uit het oogpunt van het belanghebbend lichaam, doch ook in het algemeen bestek van 's Lands economie. Behoren van zelf tot deze categorie, de werken die bestemd zijn om wezenlijk bij te dragen tot 's lands economische ontwikkeling en tot de verbetering van de gezondheidstoestand van zijn bevolking. Behoudens sommige bijzondere, overigens zeldzame gevallen wordt de herstelling van oorlogsschade aangezien als automatisch onder dringendheid I in te schrijven.

URGENCE II : Investissements utiles qu'il serait souhaitable de voir se réaliser dans les années à venir, mais dont l'importance économique n'exige pas impérieusement une réalisation à la date indiquée. Pour chaque secteur, les investissements inscrits en urgence II ont été prévus dans le plan d'ensemble à la date la plus rapprochée possible. L'urgence II est appelée à constituer, ainsi qu'il sera expliqué plus loin, la réserve « conjonctuelle » du programme.

Une première distinction a ainsi été faite dans l'ensemble des investissements à prévoir pour dix ans

c) Répartition géographique.

Le programme s'efforce d'éviter, dans le secteur public, tout suréquipement local, même momentané. Devant l'énormité des tâches à venir, il y a lieu de proscrire tout double emploi et d'éviter de satisfaire simultanément, de deux façons, un même besoin, par exemple, des moyens de transport concurrentiels sur des parcours voisins (tram vicinal et autobus).

Il est souhaitable également que les investissements publics soient équitablement répartis entre les diverses régions du pays et l'établissement du programme s'est inspiré de ce point de vue. Il est bien entendu toutefois qu'une telle répartition ne peut être uniforme et qu'elle doit tenir compte de l'importance économique des diverses régions.

Des inégalités momentanées dans la distribution des investissements sont inévitables. Il n'est pas raisonnable d'entreprendre simultanément, dans tout le pays, un nombre de travaux supérieur à ce que les crédits accordés permettent de terminer à cadence industrielle normale. L'essentiel est d'éviter toute interruption des ouvrages et la réalisation partielle d'investissements qui, s'ils restaient inachevés, seraient sans rentabilité. Les moyens disponibles doivent être concentrés sur des travaux limités en nombre, et dont l'importance corresponde à celle de ces moyens. Et si cette concentration fait parfois apparaître des inégalités régionales, le programme décennal est là pour montrer qu'elles ne sont que temporaires; à la fin du cycle, l'égalité sera rétablie. Seul élément objectif d'appréciation d'une politique d'ensemble, le programme doit permettre à chacun de comprendre ces à-coups et de les accepter.

DRINGENDHEID II : Nuttige investeringen waarvoor het wenselijk is dat ze in de komende jaren zouden geschieden, doch waarvan de economische belangrijkheid niet dringend vereist dat ze op het vastgestelde tijdstip zouden verwezenlijkt zijn. Voor iedere sector werden de onder dringendheid II genoteerde investeringen in het algemeen plan voorzien tegen een datum die zo dichtbij mogelijk ligt. Zoals verder uiteengezet wordt, is dringendheid II bestemd om de « conjuncturele » reserve van het programma te vormen.

Een eerste onderscheid werd aldus gemaakt in het geheel der investeringen die voor tien jaren dienen voorzien.

c) Geographische verdeling.

Het programma tracht in de openbare sector elke plaatselijke, zelfs slechts tijdelijke overuitrusting te voorkomen. Gezien de ontzaglijkheid van de komende taken moet elke dubbele toepassing worden uitgesloten en moet er ook voorkomen worden dat een en dezelfde behoefte op twee manieren te gelijk zou worden voldaan, b.v. door concurrerende verkeersmiddelen op naburige baanvakken (buurttram en autobussen).

Het is eveneens wenselijk dat de openbare investeringen billijk over de verschillende gewesten van het land zouden verdeeld worden; bij de samenstelling van het programma werd zulks in acht genomen. Er dient evenwel opgemerkt, dat dergelijke verdeling niet overal op dezelfde wijze mag geschieden, doch integendeel met de economische belangrijkheid van de onderscheiden gewesten moet rekening houden.

Tijdelijke ongelijkheden in de verdeling der investeringen zijn onvermijdelijk. Het is niet redelijk in heel het land een zeker aantal werken tegelijk aan te vatten, wanneer al deze werken samen meer bedragen dan wat met de verleende kredieten kan voleind worden volgens de normale industriële gang. Van overwegend belang is, te voorkomen dat de uitvoering der werken zou onderbroken worden alsook dat investeringen die niets zouden opbrengen indien ze onvoltooid bleven, slechts gedeeltelijk zouden verwezenlijkt worden. De beschikbare middelen moeten worden geconcentreerd op werken waarvan het aantal beperkt is en waarvan de belangrijkheid beantwoordt aan die van gezegde middelen. En zo deze concentratie soms gewestelijke ongelijkheden laat uitkomen, dan is er het tienjarenprogramma om aan te tonen dat deze enkel tijdelijk zijn: op het einde van de cyclus zal de gelijkheid weder hersteld zijn. Als enig objectief element om een algemene politiek te kunnen beoordelen, moet het programma iedereen in staat stellen om die horten en stoten te begrijpen en goed te keuren.

5. DISPOSITION ADOPTÉE.

Le travail a été présenté de la manière suivante.

Après le présent chapitre introductif, les propositions telles qu'elles ont été présentées par les organismes intéressés sont rassemblées, sans modification. Il s'agit donc là d'une addition de demandes, sans distinction des doubles emplois éventuels et sans coordination dans le cadre des possibilités.

Il est procédé ensuite à un examen critique, principalement aux trois points de vue suivants :

a) Possibilités de réalisation.

Il serait vain de prévoir dans les programmes et dans les budgets plus qu'il ne sera physiquement possible de réaliser grâce au potentiel actuel de production. Tout dépassement de ce potentiel doit être éliminé par une réduction, à due concurrence, des projets présentés. Cette première élimination n'implique pas l'existence de possibilités financières suffisantes. Il y a donc lieu à un examen ultérieur, qui est de la compétence des Ministères des Finances et du Budget.

D'autre part, même en supposant que les possibilités physiques soient inférieures aux possibilités financières, il conviendrait de discriminer, dans le cadre de la politique générale la part à faire au secteur privé et au secteur public. C'est encore la politique générale du Gouvernement qui déterminera dans la masse des travaux exécutables, la sélection à faire ainsi qu'un ordre de priorité.

b) Doubles emplois.

Il peut arriver qu'un même ouvrage dépende de deux organismes différents et figure simultanément au programme de ces deux organismes. Il faut évidemment déceler et supprimer ces doubles emplois.

c) Coordination.

Lorsque deux parties différentes d'un même ouvrage doivent être réalisées par des organismes différents, il est nécessaire de coordonner les programmes respectifs et d'en prévoir un achèvement harmonisé. De même, des travaux individuels différents doivent pouvoir être coordonnés dans le temps et l'espace en s'inspirant des objectifs de la politique générale. Il y a donc lieu également à coordination entre le secteur privé et le secteur public.

5. GEKOZEN SCHIKKING.

Het werk wordt op de volgende wijze aangeboden :

Na onderhavig inleidend hoofdstuk zijn de voorstellen zoals ze door de betrokken lichamen ingediend werden, zonder wijziging verzameld. Het betreft hier dus een samentelling van aanvragen, zonder gebeurlijke dubbele toepassingen te onderscheiden en zonder ordening in het bestek der mogelijkheden.

Vervolgens wordt er een critisch onderzoek verricht, hoofdzakelijk uit volgende drie oogpunten :

a) Verwezenlijkmogelijkheden.

Het zou onredelijk zijn, in de programma's en begrotingen meer te voorzien dan er fysisch zal kunnen worden verwezenlijkt dank zij het huidige productiepotentieel. Elke overschrijding van dit potentieel moet dus uitgeschakeld worden door een even grote vermindering van de ingediende ontwerpen. Deze eerste besnoeiing mag niet laten veronderstellen dat er toereikende financiële mogelijkheden zouden bestaan. Er dient dus nog een verder onderzoek verricht, hetwelk in de bevoegdheid van de Ministeries van Financiën en van Begroting valt.

Bovendien en zelfs in de veronderstelling dat de fysische mogelijkheden geringer zouden zijn dan de financiële zou men in het bestek van de algemene politiek nog moeten zien welk deel aan de private sector en welk aan de openbare toekomst. Ook hier is het de algemene politiek der Regering die voor de massa uitvoerbare werken zal bepalen welke werken moeten gekozen worden, volgens een voorrangsorte die zij eveneens zal bepalen.

b) Dubbele toepassingen.

Het kan gebeuren dat een en hetzelfde werk van twee verschillende lichamen afhangt en op het programma van elk van die lichamen voorkomt. Men moet natuurlijk het nodige doen om die dubbele toepassingen op te sporen en te doen verdwijnen.

c) Coördinatie.

Wanneer twee verschillende delen van een en hetzelfde werk door verschillende lichamen moeten verwezenlijkt worden, dan is het nodig dat de respectieve programma's zouden gecoördineerd worden en dat voor een harmonische voltooiing er van zou worden gezorgd. Evenzo moeten verschillende individuele werken in de tijd en in de ruimte kunnen gecoördineerd worden, waarbij men de doeleinden van de algemene politiek in het oog dient te houden. De private sector en de openbare sector moeten dus eveneens onderling gecoördineerd worden.

Il convient de noter què cette coordination entre les différents types d'investissements n'a pu encore, dans ce premier travail, être poussée jusqu'à répondre aux exigences d'une politique d'ensemble rationnellement conçue. Il y aura lieu d'y arriver par voie d'améliorations successives.

Le chapitre suivant représentera l'aboutissement logique de ce travail d'ensemble. Il proposera un programme de réalisation adapté aux possibilités du pays et ordonné selon l'urgence des travaux. Ce programme doit faire l'objet d'une intégration dans les propositions budgétaires.

La dernière partie du rapport résumera les réflexions d'ensemble auxquelles ce premier examen aura conduit et mentionnera quelques principes susceptibles d'apporter une amélioration dans le vaste domaine des investissements publics.

* *

6. BUDGET DE L'ÉTAT.

Il y a lieu d'insister sur le fait essentiel que la mise en application d'un programme décennal des investissements publics est parfaitement compatible avec la technique budgétaire de l'Etat et, également, avec le principe d'annualité du Budget. La question doit être considérée de la façon suivante :

Le programme décennal est une analyse des investissements à réaliser dans le secteur public pour les dix années à venir. Il les répartit dans le temps, selon les possibilités physiques de réalisation (matériaux, main-d'œuvre, outillage, etc.)

Il peut ainsi constituer une base de justifications pour la mise au point du programme budgétaire des investissements publics à intégrer dans le cadre de la politique générale du Gouvernement, compte tenu des possibilités financières que celle-ci fait apparaître. Il appartient donc aux instances budgétaires et, en dernier ressort aux Chambres Législatives, de préciser et d'approuver les programmes budgétaires d'investissements publics élaborés sur la base du programme décennal. Celui-ci constitue un élément d'appréciation grâce auquel les projets annuels faisant l'objet d'une inscription budgétaire peuvent être considérés dans un cadre d'ensemble qui permet d'en vérifier la concordance avec les objectifs de la politique générale. Il ne préjuge en rien des décisions qui seront prises par le Parlement quant aux *réalisations* qui seront décidées. Le Parlement doit, cela va sans dire, garder toutes ses prérogatives dans ce domaine; mais le programme lui permettra de juger la part que chacun des budgets et articles du budget représentent dans l'ensemble et de toujours avoir, devant les yeux, une claire vision de ce qui a été fait et de ce qui reste à faire.

Er dient opgemerkt dat deze coördinatie tussen de verschillende typen van investering in dit eerste werk nog niet zoverre kon gedreven worden, dat ze aan de vereisten van een rationeel opgevatte algemene politiek zou beantwoorden. Men zal hiertoe door opeenvolgende verbeteringen moeten geraken.

Het volgende hoofdstuk geeft de logische uitkomst van dit algemeen werk weer. Het stelt een verwezenlijkingsprogramma voor, dat aan 's lands mogelijkheden aangepast en volgens de dringendheid van de werken geordend is. Dit programma moet in de begrotingsvoorstellen opgenomen worden.

Het laatste deel van het verslag vat de algemene opmerkingen, waartoe dit eerste onderzoek geleid heeft, samen en vermeldt enkele grondbeginselen die op het uitgestrekte gebied van de openbare investeringen een verbetering zouden kunnen verwekken.

* *

6. RIJKSBEGROTING.

Er dient nadruk gelegd op het wezenlijke feit, dat de toepassing van een tienjarenprogramma van openbare investeringen volkomen verenigbaar is met de begrotingstechniek van de Staat en ook met het grondbeginsel van de eenjarigheid der Begroting. De kwestie moet op de volgende wijze beschouwd worden :

Het tienjarenprogramma is een ontleding van de investeringen die in de loop van de komende tien jaren in de openbare sector dienen verwezenlijkt. Het verdeelt ze over de tijd, volgens de fysieke verwezenlijkingsmogelijkheden (materialen, werkkrachten, materieel, enz.).

Aldus kan het een verantwoordingsbasis vormen voor het definitief vaststellen van het begrotingsprogramma der openbare investeringen die in het bestek van de algemene politiek der Regering dienen opgenomen, hierbij rekening houdend met de financiële mogelijkheden die deze politiek laat kennen. Het is dus de taak van de begrotingsinstanties en, ten laatste, van het Parlement om de begrotingsprogramma's van openbare investeringen, die op basis van het tienjarenprogramma voorbereid werden, goed te keuren. Het tienjarenprogramma vormt een beoordelingselement waardoor het mogelijk zal zijn de jaarlijkse ontwerpen die het voorwerp van een begrotingsinschrijving uitmaken, in een algemeen bestek te beschouwen, wat toelaten zal na te gaan of die ontwerpen overeenstemmen met de doeleinden van de algemene politiek. Het tienjarenprogramma loept geenszins vooruit op de beslissingen die door het Parlement zullen getroffen worden met betrekking tot de *verwezenlijkingen* waartoe zal besloten zijn. Het spreekt vanzelf dat het Parlement op dit gebied al zijn rechten moet behouden, maar het programma zal het Parlement in staat stellen om het aandeel te kennen dat elke begroting en begrotingspost heeft in het geheel en om steeds een duidelijke voorstelling voor ogen te hebben van wat gedaan werd en van wat nog te doen blijft.

Il convient d'autre part, de remarquer que la notion d'investissement comporte l'incorporation de valeurs — matières, outillage et travail — dans des installations durables qui font partie du patrimoine immobilisé des organismes. Or, les travaux de réparation de dommages de guerre, ceux de renouvellement ou encore ceux relatifs à des extensions, puisent aux mêmes sources. En conséquence, il a été estimé convenable de ne pas les distinguer dans le présent programme dont un des buts est de mettre en concordance les besoins du pays et les possibilités de les satisfaire. Le programme pourra comporter des éléments figurant tant à l'ordinaire qu'à l'extraordinaire, tant aux budgets de renouvellement d'organismes paraétatiques qu'au programme financier de leurs travaux extraordinaires.

Pour l'exercice 1948, il y a concordance entre la première tranche du programme et les diverses inscriptions budgétaires. Le travail présenté donne ainsi l'assurance que les réalisations de l'exercice prochain s'imbriquent dans une perspective d'ensemble déjà nettement définie, dont les travaux ultérieurs devront encore préciser les lignes directrices. Aucun travail n'a été prévu en urgence II pour 1948, cette catégorie étant relative à des travaux conjoncturels que les circonstances présentes rendent superflu d'envisager à brève échéance.

Le programme présenté met en évidence la nécessité impérieuse de sa propre révision. Celle-ci devra être permanente et s'inspirer d'une politique générale à déterminer dans le domaine économique, social, et administratif. Cette mise au point assurera pour chaque exercice, la concordance entre le programme des investissements et les tranches budgétaires successives, concordance qui sera également mise en évidence par la présentation des programmes budgétaires eux-mêmes.

* *

7. AVANTAGES ESCOMPTÉS.

Il y a lieu d'analyser brièvement les avantages que l'on peut espérer voir naître de la mise en application d'un plan à longue échéance des investissements publics. Nous ne citerons que les principaux; il en est encore d'autres, moins essentiels que les premiers et qui découleront d'eux par voie de conséquences indirectes.

a) Amélioration de la technique budgétaire.

De par leur nature même, les grands investissements ne sont pas annuels. Les budgets de l'Etat et des pouvoirs publics en général sont soumis, au contraire, au principe de l'annalité. Il s'agit donc de trouver une formule qui concilie deux techniques apparemment incompatibles.

Ook dient opgemerkt, dat onder investering ook verstaan wordt, de incorporatie van waarden — materialen, materieel en arbeid — in blijvende inrichtingen die van het onroerend patrimonium der lichamen deel uitmaken. Welnu, de werken voor de herstelling van oorlogsschade, de vernieuwingswerken of ook nog de vergrotingswerken putten uit dezelfde bronnen. Bijgevolg oordeelde men dat het niet paste deze werken in onderhavig programma af te zonderen, aangezien een der doeleinden van dit programma er in bestaat 's lands behoeften en de mogelijkheden om ze te voldoen met elkaar in overeenstemming te brengen. Het programma zal elementen mogen bevatten die voorkomen, zowel op de gewone als op de buitengewone begroting en zowel op de vernieuwingsbegrotingen van semi-officiële lichamen als op het financieel programma van hun buitengewone werken.

Voor het dienstjaar 1948 is er overeenstemming tussen de eerste schijf van het programma en de verschillende begrotingsposten. Het voorgelegde werk biedt aldus de zekerheid dat de verwezenlijkingen van het eerstkomende dienstjaar zich zullen voegen in een reeds duidelijk afgetekend algemeen perspectief, waarvan de richtingslijnen door de latere werken nog nader zullen aangewezen worden. Voor 1948 is er onder dringendheid II geen enkel werk voorzien, daar die categorie betrekking heeft op conjuncturele werken, waarvan een spoedige aanvatting wegens de huidige omstandigheden niet kan in aanmerking genomen worden.

Het voorgelegd programma toont duidelijk aan, dat het volstrekt noodzakelijk is dat het zelf zou herzien worden. Deze herziening zal gedurig moeten voortgezet worden en dient geïnspireerd te zijn op een algemene politiek, die op economisch, sociaal en administratief terrein dient bepaald te worden. Deze doorlopende aanpassing zal voor elk dienstjaar de overeenstemming tussen het programma der investeringen en de opeenvolgende begrotingsschijven verzekeren; deze overeenstemming zal eveneens door de voorstelling van de begrotingsprogramma's zelf duidelijk aangetoond worden.

* *

7. VERWACHTE VOORDELEN.

Hier dienen bondig de voordelen ontleed die, naar mag gehoopt worden, uit de toepassing van een plan op lange termijn van openbare investeringen zullen voortvloeien. Wij zullen enkel de voornaamste er van aanhalen; er zijn er nog andere die minder belangrijk dan deze zijn en die er als onrechtstreeks gevolg uit zullen voortkomen.

a) Verbetering in de begrotingstechniek.

Door hun aard zelf strekken de grote investeringen zich over verscheidene jaren uit. De begrotingen van de Staat en van de openbare besturen in het algemeen zijn integendeel onderworpen aan het principe van de eenjarigheid. Het gaat er dus om, een formule te vinden die twee schijnbaar uiteenlopende technieken met elkaar zou overeenbrengen.

La question peut être résolue de la manière suivante : *l'usage des crédits d'engagement peut être adapté et généralisé*, pour finalement embrasser l'ensemble du budget extraordinaire. Les crédits d'engagement confèreraient au Gouvernement l'autorisation irrévocable d'engager des travaux dont il tracerait les programmes et ce, sans aucune restriction au sujet de l'époque de l'engagement de chacune des entreprises constituant l'un des programmes approuvés par l'autorité budgétaire. De plus, le Parlement se réserverait le droit de voter annuellement les crédits de dépenses relatifs à l'exécution des travaux et en spécifiant, pour chaque crédit, la tranche d'entreprise à laquelle il serait relatif.

Cette procédure permettrait donc au Gouvernement d'engager dès le début d'une entreprise, l'ensemble de la commande, sauf au Parlement à en régler le rythme de paiement. On instituerait ainsi, en Belgique, ce que l'on a appelé à l'étranger « la loi de programme ». Cette disposition n'est d'ailleurs pas étrangère au droit budgétaire belge et il y a été fait antérieurement appel en matière de travaux de la Défense Nationale. L'existence d'une loi de programme répondrait aux desiderata d'une politique structurelle et conjoncturelle des travaux publics et celle-ci pourrait être réalisée par le vote de *budgets d'engagement*, avec la distinction des budgets extraordinaires, qui doivent être exécutés en toute hypothèse et des *budgets d'éventualité*, qui sont réservés aux périodes critiques.

La technique des investissements et la technique budgétaire peuvent donc parfaitement s'adapter l'une à l'autre. Le programme à long terme des investissements publics, base technique et économique de ces investissements, doit devenir le lien grâce auquel une politique à vue lointaine rejoint efficacement et harmonieusement les règles constitutionnelles des finances de l'Etat. Ce programme peut ainsi être l'outil d'une amélioration décisive de l'établissement des budgets par l'Exécutif et de leur discussion par le Législatif. A ce titre, il permettra de savoir exactement où l'on va et l'on ira exactement où l'on veut.

b) Coordination des projets.

Il est évident que les investissements de tout le secteur public ne peuvent être conçus rationnellement que s'ils font l'objet, non de l'addition de projets disparates, mais de l'intégration de tous ces projets dans un ensemble logique et cohérent.

Des divers secteurs considérés, la plupart sont relatifs à une activité de transport et l'importance considérable des capitaux à investir justifie de ne satisfaire à l'exception des doubles emplois et des

De kwestie kan op de volgende wijze opgelost worden : *het gebruik van de aanwendingskredieten kan aangepast en veralgemeend worden*, om ten slotte het geheel van de buitengewone begroting te omvatten. De aanwendingskredieten zouden de Regering er onherroepelijk toe machtigen om werken te doen aanvatten waarvan zij de programma's zou opmaken, en zulks zonder enige beperking aangaande het tijdstip waarop elke van de ondernemingen, die een van de door de begrotingsoverheid goedgekeurde programma's vormen, dient begonnen te worden. Bovendien zou het Parlement zich het recht voorbehouden om jaarlijks de uitgavekredieten betreffende de uitvoering van de werken goed te keuren, waarbij voor elk krediet de ondernemingsschijf waarop het betrekking heeft, zou bepaald worden.

Deze handelwijze zou dus de Regering er toe in staat stellen om reeds vanaf het begin van een onderneming het geheel van de bestelling aan te wenden, behoudens het recht van het Parlement om er het betalingsrythme van te regelen. Men zou aldus in België dat invoeren, wat in het buitenland « de programmawet » genoemd wordt. Deze maatregel is trouwens niet onbekend aan het Belgische begrotingsrecht; hij werd vroeger reeds toegepast op werken van Landsverdediging. Het bestaan van een programmawet zou beantwoorden aan de wensen van een structurele en conjuncturele politiek van openbare werken; deze zou kunnen verwezenlijkt worden door het stemmen van *aanwendingsbegrotingen*, met het onderscheid van de buitengewone begrotingen, die in elk geval moeten uitgevoerd worden, en de *eventualiteitsbegrotingen*, die aan de kritieke perioden voorbehouden worden.

De techniek der investeringen en de begrotingstechniek kunnen dus heel goed aan elkaar aangepast worden. Het programma op lange termijn van de openbare investeringen, dat de technische en economische grondslag van deze investeringen is, moet de band worden waardoor een verziende politiek zich doeltreffend en harmonisch naar de grondwettelijke regelen van het Rijksfinanciële wezen kan voegen. Aldus kan dit programma het werktuig zijn voor een stellige verbetering in het opmaken van de begrotingen door de Uitvoerende Macht en in de bespreking er van door de Wetgevende Macht. Aldus zal het toelaten met juistheid te weten waarheen men gaat en men zal juist gaan tot waar men wil.

b) Coördinatie der ontwerpen.

Het is duidelijk dat de investeringen van de gehele openbare sector enkel dan rationeel kunnen opgevat worden, wanneer zij het voorwerp uitmaken, niet van een samentelling van gans verschillende ontwerpen, maar wel van een inschakeling van al die ontwerpen in een logisch en samenhangend geheel.

De meeste van de verschillende beschouwde sectoren hebben betrekking op een vervoerbedrijvigheid, en het aanzienlijk bedrag van de te investeren kapitalen pleit er voor om, na eerst de dub-

excès somptuaires, que des besoins essentiels. Une unité de conception s'impose impérieusement et il faut s'assurer que les projets y répondent réellement. L'examen technique doit se faire objectivement et indépendamment du nombre et de la structure des organismes intéressés. En dépit de la complexité de cette structure, l'objectif essentiel doit être d'arriver à des réalisations techniques aussi saines que pourraient l'être celles d'un organisme industriel unique.

Cette coordination des projets ne pourra évidemment se réaliser dans sa plénitude que progressivement, elle devra s'adapter à l'évolution des techniques et des besoins.

c) Continuité d'exécution.

L'étude du passé permettrait de constater trop fréquemment, dans la réalisation des travaux publics, de longues interruptions ou de regrettables incohérences. Un des buts du programme décennal est d'éviter tout désordre dans ce domaine et ce but peut être atteint en se conformant à quelques règles simples :

Réalisation, dans l'ordre du programme, des investissements projetés;

Achèvement, par priorité absolue, de tout travail entamé avant d'en commencer un autre;

Modification à l'ordre prévu au programme seulement en cas d'intervention d'un facteur économique nouveau;

Sévère procédure d'approbation pour toute modification apportée au programme.

De telles règles seraient susceptibles d'introduire, dans les travaux de l'Etat, une continuité hautement souhaitable.

d) Réserve conjoncturelle.

L'ensemble des travaux inscrits en urgence II est relatif à des investissements dont la réalisation à la date indiquée n'est pas imposée d'une manière rigide et peut éventuellement, sans dommage majeur, être reportée dans le temps si les données conjoncturelles rendent ce déplacement souhaitable.

Nous verrons, dans la suite, que les possibilités actuelles de réalisation en matière de génie civil sont strictement limitées par les faits et, en tout cas, très inférieures aux besoins présentés. Aussi, une part importante de travaux de l'espèce ont-ils été inscrits en urgence II, ce qui est rationnel, le génie civil constituant, par définition, l'objet normal d'une réserve conjoncturelle.

bele toepassingen en de weelde buitensporigheden uitgeschakeld te hebben, enkel wezenlijke behoeften te voldoen. Een eenheid van opvatting is dringend geboden en men moet er zich van vergewissen of de ontwerpen er werkelijk mede in overeenstemming zijn. Het technisch onderzoek moet objectief en afgezien van aantal en structuur der betrokken lichamen gedaan worden. Niettegenstaande de ingewikkeldheid van die structuur moet het hoofddoel er in bestaan tot technische verwezenlijkingen te komen, zo gezond als die van een enig industrieel lichaam kunnen zijn.

Natuurlijk zal die coördinatie der ontwerpen enkel geleidelijk in haar volle omvang kunnen voltrokken worden; zij zal zich aan de ontwikkeling van de technieken en de behoeften moeten aanpassen.

c) Continuïteit in de uitvoering.

De studie van het verleden zou toelaten vast te stellen dat de verwezenlijking van openbare werken te dikwijls aan lange onderbrekingen of gebrek aan samenhang onderhevig is. Een van de doeleinden van het tienjarenprogramma bestaat er in, elke stoornis op dit gebied te vermijden; dit doel kan bereikt worden wanneer enkele eenvoudige regelen in acht genomen worden :

Verwezenlijking van de ontworpen investeringen volgens de door het programma voorgeschreven volgorde;

Voltooïing, bij volstreekte voorrang, van elk begonnen werk alvorens er een ander begonnen wordt;

Alleen dan wijziging van de door het programma bepaalde volgorde, wanneer een nieuwe economische factor optreedt;

Streng goedkeuringsprocedure voor elke wijziging die in het programma aangebracht wordt.

Het naleven van dergelijke regelen kan in de Rijkswerken een ten eerste gewenste continuïteit brengen.

d) Conjoncturele reserve.

Het geheel van de onder dringendheid II genoemde werken heeft betrekking op investeringen waarvan de verwezenlijking niet op strakke wijze tegen de aangegeven datum opgelegd wordt en zonder groot nadeel eventueel kan uitgesteld worden wanneer de conjoncturele gegevens zulks wenselijk maken.

Wij zullen verder zien, dat de huidige verwezenlijkingmogelijkheden inzake burgerlijke bouwkunde streng door de feiten beperkt zijn en in alle geval veel kleiner dan de voorgelegde behoeften.

Een aanzienlijk deel van werken van die aard werd dan ook onder dringendheid II opgeschreven, wat redelijk is, aangezien de burgerlijke bouwkunde uit haar aard zelf het normaal voorwerp van een conjoncturele reserve vormt.

En règle générale, l'inscription en urgence II d'équipement en matériel technique semble moins nécessaire. Les branches productrices de biens d'équipement ne sont pas saturées et ne le seront sans doute pas au point d'exiger d'importants décalages dans le temps. Aussi, le matériel technique a-t-il été généralement inscrit en urgence I, dans la mesure toutefois où son utilité économique est certaine.

Il y a lieu de remarquer également que la réserve conjoncturelle ne doit pas être constituée uniquement par les travaux d'urgence II. Au contraire, il peut être envisagé d'entamer les travaux d'urgence I, prévus au programme des années suivantes, dans la mesure où l'achèvement de travaux antérieurs rend leur réalisation possible. On en arrive à concevoir que, pour une année donnée, la réserve conjoncturelle peut comporter :

Les travaux d'urgence I, prévus pour les années antérieures, mais non encore exécutés;

Les travaux d'urgence I, inscrits au programme des années ultérieures pour des raisons de pure limitation des moyens financiers;

Les travaux d'urgence II, des années antérieures, mais non exécutés;

Les travaux d'urgence II, de l'exercice envisagé et des années suivantes.

e) Rationalisation de l'industrie.

Une rationalisation de l'industrie privée ne peut se concevoir sans perspectives précises et stables de production. Tout effort tendant à la mise au point des types de matériel ou à la rénovation des méthodes de fabrication, se subordonne, en fin de compte, à la possibilité d'élaborer un plan coordonné de fournitures portant sur une longue durée. En l'absence d'un tel plan et de perspectives d'avenir un tant soit peu certaines, il est impossible à une industrie d'envisager les réformes et les investissements qui s'avèrent souhaitables.

Ces principes s'appliquent tout particulièrement à notre pays dont l'industrie, fortement exportatrice, est soumise à de larges fluctuations conjoncturelles. Une amélioration sensible de cette situation pourrait être apportée par la certitude d'une fourniture de base au marché intérieur, fourniture qui ne risquerait pas, à tout instant, de s'évanouir. A ce point de vue, on peut considérer comme un devoir pour les pouvoirs publics d'établir au moins dans ses grandes lignes, un programme de commandes. Entre autres avantages, ce programme constituerait un argument de valeur qui permettrait à l'Etat d'exiger la rationalisation de l'industrie, la répartition des spécialités et, en fin de compte, l'abaissement des prix de revient. Qui ne met pas de l'ordre dans sa propre maison serait mal venu de jeter un regard sur l'ordonnance des maisons d'autrui.

Over het algemeen schijnt het minder nodig de uitrusting met technisch materieel onder dringendheid II op te schrijven. De takken die uitrustingsgoederen voortbrengen, zijn niet verzadigd en zullen het ongetwijfeld niet in die mate zijn, dat er belangrijke opschuivingen in de tijd zouden nodig zijn. Het technisch materieel werd dus doorgaans onder dringendheid I genoteerd, nochtans slechts in zoverre het economisch nut er van vaststaat.

Er dient opgemerkt dat de conjuncturele reserve niet uitsluitend uit werken van dringendheid II moet bestaan. Integendeel mag er aan gedacht worden, de op het programma der volgende jaren voorziene werken van dringendheid I aan te vatten in de mate waarin de voltooiing van vroegere werken de verwezenlijking er van mogelijk maakt. Zo komt men er toe te begrijpen dat voor een bepaald jaar de conjuncturele reserve kan bestaan uit :

De werken van dringendheid I, voor vroegere jaren voorzien maar nog niet uitgevoerd;

De werken van dringendheid I, op het programma van latere jaren genoteerd wegens loutere beperktheid der financiële middelen;

De werken van dringendheid II, van vroegere jaren maar niet uitgevoerd;

De werken van dringendheid II, van het in aanmerking genomen dienstjaar en van de volgende jaren.

e) Rationalisatie der nijverheid.

Men kan zich geen rationalisatie van de private nijverheid voorstellen zonder nauwkeurige en stabiele productievoorzichten. Iedere inspanning tot uitwerking van materieeltypen of tot vernieuwing van fabricagemethoden is per slot van rekening afhankelijk van de mogelijkheid om een geordend plan op te stellen van leveringen die over een lange tijdruimte strekken. Bij gemis van dergelijk plan en van ietwat zekere toekomstperspectieven kan een nijverheid de uitvoering van hervormingen en investeringen die gewenst blijken te zijn, onmogelijk in overweging nemen.

Deze beginselen slaan gans bijzonder op ons land, waarvan de sterk uitvoerende nijverheid aan grote conjuncturele schommelingen onderhevig is. Deze toestand zou merkkelijk kunnen verbeterd worden door de zekerheid van een basislevering op de binnenlandse markt, welke levering niet op ieder ogenblik gevaar zou lopen van te verzwinden. In dit opzicht mag men het voor de openbare besturen als een plicht beschouwen dat zij minstens in grote trekken een bestellingsprogramma zouden opmaken. Onder andere voordelen zou dit programma een waardevol argument zijn waardoor het de Staat mogelijk zou zijn om de rationalisatie der nijverheid, de verdeling der specialiteiten en, ten slotte, de verlaging van de kostprijzen te vorderen. Wie zijn eigen huis niet in orde brengt, kan moeilijk de schikking van andermans huis bedillen.

CHAPITRE II

Besoins présentés.

A. — Communications.

1. SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER BELGES.

Le programme de rééquipement que présente la Société Nationale des Chemins de fer belges est basé sur la nécessité

— de terminer au plus tôt les travaux de reconstruction des voies, des bâtiments, des ouvrages d'art et du matériel. En dépit des efforts incessants qui ont été consentis en vue de permettre l'exploitation du réseau dans des conditions acceptables, il reste à réaliser un grand nombre de restaurations définitives, et la reconstitution des parcs de matériel n'est pas achevée;

— de combler de considérables arriérés de renouvellement, qui s'ajoutent aux travaux normaux de renouvellement;

— de porter l'équipement de la Société Nationale au degré de modernisation qui lui permette, d'une part, de soutenir dans des conditions normales la concurrence qui lui est faite par les autres modes de transport, et d'autre part, d'assurer efficacement, dans leur plénitude, les fonctions qui lui incombent dans le cadre de l'économie nationale et de l'économie continentale.

* *

Les dépenses à résulter de la réalisation du programme décennal tel qu'il est présenté par la Société Nationale sont figurées dans le tableau ci-contre (page 15), les montants y repris comprenant le total des dépenses de renouvellement, d'établissement et de reconstruction.

L'imputation se fait de la façon suivante (en millions) :

Renouvellement (y compris arriérés) fr.	24.250
Etablissement	14.890
Reconstruction	5.765

Fr. 44.905

Nous donnons ci-après quelques détails sur chacun des postes de ce tableau.

Voie.

Le tableau de la page 16 donne les renseignements chiffrés nécessaires. Les 805 millions repris au poste « *Ouvrages d'art* » concernent pour la plus

HOOFDSTUK II.

Voorgelegde behoeften.

A. — Verkeerswezen.

1. NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN BELGISCHE SPOORWEGEN.

Het door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen voorgelegde wederuitrustingsprogramma steunt op de noodzakelijkheid

— om zo spoedig mogelijk de werken tot wederaanleg van sporen en wederopbouw van gebouwen, kunstwerken en materieel te voleinden. Spijt de onophoudelijke pogingen om de uitbating van het net in aannemelijke omstandigheden mogelijk te maken, blijven er nog een groot aantal definitieve herstellingen te verrichten; bovendien is de weersamenstelling van de materieelparken nog niet voltooid;

— om een aanzienlijke vernieuwingsachterstand in te halen, zonder de normale vernieuwingswerken te rekenen;

— om de uitrusting van de Nationale Maatschappij dermate te moderniseren, dat het haar mogelijk zou zijn, eensdeels om in normale omstandigheden het hoofd te bieden aan de concurrentie die haar door andere manieren van vervoer wordt aangedaan en anderdeels om doeltreffend en in hun geheel alle functies te vervullen, die haar opgedragen zijn in het raam van de nationale en de continentale economie.

* *

De uitgaven die moeten voortvloeien uit de verwezenlijking van het tienjarenprogramma zoals het door de Nationale Maatschappij voorgelegd is, zijn op nevenstaande tabel (bladzijde 15) weergegeven. De bedragen die er op voorkomen, omvatten het totaal van de uitgaven voor vernieuwing, oprichting en wederopbouw.

De aanrekening geschiedt op de volgende wijze (in miljoenen) :

Vernieuwing (achterst. inbegrepen) fr	24.250
Oprichting	14.890
Wederopbouw	5.765

Fr. 44.905

Hieronder volgen enkele bijzonderheden over elke post van die tabel.

Spoor.

De tabel op bladzijde 16 bezorgt de nodige cijfergegevens. De 805 miljoen onder post « *kunstwerken* » hebben voor het grootste deel (650 mil-

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

Unité : millions de francs.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

OBJET — VOORWERP

Vote. — Spoor :

Urgence I. — <i>Dringendheid I</i>	17,250	2,605	2,550	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Urgence II. — <i>Dringendheid II</i>	1,050	10	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaux. — Totalen.	18,300	2,615	2,580										

Electricité et signalisation. — Electriciteit en sein-

<i>dienst</i>	1,900	348	285										
Matériel. — Materieel	11,365	1,770	740										
Electrication (1). — Electriciteit (1)	13,340	1,190	1,100										
Totaux. — Totalen.	44,905	5,923	4,705										

Dont. — Waarvan :

Urgence I. — <i>Dringendheid I</i>	43,855	5,913	4,675										
Urgence II. — <i>Dringendheid II</i>	1,050	10	80										

(1) Le coût total de l'électrification a été évalué à 13 milliards 500 millions, auxquels viendront s'ajouter les intérêts intercalaires, estimés provisoirement à quelque 700 millions. Nous ne reprenons ici que le montant des investissements proprement dits, soit 13 milliards 500 millions, dont 230 millions environ auront été dépensés en 1947, et n'apparaissent donc plus au présent programme.

L'évaluation de 13,5 milliards s'entend aux *prix de 1946*. Ces prix subiront au cours de la période décennale des variations qui ne peuvent actuellement pas être supputées. Pour les travaux à exécuter en 1946, la dépense de 1,190 millions qui figure au tableau ci-dessus représente le montant des dépenses d'électrification prévues au programme élaboré par la S.N.C.B. pour le dit exercice. Ce montant tient compte des *prix de 1947* et les hausses survenues depuis les évaluations de 1946 y sont incorporées pour un montant de 90 millions.

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

Unité : millions frank.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BELGISCHE SPOORWEGEN.

	Total	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Urgence I. — <i>Dringendheid I</i>	17,250	2,605	2,550	2,510	2,375	2,050	1,148	1,038	1,008	988	988
Urgence II. — <i>Dringendheid II</i>	1,050	10	80	40	165	150	177	157	152	137	32
Totaux. — Totalen.	18,300	2,615	2,580	2,550	2,540	2,200	1,325	1,195	1,160	1,120	1,015

Electricité et signalisation. — <i>Electriciteit en sein-</i>													
<i>dienst</i>	1,900	348	285	246	195	185	150	135	131	125	120		
Matériel. — <i>Materieel</i>	11,365	1,770	740	785	840	900	1,230	1,340	1,190	1,280	1,290		
Electrication (1). — <i>Electriciteit (1)</i>	13,340	1,190	1,100	1,660	1,550	1,620	2,010	1,640	1,700	800	70		
Totaux. — Totalen.	44,905	5,923	4,705	5,241	5,125	4,885	4,715	4,310	4,181	3,325	2,495		

Dont. — Waarvan :

Urgence I. — <i>Dringendheid I</i>	43,855	5,913	4,675	5,201	4,960	4,785	4,538	4,153	4,029	3,188	2,468		
Urgence II. — <i>Dringendheid II</i>	1,050	10	80	40	165	150	177	157	152	137	32		

(1) De totale kostprijs van de electrificatie is op 13 milliard 500 miljoen geschat, waarbij nog de tussentijdse interesten zullen komen, die voorlopig op circa 700 miljoen geschat worden. Wij nemen hier enkel het bedrag der eigenlijke investeringen, namelijk 13 milliard 500 miljoen, waarvan ongeveer 250 miljoen in 1947 zullen uitgegeven zijn en dus niet meer op onderhavig programma voorkomen.

De raming van 13,5 milliard is gedaan op basis van de *prizen van 1946*. Deze prijzen zullen in de loop van de tienjarenperiode veranderingen ondergaan, die thans niet kunnen geschat worden. De uitgave van 1,190 miljoen die op bovenstaande tabel voorkomt, vertegenwoordigt het bedrag der electrificatieuitgaven die voorzien zijn in het programma dat voor gezegd dienstjaar door de N.M.B.S. opgemaakt is. Dit bedrag houdt rekening met de *prizen van 1947*; de sedert de ramingen van 1946 opgetreden prijsstijgingen zijn er in opgenomen voor een bedrag van 90 miljoen.

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

Unité : millions de francs.

S. N. C. B. — VOIE.**OBJET — VOORWERP****Urgence I. — Dringendheid I.**

Ouvrages d'art. — *Kunstwerken*
 Bâtimens (autres que ceux relatifs à la Jonction). —
Gebouwen (andere dan die betreffende de N.-Z.-Ver-
binding)
 Aménagement des gares. — *Inrichting der stations* ...
 Voies. — *Sporen*
 Outillage. — *Gereedschap*
 Travaux de la Jonction. — *Werken der N.-Z.-Verbin-*
ding :

a) Gros-œuvre. — a) *Ruwbouw*
 b) Bâtimens. — b) *Gebouwen*
 c) Divers (voies et infrastructures, télécommunica-
 tions, etc.). — c) *Alterlei (sporen en onder-*
bouw, televerbindingen, enz.)

Totaux Urgence I. — Totalen Dringendheid I.**Urgence II. — Dringendheid II.**

Bâtimens. — *Gebouwen*
 Outillage. — *Gereedschap*

Totaux Urgence II. — Totalen Dringendheid II.**Totaux généraux. — Algemene totalen.****Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.**

Unité : millions frank.

N. M. B. S. — SPOOR.

	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Total	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
805	310	165	145	90	40	20	15	10	—	—
3,730	450	460	440	440	420	340	300	300	290	290
1,420	275	240	285	195	150	120	65	40	35	35
9,915	1,240	1,365	1,340	1,340	1,340	658	658	658	658	658
80	30	20	20	10	—	—	—	—	—	—
200	50	50	50	50	—	—	—	—	—	—
550	125	125	125	125	50	—	—	—	—	—
550	125	125	125	125	50	—	—	—	—	—
17,250	2,605	2,550	2,510	2,375	2,050	1,148	1,038	1,008	983	983
900	—	1	9	130	130	162	147	152	137	32
150	10	29	31	35	20	15	10	—	—	—
1,050	10	30	40	165	150	177	157	152	137	32
18,300	2,615	2,580	2,550	2,540	2,200	1,925	1,795	1,760	1,720	1,015

grande part (650 millions) des travaux de reconstruction. C'est dans les groupes de Liège (322 millions) et de Namur (205 millions) que se localisent les ouvrages les plus importants.

Les dépenses relatives aux « Bâtiments » (3.730 millions) comprennent les renouvellements, évalués à la cadence annuelle de 100 millions. Le solde est constitué par la construction ou la reconstruction de petits bâtiments individuels, de dispensaires, cabines de signalisation, par de grands aménagements, par la restauration définitive des gares, remises, etc. La part afférente à la reconstruction a été estimée à 1.600 millions.

Parmi les grands travaux d'aménagement des gares (1.420 millions les plus considérables se rapportent aux gares de Malines (155 millions), Kinkempois (120), Liège-Guillemins (117), Châtelineau (105), Saint-Ghislain (92), Monceau (78), Louvain (70), Muizen (60), etc.

Les prévisions relatives aux « voies » atteignent un montant considérable (9.915 millions) et sont basées sur la nécessité de combler au plus tôt les arriérés de renouvellement de tous genres (estimés à plus de 3 milliards), tout en effectuant les renouvellements normaux. Il nous semble utile de donner ci-dessous la décomposition de ces dépenses (en millions) :

	Voies principales.	Voies accessoires.	Total.
Drainage, consolidation des talus, reconstruction de voies et appareils . . .	—	—	80
Rails et traverses . . .	3.400	830	4.230
Rails seuls . . .	225	—	225
Appareils . . .	1.050	550	1.600
Traverses . . .	1.400	380	1.780
Ballast . . .	1.130	120	1.250
Accessoires et divers . . .	250	500	750
	7.455	2.380	9.915

Nous avons inclus dans le tableau la partie des travaux de la Jonction Nord-Midi, dont la réalisation incombe à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (1.300 millions). Nous consacrons plus loin un court commentaire à l'ensemble du programme de la Jonction.

Enfin, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges a prévu en *seconde urgence* la construction de bâtiments pour un montant global de 900 millions, dont les postes les plus importants consistent en :

Bureaux pour le Service Central (600 millions);
Bureaux pour les services locaux (100 millions);
Modernisation des gares intermédiaires.

* * *

lioen) op wederopbouw betrekking. Het is in de groepen Luik (322 miljoen) en Namen (205 miljoen) dat de belangrijkste werken gelocaliseerd zijn.

De uitgaven betreffende « Gebouwen » (3.730 miljoen) omvatten de vernieuwingen, geraamd tegen 100 miljoen jaarlijks. Het saldo bestaat uit bouw of wederopbouw van kleine afzonderlijke gebouwen, dispensaria, seinhuizen, uit grote inrichtingswerken, uit definitieve herstelling van stations, dépôts, enz. Het aandeel van de wederopbouw is op 1.600 miljoen geraamd.

Onder de grote werken tot « Inrichting der stations » (1.420 miljoen) hebben de aanzienlijkste betrekking op de stations van Mechelin (155 miljoen), Kinkempois (120), Luik-Guillemins (117), Châtelineau (105), Saint-Ghislain (92), Monceau (78), Leuven (70), Muizen (60), enz.

De ramingen voor « Sporen » bereiken een aanzienlijk bedrag (9.915 miljoen) en steunen op de noodzakelijkheid om ten spoedigste de achterstand in allerhande vernieuwingen (op meer dan 3 miljard geschat) te vereffenen, terwijl de normale vernieuwingen ook nog gedaan worden. Het dunkt ons nuttig hieronder de samenstelling van die uitgaven (in miljoenen) te geven :

	Hoofd- sporen.	Bij- sporen.	Totaal.
Drainering, versterking der taluds, wederaanleg van sporen en wedermaken van spoortoestellen . . .	—	—	80
Rails en dwarsliggers . . .	3.400	830	4.230
Rails alleen . . .	225	—	225
Spoortoestellen . . .	1.050	550	1.600
Dwarsliggers . . .	1.400	380	1.780
Ballast . . .	1.130	120	1.250
Toebehoren en allerlei . . .	250	500	750
	7.455	2.380	9.915

Wij hebben in deze tabel dat deel van de werken der Noord-Zuid-verbinding opgenomen, waarvan de verwezenlijking ten laste van de N.M.B.S. valt (1.300 miljoen). Wij geven verder een korte commentaar van het geheel van het programma der Verbinding.

Ten slotte voorziet de N.M.B.S. onder *Dringendheid II* de oprichting van gebouwen voor een globaal bedrag van 900 miljoen, waarvan de belangrijkste bestaan uit :

Burelen voor de Centrale Dienst (600 miljoen);
Burelen voor de plaatselijke diensten (100 miljoen);
Modernisering der tussenstations.

* * *

Electricité et signalisation.

Les dépenses de cette catégorie se décomposent comme suit : (en millions)

	Renouvellement et arriérés	Etablissement et reconstruction Signalisation et passages à niveau	Télécommunications	Eclairage et force motrice	Total
1948	139	99	60	50	348
1949	100	95	50	40	285
1950	100	81	35	30	246
1951	100	50	25	20	195
1952	100	35	15	15	165
1953	85	45	10	10	150
1954	85	35	5	10	135
1955	81	35	5	10	131
1956	80	30	5	10	125
1957	80	25	5	10	120
	950	530	215	205	1.900

* * *

Matériel.

Les acquisitions de matériel estimées nécessaires portent sur un montant global de 11 milliards 365 millions, à imputer à :

La reconstruction	2.140
Le renouvellement	7.150
L'établissement	2.075
	<u>11.365</u>

Le tableau de la page 19 donne la répartition proposée.

* * *

Electrification.

La Commission Nationale d'Electrification des Chemins de Fer Belges a déposé son rapport, en préconisant l'adoption d'un programme d'électrification de 1.500 kilomètres de lignes. Ce programme, décomposé en diverses phases, est figuré complètement par le tableau ci-annexé (page 20). La répartition des dépenses par année a été donnée au tableau général des besoins présentés par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

La dépense globale à résulter de ces travaux a été estimée à 13 milliards 500 millions aux prix de 1946 (une dépense supplémentaire pour intérêts intercalaires a été évaluée provisoirement à 700 millions).

Des dépenses de l'ordre de 250 millions ont été engagées en 1947. D'autre part, une majoration de 90 millions tenant compte des hausses survenues depuis 1946 a été incorporée dans les dépenses de 1948.

En conséquence, le montant repris au tableau général du programme ferroviaire s'élève à 13 milliards 340 millions.

Electriciteit en seindienst.

De uitgaven in deze categorie zijn samengesteld als volgt : (in miljoenen)

	Vernieuwing en achterstand	Oprichting en Seindienst en overwegen	Tele-verbindingen	Verlichting en drijfkraft	Totaal
1948	139	99	60	50	348
1949	100	95	50	40	285
1950	100	81	35	30	246
1951	100	50	25	20	195
1952	100	35	15	15	165
1953	85	45	10	10	150
1954	85	35	5	10	135
1955	81	35	5	10	131
1956	80	30	5	10	125
1957	80	25	5	10	120
	950	530	215	205	1.900

* * *

Materieel.

De nodig geachte aankopen van materieel bedragen globaal 11 milliard 365 miljoen, te verdelen over :

Wederopbouw	2.140
Vernieuwing	7.150
Oprichting	2.075
	<u>11.365</u>

De tabel van bladzijde 19 geeft de voorgestelde verdeling.

* * *

Electrificatie.

De Nationale Commissie voor de Electrificatie der Belgische Spoorwegen heeft haar verslag neergelegd en hierbij de goedkeuring van een programma tot electrificatie van 1.500 kilometer lijnen aanbevolen. Dit programma dat in verschillende fasen onderverdeeld is, is volledig op bijgaande tabel weergegeven (bladzijde 20). De verdeling van de uitgaven per jaar komt vóór op de algemene tabel van de door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen voorgelegde behoeften.

De door die werken geleverde globale uitgaven werden geraamd op 13 milliard 500 miljoen (een bijkomende uitgave voor tussentijdse intresten werd voorlopig op 700 miljoen geschat).

In 1947 werden uitgaven ten belope van 250 miljoen aangewend. Anderzijds werd een verhoging van 90 miljoen, die rekening houdt met de sedert 1946 ingetreden prijsstijgingen, in de uitgave van 1948 opgenomen.

Bijgevolg belooft het bedrag dat op de algemene tabel van het spoorwegprogramma genoteerd werd, 13 milliard 340 miljoen.

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

Unité : millions de francs.

S. N. C. B. — ACHATS DE MATERIEL

Total
en
unités
—
Total
in
eenheden

OBIJET — VOORWERP

Report des programmes de 1947. — Over-
dracht der programma's van 1947. ...

Tracteurs Diesel 680 CV. — Dieselltractors
680 HP 50

Tracteurs Diesel 500 CV. — Dieselltractors
500 HP 235

Voitures. — Rijtuigen 350

Wagons. — Wagons 23,000

Autorails. — Reilauto's 110

Charroi automobile. — Autovoertuigen 915

Outillage et gros outillage. — Gereed-
schap en zwaar gereedschap

Divers. — Allerlei

Total par année, en millions. — Totaal
per jaar, in miljoenen

(1) La dépense totale pour l'achat des 10,000 wagons soudés s'élève à 2,040 millions.
1,235 millions ont été payés, antérieurement à 1948.

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

Unité : millions frank.

N. M. B. S. — AANKOOP VAN MATERIEEL.

Total
en
millions
—
Totaal
in
miljoenen

En unités. — In eenheden.

805 (1)

170

340

1,175

1,050

4,275

495

150

En millions de francs. — In miljoenen frank.

1,450

1,455

11,365

(1) De totale uitgave voor de aankoop van 10,000 gelaste wagons zal 2,040 miljoen belopen. 1,235 miljoen werd betaald voor 1948.

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

Unité : millions de francs.

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

Eenheid : miljoen frank.

S. N. G. B. — ELECTRIFICATION DE 1,500 KM. DU RESEAU.

N. M. B. S. — ELECTRIFICATIE VAN 1,500 KM. VAN HET NET.

N ^o	Tranches	Longueur des tranches en km.	DESIGNATION DES LIGNES	BENAMING DER LIJNEN	Longueur en km.		Date de début des travaux	Achèvement des travaux	Dépenses (en millions)	
					Lengte in km.	par ligne cumulée			Uitgaven (in miljoenen)	par ligne cumulée
N ^o	Delen	Lengte der delen in km.			par ligne per lijn	gezaamenlijke	Aanvang der werken	Voltooing der werken	per lijn	gezaamenlijke
1	I	126	Bruxelles—Charleroi	Brussel—Charleroi	56	—	1-1-47	30-6-49	898	—
2			Linkebeek—Anvers-N.	Linkebeek—Antwerpen-N.	70	126	1-1-47	30-6-49	511	1,379
3			Bruxelles-N.—Louvain et Louvain—Malmes	Brussel-N.—Leuven en Leuven—Mechelen	51	177	1-1-48	31-12-49	543	1,922
4			Louvain—Liège-G. et Voroux—Kinkempois	Leuven—Luik-G. en Voroux—Kinkempois	89	266	1-1-48	31-12-50	1,076	2,998
5	II	405	Bruxelles-M.—Ostende	Brussel-Z.—Oostende	122	388	1-1-49	30-6-51	780	3,778
6			Bruxelles-N.—Ottignies	Brussel-N.—Ottignies	30	418	1-1-49	31-12-50	406	4,184
7			Ottignies—Namur	Ottignies—Namen	32	450	1-7-49	31-12-51	413	4,597
8			Ottignies—Louvain et Ronet—Gembloux	Ottignies—Leuven en Ronet—Gembloux	58	508	1-7-49	31-12-51	378	4,975
9			Bruges—Blankenberghe—Knokke	Brugge—Blankenberghe—Knokke	23	531	1-1-50	31-12-51	160	5,135
10	III	108	Bruxelles-N.—Alost	Brussel-N.—Aalst	31	562	1-1-50	31-12-52	409	5,544
11			Liège-G.—Herbesthal	Luik-G.—Herbesthal	50	612	1-1-50	31-12-52	459	6,003
12			Alost—Gand	Aalst—Gent	27	639	1-1-51	31-12-52	340	6,343
13			Bruxelles—Braine-le-Comte, Hal—Linkebeek et Ceinture	Brussel—'s Gravenbrakel, Hal—Linkebeek en Ceintuurbaan	68	707	1-1-51	31-12-53	622	6,965
14	IV	202	Charleroi—Liège	Charleroi—Luik	94	801	1-1-51	31-12-53	1,200	8,165
15			Braine-le-Comte—Mons—St-Ghislain	's Gravenbrakel—Bergen—St-Ghislain	40	841	1-7-51	31-12-53	551	8,716
16			Merelbeke — Braine-le-Comte — Charleroi	Merelbeke—'s Gravenbrakel—Charleroi	82	923	1-7-52	30-6-54	648	9,364
17	V	194	Mons—Charleroi et La Louvière—Manège	Bergen—Charleroi en La Louvière—Manège	65	988	1-1-53	31-12-54	438	9,802
18			Schellebelle—Muizen	Schellebelle—Muizen	47	1,035	1-1-53	31-12-54	364	10,166
19			Namur—Arlon—Athus	Namen—Aarlen—Athus	152	1,187	1-1-53	31-12-55	1,214	11,380
20	VI	225	Marlole—Liège-G. et Liège-Palais—Hersal	Marlole—Luik-G. en Luik-Palais—Hersal	73	1,260	1-1-54	31-12-55	646	12,026
21			St-Ghislain—Tournai	St-Ghislain—Doornik	89	1,399	1-1-54	30-6-56	160	12,186
22	VII	240	Athus—Bertrix—Libramont	Athus—Bertrix—Libramont	82	1,381	1-7-54	30-6-56	504	12,690
23			Bertrix—Namur et Dinant—Heer Agimont	Bertrix—Namen en Dinant—Heer Agimont	119	1,500	1-1-54	31-12-56	810	13,500

La décomposition par nature de dépenses s'établit comme suit (en millions de francs) :

De verdeling volgens de aard van de uitgaven ziet er als volgt uit (in millioen frank) :

I. — INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES FIXES.

1. Lignes caténaïres	2.460
3000 km. de lignes de contact de pleine voie;	
800 km. de lignes de contact de voies secondaires;	
Outillage et pièces de rechange.	
2. Sous-stations et postes de sectionnement (matériel)	1.175
31 sous-stations;	
78 groupes de redresseurs fixes;	
3 groupes de redresseurs mobiles;	
62 postes de sectionnement et d'alimentation.	

II. — MATÉRIEL ROULANT. 6.260

235 automotrices électriques jumelées;	
305 locomotives électriques du type B-B., pour trains de voyageurs et trains de marchandises;	
60 locomotives électriques à grande vitesse;	
1400 équipements pour chauffage électrique de voitures.	

III. — TRAVAUX DE SIGNALISATION ET DE TÉLÉCOMMUNICATION 1.200

IV. — TRAVAUX DE GÉNIE CIVIL. . . . 2.405

Mises au gabarit électrique	262
Aménagements et grands aménagements de gares	838
Amélioration du tracé des voies	133
Modification aux ouvrages d'art et bâtiments	103
Suppression de passages à niveau	515
Bâtiments pour sous-stations et postes de sectionnement	175
Mises à quadruple voie	262
Traversées anglaises et divers	117

Total général 13.500

I. — VASTE ELECTRISCHE INRICHTINGEN.

1. Bovenleidingen	2.460
3000 km. rijdraden op volle baan;	
800 km. rijdraden op bijsporen;	
Gereedschap en verwisselstukken.	
2. Onderstations en schakelposten (matériel).	1.175
31 onderstations;	
78 groepen van vaste gelijkrichters;	
3 groepen van verplaatsbare gelijkrichters;	
62 schakel- en voedingsposten.	

II. — ROLLEND MATERIEEL 6.260

235 kortgekoppelde elektrische stellingen;	
305 elektrische locomotieven van het type B-B., voor reizigers- en goederentreinen;	
60 snelrijdende elektrische locomotieven;	
1400 uitrustingen voor elektrische verwarming der rijtuigen.	

III. — SEINWERKEN EN TELEVERBINDINGEN 1.200

IV. — WERKEN VAN BURGERLIJKE BOUWKUNDE 2.405

Onder electrisch baanprofiel brengen	262
Inrichtingen en grote inrichtingen van stations	838
Verbetering van het tracé der sporen	133
Verandering van kunstwerken en gebouwen	103
Afschaffing van overwegen	515
Gebouwen voor onderstations en schakelposten	175
Verandering in vierdubbel spoor	262
Engelse kruisingen en allerlei	117

Algemeen totaal 13.500

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

Unité : millions de francs.

OFFICE NATIONAL DE LA JONCTION NORD-MIDI.

OBJET	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Total	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pour mémoire (voir programme S.N.C.B.).										
1. Entreprises gérées par la S.N.C.B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Entreprises relevant directement de l'O.N.J. :										
a) Travaux à la Halte centrale	25	25	25	25	—	—	—	—	—	—
b) Travaux de génie civil	175	175	175	75	50	—	—	—	—	—
c) Travaux de parachèvement	—	—	—	50	50	—	—	—	—	—
Totaux	200	200	200	150	100	—	—	—	—	—

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

Eenheid : miljoen frank.

NATIONAAL BUREAU VOOR DE VOLTOOIING DER NOORD-ZUID-VERBINDING.

VOORWERP	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Totaal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pro memorie (zie programma N.M.B.S.).										
1. Ondernemingen, beheerd door de N.M.B.S.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ondernemingen, rechtstreeks afhankelijk van het N.B. :										
a) Werken aan de Centrale Halte	25	25	25	25	—	—	—	—	—	—
b) Werken van burgerlijke bouwkunde	175	175	175	75	50	—	—	—	—	—
c) Voltooiingswerken	—	—	—	50	50	—	—	—	—	—
Totaal.	200	200	200	150	100	—	—	—	—	—

2. OFFICE NATIONAL DE LA JONCTION NORD-MIDI.

Le document parlementaire n° 294, du Sénat (session 1946-1947), a comporté un rapport sur l'état d'avancement des travaux de la Jonction, ainsi que sur l'estimation des dépenses encore à effectuer. Ceci nous dispense de longs commentaires.

Le tableau ci-contre indique *grosso modo* la répartition des dépenses, pour les travaux directement gérés par l'Office, à l'exclusion de celles des entreprises gérées par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, qui ont été reprises dans le tableau du programme décennal de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (v. pages 15-16), auquel nous reportons.

L'addition de ces deux éléments donnerait (en millions) :

1948	1949	1950	1951	1952	Total
500	500	500	450	200	2.150

3. SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX.

a) Lignes à électrifier.

L'abandon de la traction à vapeur sur les lignes vicinales se justifie :

A partir d'une certaine importance du trafic ;

Lorsque le tronçon à électrifier fait suite à une autre ligne existante, déjà électrifiée elle-même.

Le programme prévoit l'électrification de 341 kilomètres et tous les tronçons répondent aux caractéristiques en question : aucune ligne isolée ne sera électrifiée si elle n'est pas au préalable en liaison avec un centre urbain déjà équipé en traction électrique.

Dans le cas de lignes isolées, l'abandon de la vapeur pose la question de savoir si on adoptera la traction électrique ou la traction par Diesel. En général, et conformément aux principes indiqués ci-dessus, la traction électrique ne se justifierait pas et c'est la solution des automotrices qui sera adoptée.

b) Nouvelles lignes.

L'extension prévue pour le réseau est extrêmement faible : il s'agit de 25 kilomètres de lignes nouvelles environ.

c) Signalisation, sous-stations, etc.

Ce poste est sans grande importance. La mise à double voie s'impose sur certaines lignes où même une meilleure signalisation ne permettrait plus, en simple voie, d'assurer la sécurité avec l'augmentation de trafic intervenue.

2. NATIONAAL BUREAU VOOR DE VOLTOOIING DER NOORD-ZUID-VERBINDING.

Het parlementair bescheid n° 294 van de Senaat (zittijd 1946-1947) bevat een verslag over de stand van de werken der Verbinding alsook over de raming van de nog te verrichten uitgaven. Dit ontslaat ons van lange commentaren.

Nevenstaande tabel geeft in grote trekken de verdeling der uitgaven voor de rechtstreeks door het Bureau beheerde werken, met uitsluiting van die der ondernemingen, beheerd door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, welke uitgaven opgenomen werden in de tabel van het tienjarenprogramma van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen (zie bladzijden 15-16), waarnaar wij dan ook verwijzen.

De opstelling van beide elementen geeft (in miljoenen) :

1948	1949	1950	1951	1952	Total
500	500	500	450	200	2.150

3. NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPOORWEGEN.

a) Te electrificeren lijnen.

Op de buurtlijnen mag redelijkerwijze van stoomtrekkracht afgezien worden :

Wanneer het verkeer op het in aanmerking genomen traject een zekere hoogte bereikt heeft ;

Wanneer het te electrificeren baanvak het vervolg is van een andere bestaande lijn die zelf reeds geëlectriceerd is.

Het programma voorziet de electrificatie van 341 kilometer en al de daartoe gekozen vakken voldoen aan gezegde twee vereisten : geen enkele afzonderlijke lijn zal geëlectriceerd worden indien ze niet vooraf aangesloten is met een stedelijk centrum dat reeds met elektrische trekkracht uitgerust is.

Wanneer het afzonderlijke lijnen betreft, wordt door het afzien van stoom de vraag gesteld of men tot elektrische ofwel tot Dieseltrekkracht dient over te gaan. Overeenkomstig bovenstaande principes zou over het algemeen de keuze van elektrische trekkracht niet verantwoord kunnen worden en zal het gebruik van Dieseltrams gekozen worden.

b) Nieuwe lijnen.

De uitbreiding die voor het net voorzien werd, is uiterst gering : het gaat om ongeveer 25 kilometer nieuwe lijnen.

c) Seindienst, onderstations, enz.

Deze post is niet zeer belangrijk. Het veranderen in dubbelspoor is noodzakelijk op zekere lijnen waar, bij enkelspoor, zelfs een betere signalisatie de veiligheid niet meer zou kunnen verzekeren, zulks ingevolge het toegenomen verkeer.

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

Unité : millions de francs.

Eenheid : miljoen frank.

VICINAUX.

BUURTSPoorWEGEN.

OBJET — VOORWERP	Total	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
I. — Votes. — Sporen :	Totaal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lignes à électrifier. — <i>Te elektrificeren lijnen</i>	341	73	43	67	27	42	27	27	9	21	—
Nouvelles lignes. — <i>Nieuwe lijnen</i>	50	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Mise à double voie. — <i>Op dubbelspoor brengen</i>	50	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Lignes à reconstruire. — <i>Opnieuw aan te leggen lijnen</i>	70	—	3	14	30	23	—	—	—	—	—
Equipement de sous-stations. — <i>Uitrusting van onderstations</i>	12	3	3	3	3	—	—	—	—	—	—
Totaux. — Totalen.	523	86	64	94	70	75	37	37	19	31	10
II. — Matériel. — <i>Matériel</i> :											
Motrices à bogies. — <i>Motorwagens met bogies</i>	270	90	45	45	—	45	—	45	—	—	—
Remorques à bogies. — <i>Aanhangwagens met bogies</i>	90	—	22	—	23	—	22	—	23	—	—
Autobus. — <i>Autobussen</i>	200	50	25	25	25	25	25	25	—	—	—
Tracteurs Diesel. — <i>Dieseltractors</i>	158	23	45	23	22	22	23	—	—	—	—
Totaux. — Totalen.	718	163	137	93	70	92	70	70	23	—	—
III. — Signalisation. — <i>Seindienst</i>											
Totaux généraux. — <i>Algemene totalen</i> .	1,280	254	205	182	142	170	107	107	42	31	10

d) Lignes à reconstruire.

Sur les 450 kilomètres environ de lignes vicinales qui ont été démontées par les armées d'occupation, une faible part seulement sera reconstruite (100 km.). Les 350 autres kilomètres ont été considérés comme ne présentant plus un intérêt économique suffisant. Le coût de reconstruction de ces lignes sera de l'ordre de 0.7 million par kilomètre. Il s'agit exclusivement de lignes d'intérêt local.

e) Matériel roulant.

Le poste principal du programme des Vicinaux est constitué par le matériel roulant : 700 millions sur un total de 1.3 milliard. Un tel poste vaut qu'on s'y arrête et nous ferons une comparaison entre les acquisitions projetées et l'ensemble du matériel roulant actuellement existant :

Matériel.	Existence 1947.	Acquisitions projetées.
Locomotives à vapeur	270	0
Automotrices électriques	1.000	150
Automotrices Diesel	280	0
Autobus	130	200
Tracteurs	0	175
Voitures remorque moderne	700	100
Voitures remorque ancienne	1.100	0
Wagons	9.000	0

Dans les 270 locomotives à vapeur, il y en a 200 de 18 tonnes et 70 de 23 tonnes. Les premières seront progressivement éliminées et remplacées par les 175 tracteurs Diesel. Dans un avenir plus éloigné, les locomotives à vapeur de 23 tonnes seront mises à leur tour, hors service.

Le matériel de traction électrique est déjà fort important : 1.000 automotrices. Ce matériel sera majoré des 150 unités nécessaires au service des lignes électrifiées nouvelles, prolongements du réseau électrique actuel.

Au point de vue autobus, aux 130 unités actuelles seront adjointes 200 autres. Le renforcement sera donc de 150 p. c. de ce qui existe actuellement.

La tendance générale est donc :

a) De réduire progressivement la traction à vapeur en remplaçant les locomotives à vapeur arrivées au terme de leur existence, soit par des tracteurs Diesel, soit par des automotrices électriques;

b) De renforcer considérablement les services routiers par la mise en service d'un nombre d'autobus double du nombre actuel.

* * *

4. MARINE DE L'ÉTAT.

a) Bâtiments et ouvrages d'art.

Aucun chiffre n'est indiqué dans le tableau de la Marine, car les dépenses correspondantes sont inscrites à charge du budget du Département des Travaux

d) Opnieuw aan te leggen lijnen.

Van de circa 450 kilometer buurtlijnen die door de bezettingslegers afgebroken werden, zal enkel een klein deel opnieuw aangelegd worden (100 km.). De overige 350 kilometer werden beschouwd als niet langer van voldoende economisch belang zijnde. De kosten van wederaanleg van de lijnen zullen ongeveer 0,7 miljoen per kilometer belopen. Het betreft hier uitsluitend lijnen van plaatselijk belang.

e) Rollend materieel.

De voornaamste post van het programma der Buurtspoorwegen is gevormd door het rollend materieel : 700 miljoen op een totaal van 1,3 milliard. Deze post is belangrijk genoeg om nader beschouwd te worden; wij zullen een vergelijking maken tussen de beoogde verwervingen en het geheel van het thans bestaande rollend materieel.

Materieel.	Voorraad in 1947.	Beoogde verwervingen
Stoomlocomotieven	270	0
Electrische motorwagens	1.000	150
Dieselmotorwagens	280	0
Autobussen	130	200
Tractors	0	175
Moderne aanhangwagens	700	100
Oude aanhangwagens	1.100	0
Wagons	9.000	0

Van de 270 stoomlocomotieven zijn er 200 van 18 ton en 70 van 23 ton. De eerste zullen geleidelijk uitgeschakeld en door de 175 Dieseltractors vervangen worden. De stoomlocomotieven van 23 ton zullen binnen ietwat langere tijd buiten dienst gesteld zijn.

Het electrisch tractiematerieel is reeds sterk ontwikkeld : 1.000 motorwagens. Dit materieel zal vermeerderd worden met de 150 eenheden die nodig zijn voor het bedienen van de nieuwe electrische lijnen, welke reeds bestaande moeten verlengen.

Wat de autobussen betreft, zullen er bij de huidige 130 nog 200 bijgevoegd worden. De versterking zal dus 150 t. h. bedragen van wat thans voorhanden is.

De algemeene strekking is dus :

a) De stoomtrekkracht geleidelijk in te krimpen door de definitief buiten gebruik geraakte stoomlocomotieven te vervangen, hetzij door Dieseltractors, hetzij door electrische motorwagens;

b) De baandiensten aanzienlijk te versterken door het in dienst stellen van een aantal autobussen dat het dubbele van het huidige bedraagt.

* * *

4. RIJKSMARINE.

a) Gebouwen en kunstwerken.

Hiervoor werd in de tabel van de Marine geen enkel cijfer gegeven, aangezien de desbetreffende uitgaven op de begroting van het Departement

Programme décennal, — BESOINS PRESENTES.

Unité : millions de francs.

MARINE DE L'ETAT.

OBJET	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
I. — Bâtiments et ouvrages d'art										
II. — Ateliers et matériel de quai (1)	62	13	12	3	3	3	3	3	3	3
III. — Reconstruction matériel flottant (2)	812	36	75	75	75	75	75	75	75	75
IV. — Réparation navires saisis	564	250	205	—	—	—	—	—	—	—
Totaux. — Totales.	1,438	299	292	78	78	78	78	78	78	78

Pour mémoire (voir Travaux Publics).

(1) A partir de 1951 : Renouvellement annuel et normal d'une partie des installations et machines dont la valeur totale est évaluée à 62 millions de francs (prix actuel à renouveler en 20 ans).

(2) A partir de 1950 : Renouvellement annuel et normal d'une partie de la flotte de l'Etat dont la valeur totale est évaluée à 1,521 millions de francs (prix actuel à renouveler en 20 ans).

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

Eenheid : miljoen frank.

RIJKSMAKINÉ.

VOORWERP	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Totaal										
I. — Gebouwen en kunstwerken										
II. — Werkhuizen en kaadmaterieel (1)	62	13	12	3	3	3	3	3	3	3
III. — Wederopbouw van drijvend materieel (2)	812	36	75	75	75	75	75	75	75	75
IV. — Herstelling aangeslagen schepen	564	250	205	—	—	—	—	—	—	—
Totaux. — Totales.	1,438	299	292	78	78	78	78	78	78	78

Pro memorie (zie Openbare Werken).

(1) Van 1951 af : Normale en jaarlijkse vernieuwing van een deel der inrichtingen en machine, waarvan de totale waarde op 62 miljoen frank geschat is (huidige prijs, in 20 jaar te vernieuwen).

(2) Van 1950 af : Normale en jaarlijkse vernieuwing van een deel der Staatsvloot, waarvan de totale waarde op 1,521 miljoen frank geschat is (huidige prijs, in 20 jaar te vernieuwen).

Publics. C'est au chapitre des Bâtiments que se retrouveront les besoins de la Marine dans ce domaine.

b) Rééquipement des ateliers et des quais et matériel de quais.

Les installations de la Marine comportent essentiellement :

A Anvers : quelques magasins et un atelier très réduit ;

A Ostende : un atelier complet comportant tous les corps de métier : forges, chaudronnerie de fer et de métaux non précieux, ateliers de charpentiers, menuiserie, ébénisterie, mécanique, électricité, peinture, etc.

La Marine possède également, sur les quais, des grues, des voies de Decauville, un réseau électrique, etc.

Aucun travail n'est prévu pour Anvers. Pour Ostende, la réparation des ouvrages de génie civil incombera aux Travaux Publics. Le plan relatif à la Marine ne prévoit que la réfection de tout le matériel technique des quais et de l'atelier.

Il s'agit donc véritablement d'équipement indispensable au fonctionnement et à l'entretien de la Marine de l'Etat. Dans le total indiqué, les machines outils interviennent pour 15 millions environ.

c) Matériel flottant.

En dehors du matériel de balisage, la Marine comportera d'ici deux ou trois ans et après achèvement des travaux actuels, les navires suivants :

	Valeur totale approx. millions de fr.
Service d'Anvers :	
22 unités diverses	65
1 navire-école	30
Service d'Ostende :	
8 paquebots	1.150
pilotage et services connexes (17 unités + 18 embarcations)	276
Total	1.521

La réparation de ce matériel a été entamée depuis avant la guerre et a été interrompue par les événements. Les sommes engagées pour l'achèvement de cette reconstruction, sont relativement faibles. L'intégralité du travail se fait dans des ateliers belges et n'exige qu'une très faible part de matériel importé (10 p. c. environ).

van Openbare Werken uitgetrokken worden. Het is onder het hoofdstuk van de gebouwen dat men de behoeften der Marine op dit gebied zal terugvinden.

b) Wederuitrusting van werkplaatsen en van kaaïen; kaaïmaterieel.

De inrichtingen der Marine bestaan hoofdzakelijk :

Te Antwerpen : uit enige magazijnen en een zeer klein werkhuis ;

Te Oostende : uit een volledig werkhuis dat al de ambachten omvat : smidsen, ketelmakerij (ijzer en onedele metalen), timmerplaatsen, schrijnwerkerij, meubelmakerij, werktuigkunde, electriciteit, schilderen, enz.

Op de kaaïen bezit de Marine eveneens kranen, Decauvillesporen, een electrisch net, enz.

Voor Antwerpen werd er geen enkel werk voorzien. Te Oostende zal de herstelling van werken van burgerlijke bouwkunde ten laste van Openbare Werken vallen. Het plan betreffende de Marine voorziet enkel de herstelling van gans het technisch materieel van kaaïen en werkhuis.

Het gaat hier dus in waarheid om een wederuitrusting die volstrekt noodzakelijk is voor de goede werking en het onderhoud der Staatsmarine. De werktuigmachines komen in het opgegeven totaal voor met circa 15 millioen .

c) Drijvend materieel.

Buiten het bebakeningsmaterieel zal de Marine binnen twee of drie jaren en na voltooiing van de huidige werken de volgende schepen bezitten :

	Totale waarde (bij benadering en in millioen fr.)
Dienst van Antwerpen :	
22 verschillende eenheden	65
1 schoolschip	30
Dienst van Oostende :	
8 pakketboten	1.150
loodswezen en verwante diensten (17 eenheden + 18 boten)	276
Totaal	1.521

De herstelling van dit materieel werd reeds vóór de oorlog aangevat doch werd door de gebeurtenissen onderbroken. De voor de voleindiging er van aangevende bedragen zijn betrekkelijk gering. Geheel het werk wordt in de Belgische werkhuizen uitgevoerd en vereist naar verhouding slechts een zeer kleine hoeveelheid ingevoerd materieel (ongeveer 10 t. h.).

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

Unité : millions de francs.

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTEEN.

Eenheid : millioen frank.

AERONAUTIQUE.

-UCHTYVAART.

OBJET — VOORWERP	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Total	9	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	9	1	—	—	—	—	—	—	—	—
1. Services techniques de l'Etat. — I. Technische Diensten van de Staat	8	1	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Equipement technique. — II. Technische uitrusting :										
Signalisation et matériel. — Signalisatie en materieel	12	2	1	2	1	2	1	2	1	1
Météorologie. — Weerkunde	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sécurité. — Veiligheid	82	—	—	—	25	25	25	25	25	25
Totaux. — Totalen.	97	3	2	3	27	29	27	28	27	27
III. Aérodomes. — III. Vliegvelden :										
Melsbroeck. — Melsbroeck	1,738	154	282	282	247	247	247	78	4	4
Raversijde (Ostende). — Raversijde (Oostende).	74	19	9	9	9	9	9	—	—	—
Saint-Hubert. — Saint-Hubert	132	73	27	7	7	7	7	—	—	—
Saint-Denis (Gand). — Sint-Denijs (Gend)	129	83	5	5	5	5	5	5	5	5
Bierset (Liège). — Bierset (Luik)	252	—	20	33	33	33	33	33	33	31
Deurne (Anvers). — Deurne (Antwerpen)	322	—	45	47	47	47	47	27	25	25
Gosselies. — Gosselies	156	94	11	11	11	11	11	5	—	—
Grimbergen. — Grimbergen	174	38	26	26	26	26	26	—	—	—
Le Zoute. — Het Zoute	5	—	—	—	—	1	1	1	1	1
Spa. — Spa	19	2	—	—	—	2	2	2	2	2
Autres aérodomes. — Andere vliegvelden	106	—	12	13	12	13	12	13	12	13
Travaux divers. — Allerlei werken	100	—	13	12	13	12	13	12	13	12
Totaux. — Totalen.	3,207	463	450	445	410	413	413	176	95	98
Totaux généraux. — Algemene totalen.	3,485	467	452	448	437	441	440	204	122	120

d) Rééquipement marine marchande.

Divers bateaux ont été saisis après la guerre et cédés à l'Association Mutuelle d'Assurances contre les Risques de Guerre (Amarig).

- 3 cargos de 11.000 tonnes;
- 6 cargos de 5.000 tonnes;
- 7 cargos de 3.000 tonnes;
- 1 pétrolier de 12.000 tonnes;
- 5 chalutiers;
- 1 pilote.

La remise en état de ce matériel est à charge de l'Etat. Elle est actuellement en cours et coûtera 1.200 millions environ. 636 millions ont déjà été engagés dans les réparations effectuées.

L'achèvement du programme est prévu en trois ans.

* *

5. AÉRONAUTIQUE.

Le programme présenté par l'Aéronautique se subdivise en deux stades :

Le premier stade s'étend jusqu'à 1950 environ et comporte l'adaptation de l'équipement existant au trafic régulier que l'on peut raisonnablement prévoir dans les prochaines années.

Le deuxième stade (période de 1950 à 1957) prévoit un équipement plus perfectionné et tenant compte des innovations qui interviendront dans divers domaines.

Les dépenses à prévoir sont relatives à deux espèces d'investissements :

- L'équipement technique;
- Les aérodromes.

a) Equipement technique.

Le programme comporte :

La réalisation des communications par radio et le contrôle du mouvement aérien, d'abord pour l'aérodrome de Melsbroeck, ultérieurement pour les autres;

La réalisation des installations d'éclairage et de force motrice des aérodromes, le balisage des obstacles et l'éclairage des pistes pour atterrissage de nuit;

La réalisation de télécommunications par téléphone, télétype ou radio pour le trafic aérien et la météorologie. Equipement à Melsbroeck et, plus tard, à Raversyde et Saint-Hubert, d'une piste pour l'atterrissage sans visibilité;

L'installation de radio-phares pour faciliter la navigation aérienne et permettre l'approche des aérodromes. Installation de deux systèmes de radio-goniométrie automatique.

b) Aérodromes.

L'aménagement d'un aérodrome comporte trois postes principaux qui ont été séparés pour chacun

d) Wederuitrusting der koopvaardijvloot.

Verschillende schepen werden na de oorlog aangeslagen en afgestaan aan de Vereniging voor onderlinge Zeeverzekeringen tegen Oorlogsrisico :

- 3 vrachtschepen van 11.000 ton;
- 6 vrachtschepen van 5.000 ton;
- 7 vrachtschepen van 3.000 ton;
- 1 petroleumschip van 12.000 ton;
- 5 treilers;
- 1 loodsboot.

Het weder in orde brengen van dit materieel valt ten laste van de Staat. Men is er thans mede bezig en de kosten er van zullen circa 1.200 miljoen belopen. Er werd reeds 636 miljoen voor de uitgevoerde herstellingen aangewend.

Men voorziet de voltooiing van het programma binnen de drie jaar.

* *

5. LUCHTVAART.

Het door het Luchtvaartwezen ingediende programma is in twee stadia onderverdeeld :

Het eerste stadium strekt zich uit tot omtrent 1950 en omvat de aanpassing van de huidige uitrusting aan het regelmatig verkeer dat men redelijk voor de eerstkomende jaren mag voorzien;

Het tweede stadium (tijdperk 1950-1957) voorziet een verbeterde uitrusting die zou rekening houden met de nieuwigheden die zich op verschillende gebieden zullen voordoen.

De uitgaven die dienen voorzien, hebben betrekking op twee soorten van investering :

- De technische uitrusting;
- De vliegvelden.

a) Technische uitrusting.

Het programma omvat :

De verwezenlijking der radioverbindingen en het toezicht op het luchtverkeer, eerst voor het vliegveld van Melsbroeck, later voor de overige;

De verwezenlijking van de verlichtings- en drijfkrachtinrichtingen der vliegvelden, de bebakening der hindernissen en de verlichting der terreinen voor nachtlanding;

De verwezenlijking van televerbindingen per telefoon, telex of radio, voor luchtverkeer en weerkunde. Te Melsbroeck en later te Raversyde en te Saint-Hubert : uitrusting van een terrein voor landing bij blindvliegen;

Installatie van radiobakens om de luchtvaart te vergemakkelijken en om het benaderen van vliegvelden mogelijk te maken. Installatie van twee stelsels van automatische radiopeiling.

b) Vliegvelden.

De inrichting van een vliegveld omvat drie hoofdposten, die voor ieder vliegveld gescheiden gehouden

d'eux, étant donné qu'ils correspondent à des genres d'investissements tout à fait différents :

Acquisition de terrains;
Aménagement de terrains;
Bâtiments.

Les dépenses correspondantes ont été indiquées individuellement pour chaque aérodrome.

Les fonctions respectives des différents aérodromes telles que prévues au programme sont les suivantes :

Melsbroeck : aérodrome principal du pays et auquel aboutira la quasi intégralité du trafic international à destination ou au départ de la Belgique. Lieu normal d'atterrissage des grandes lignes régulières.

Raversyde (Ostende) et *Saint-Hubert* : considérés comme les satellites de Melsbroeck et jouant le rôle de terrains de secours dans le cas où ce dernier est impraticable. Les conditions météorologiques entre les trois aérodromes sont suffisamment différentes pour que, en période de brume, l'atterrissage à l'un des trois soit possible. Raversyde et Saint-Hubert sont également des points d'aboutissement des lignes régulières de tourisme d'été.

Deurne (Anvers) : projets importants à l'étude; lignes régulières vers Londres et Paris, ligne régulière de cargo vers des pays à transports difficiles (Balkans). Concentration probable des industries aéronautiques (sauf Fairey).

Saint-Denis (Gand) : existe actuellement à l'état de simple plaine à l'usage exclusivement touristique. Possibilité d'une ligne commerciale à trafic relativement intense, notamment vers l'Angleterre, à raison de la concentration industrielle de la région gantoise.

Bierset (Liège) : aérodrome militaire établi dans de mauvaises conditions sur d'anciennes exploitations de phosphate. Cavités dans le terrain après les pluies. Inacceptable pour champ important d'aviation civile. Établissement d'un nouvel aérodrome à un autre emplacement et dont le coût serait de l'ordre de 250 millions.

Gosselies (Charleroi) : aérodrome répondant à des besoins locaux liés notamment à l'existence d'une usine aéronautique dans les environs immédiats du champ d'aviation.

Grimbergen — Le Zoute — Spa : aérodromes de tourisme et d'écologie exclusivement.

Il est intéressant de montrer la décomposition des besoins présentés par l'Aéronautique au point de vue des aérodromes :

	Total Melsbroeck	Raversyde et St. Hubert	Autres aéro- dromes	
Acquisition des terrains . . .	419,0	163,0	9,0	247,0
Aménagement des terrains.	1.641,9	1.003,0	150,5	488,4
Bâtiments	1.046,1	572,0	46,5	427,6
Total	3.107,0	1.738,0	206,0	1.163,0

werden, aangezien ze beantwoorden aan geheel verschillende soorten van investering :

Verwerving van terreinen;
Inrichting van terreinen;
Gebouwen.

De desbetreffende uitgaven werden voor elk vliegveld afzonderlijk aangegeven.

De onderscheiden functies van de verschillende vliegvelden zijn als volgt in het programma voorzien:

Melsbroeck : voornaamste vliegveld van het land, alwaar nagenoeg geheel het internationaal verkeer dat België als bestemming of vertrekpunt heeft, zal geconcentreerd zijn. Normale landingsplaats van de grote regelmatige lijnen.

Raversyde (Oostende) : en *Saint-Hubert* : worden beschouwd als satellieten van Melsbroeck en spelen de rol van hulpterreinen ingeval Melsbroeck onbruikbaar zou zijn. De weerkundige omstandigheden van de drie vliegvelden verschillen onderling genoeg opdat het bij mistweder zou mogelijk zijn om op een van de drie te landen. Raversyde en Saint-Hubert zijn eveneens eindpunten van regelmatige lijnen voor zomertoerisme.

Deurne (Antwerpen) : er liggen belangrijke ontwerpen ter studie; regelmatige lijnen op Londen en Parijs, regelmatige vrachtlijn op landen met moeilijk verkeer (Balkan). Waarschijnlijke concentratie van de luchtvaartnijverheden (behalve Fairey).

Sint-Denijs (Gent) : bestaat thans louter als plein voor uitsluitend toeristisch gebruik. Mogelijkheid van een handelslijn met tamelijk levendig verkeer, onder andere op Engeland, wegens de industriële concentratie in de streek van Gent.

Bierset (Luik) : militair vliegveld dat in slechte staat op vroegere fosfaatontginningsgelegenen is. Holten in het terrein na regens. Onaannemelijk als belangrijk vliegveld voor burgerlijke luchtvaart. Vestiging op een andere plaats van een nieuw vliegveld, waarvan de kosten ongeveer 250 miljoen zouden bedragen.

Gosselies (Charleroi) : vliegveld dat beantwoordt aan plaatselijke behoeften, die inzonderheid verband houden met het bestaan van een vliegtuigenfabriek in de onmiddellijke nabijheid van het vliegveld.

Grimbergen — Het Zoute — Spa : uitsluitend toerisme- en scholingsvliegvelden.

Het is niet zonder belang hier de samenstelling te geven van de behoeften die inzake vliegvelden door het Luchtvaartwezen voorgelegd werden.

	Totaal Melsbroeck		Raversyde en St. Hubert	Andere vliegvelden
Verwerving van terreinen.	419,0	163,0	9,0	247,0
Inrichting van terreinen...	1.641,9	1.003,0	150,5	488,4
Gebouwen.....	1.046,1	572,0	46,5	427,6
Totaal	3.107,0	1.738,0	206,0	1.163,0

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

Unité : millions de francs.

POSTES ET CHEQUES POSTAUX.

OBJET — VOORWERP

I. Bâtiments. — Gebouwen :

Bâtiments proprement dits. — *Eigenlijke gebouwen* ...
Parachèvement local Chèques Postaux. — *Afwerking
lokaal Postchecks* ...

Total. — *Totaal* ...

II. Matériel et mobilier. — Materieel en mobiliair :

Installations électromécaniques. — *Electro-mechanische
installaties* ...
Service d'exécution postes. — *Uitvoeringsdienst poste-
rijen* ...
Office des Chèques Postaux. — *Postcheckdienst* ...
Imprimerie de l'Office des Chèques Postaux. — *Druk-
kerij van de Postcheckdienst* ...
Atelier du timbre à Malines. — *Zegelabriek te
Mechelen* ...
Garage. — *Garage* ...

Total. — *Totaal* ...

III. Divers. — Anderen ...

Total. — *Totaal* ...

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

Eenheid : miljoen frank.

POSTERIJEN EN POSTCHECKS.

	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Total	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Totaal</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
104	28	4	25	24	7	5	5	0	—	—
210	17	36	25	25	24	19	19	17	15	13
59	15	13	9	6	4	3	3	2	2	2
7	2	2	1	—	1	1	—	—	—	—
4	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—
25	5	4	3	3	2	2	1	2	1	2
400	70	60	63	58	38	30	28	27	18	17
30	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
504	138	63	66	61	41	33	31	30	21	20

Hour mémoire (voir secteur Travaux Publics). — *Pro memorie (zie sector Openbare Werken).*

On voit que, dans ces investissements, les acquisitions de terrains jouent un rôle relativement réduit et que la part principale est constituée par du génie civil. Dans l'ensemble, l'aérodrome de Melsbroeck et ses satellites (Raversyde et Saint-Hubert) représentent les deux tiers du total.

* *

6. POSTES ET CHEQUES POSTAUX.

a) Installations électromécaniques.

Ces installations sont destinées à l'équipement moderne des locaux anciens ou à celui des locaux nouveaux prévus pour l'avenir.

Tout cet équipement pourrait être considéré comme faisant partie des bâtiments eux-mêmes : ascenseurs avec leurs moteurs et leur appareillage, engins divers de manutention mécanique, etc.... Ils ont été toutefois comptés séparément de façon à ne pas exagérer le poste « bâtiments » : ce matériel vient en effet du domaine des fabrications métalliques et ne surcharge en rien le secteur du génie civil.

b) Matériel et mobilier.

Le matériel prévu comporte principalement :

Pour les bureaux de poste : tout l'équipement en machines de bureau, machines à timbrer, service de tri, etc.;

Pour les chèques-postaux : les machines à écrire, machines comptables, machines à calculer et, en général, tout le matériel de bureau pour 2.400 agents.

c) Garage.

Le matériel automobile en service pour la poste comporte actuellement 93 véhicules qui lui appartiennent + 92 véhicules loués. Le kilométrage parcouru en 1946 par l'ensemble de ces véhicules est de l'ordre de 4 millions de kilomètres. Cette situation exige que les véhicules loués soient remplacés par d'autres appartenant en propre à la poste. Ce remplacement apportera une économie dans les frais d'exploitation, les camionnettes en location présentant des frais kilométriques supérieurs à ceux des autres véhicules.

* *

7. RÉGIE DES TÉLÉGRAPHES ET DES TÉLÉPHONES.

La Régie des Télégraphes et des Téléphones possède un plan d'extension de son réseau principal et de ses centraux qui couvre la période allant jusqu'à la fin de 1951. Elle a fait une estimation plus approximative pour les années ultérieures.

Le programme de la Régie a été dressé en tenant compte de la nécessité :

De rétablir toutes les installations détruites au

Men ziet dat de terreinverwervingen in deze investeringen een betrekkelijk kleine rol spelen en dat het hoofddeel uit werken van burgerlijke bouwkunde bestaat. In het geheel vertegenwoordigen het vliegveld van Melsbroek en zijn satellieten (Raversyde en Saint-Hubert) twee derde van het totaal.

* *

6. POSTERIJEN EN POSTCHECKS.

a) Electro-mechanische inrichtingen.

Deze inrichtingen zijn bestemd voor de moderne uitrusting van de oude lokalen of de uitrusting van de nieuwe lokalen die voor de toekomst voorzien worden.

Geheel die uitrusting zou kunnen beschouwd worden als deel uitmakend van de gebouwen zelf : liften met hun motoren en hun bijbehorende toestellen, allerlei toestellen voor mechanische behandeling, enz. Ze werden evenwel afzonderlijk in rekening gebracht ten einde de post « Gebouwen » niet te overschatten : dit materieel wordt inderdaad voortgebracht door de metaalverwerkende nijverheid en belast geenszins de sector van de burgerlijke bouwkunde.

b) Materieel en mobilair.

Het voorziene materieel omvat hoofdzakelijk :

Voor de postburelen : geheel de uitrusting met bureelmachines, stempelmachines, sorteringsdienst, enz.;

Voor de postchecks : schrijfmachines, boekhoudmachines, rekenmachines en, in het algemeen, al het bureelmaterieel voor 2.400 beambten.

c) Garage.

Het automaterieel dat de post in dienst heeft, bestaat thans uit 93 voertuigen die haar toebehoren + 92 gehuurde. Het aantal kilometer dat in 1946 door al die voertuigen afgelegd werd, bedraagt ongeveer 4 miljoen. Deze toestand maakt het noodzakelijk dat de gehuurde voertuigen zouden vervangen worden door voertuigen die het eigendom van de post zouden zijn. Deze vervanging zal een vermindering van de uitbatingkosten ten gevolge hebben, aangezien de kosten per kilometer hoger zijn voor de gehuurde lichte vrachtauto's dan voor de andere voertuigen.

* *

7. REGIE VAN TELEGRAAF EN TELEFOON.

De Regie van Telegraaf en Telefoon bezit een plan tot uitbreiding van haar hoofdnet en centralen ; het loopt over de periode gaande tot einde 1951. Voor de volgende jaren heeft zij een ruwere schatting gedaan

Bij het opmaken van haar programma heeft de Regie rekening gehouden met de noodzakelijkheid om :

Alle tijdens de vijandelikheden vernielde instal-

Unité : millions de francs.

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

TELEPHONE, TELEGRAPHE ET RADIO.

OBJET	Total	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
I. Téléphones :											
Bâtiments	1,226	410	176	23	17	100	100	100	100	100	100
Câbles locaux	1,555	252	42	41	20	200	200	200	200	200	200
Appareillages	3,684	622	397	456	109	350	350	350	350	350	350
Jonctions et câbles interurbains	2,121	178	159	154	130	250	250	250	250	250	250
Total téléphones	8,586	1,462	774	674	276	900	900	900	900	900	900
II. Télégraphes	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
III. Radio	125	15	15	15	15	15	10	10	10	10	10
Total	8,811	1,487	799	699	301	925	920	920	920	920	920

Eenheid : millioen frank.

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

TELEFOON, TELEGRAAF EN RADIO.

VOORWERP	Totaal	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
I. Telefoon :											
Gebouwen	1,226	410	176	23	17	100	100	100	100	100	100
Locale kabels	1,555	252	42	41	20	200	200	200	200	200	200
Uitrusting	3,684	622	397	456	109	350	350	350	350	350	350
Verbindingen en intercommunale kabels	2,121	178	159	154	130	250	250	250	250	250	250
Total telefoon	8,586	1,462	774	674	276	900	900	900	900	900	900
II. Telegraaf	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
III. Radio	125	15	15	15	15	15	10	10	10	10	10
Totaal	8,811	1,487	799	699	301	925	920	920	920	920	920

cours des hostilités, sous une forme moderne et en prévoyant largement l'avenir;

De combler entièrement, à bref délai, le retard encore existant en matière de raccordements;

De procéder à l'agrandissement et à la modernisation des bureaux centraux arrivés à saturation complète et dont l'accroissement du trafic a rendu peu supportables les conditions d'exploitation.

Les dépenses relatives au télégraphe et aux installations radioélectriques de la Régie sont minimes et comportent principalement du matériel technique.

* *

8. INSTITUT NATIONAL DE RADIODIFFUSION.

Le programme d'investissements de l'Institut National de Radiodiffusion comporte les éléments principaux suivants (en millions de francs) :

a) Construction d'un Centre national d'émission sur ondes moyennes	145
b) Création d'un Centre d'émission internationale sur ondes courtes :	
En Belgique : Station d'émission de 100 kw.	70
Extension de l'I.N.R. (studio parole et musique enregistrée)	18
Centre de réception	4
Dans la Colonie : Modernisation de la station existante	25
c) Développement des centres régionaux.	150
d) Création d'émissions d'intérêt limité au territoire national	20
e) Equipement de stations à modulation de fréquence	35
f) Travaux expérimentaux relatifs à la télévision	80

Pour cette première phase de développement de la télévision, il est nécessaire de prévoir un montant de 80 millions. Etant donné que ce secteur est en pleine évolution, il est quasi impossible de prévoir les dépenses qu'il y aurait lieu d'effectuer au cours des années suivantes.

g) Extension générale indispensable des bâtiments de l'I.N.R. Dépenses d'environ 25

Les dépenses ci-dessus s'estiment sur les cinq prochaines années. Pour les années suivantes, il est pratiquement impossible d'émettre des estimations précises dans un domaine aussi hautement évolutif et où les progrès réalisés sont susceptibles de bouleverser les techniques actuelles. A titre estimatif, une somme de 250 millions a été inscrite pour les cinq dernières années de la période décennale. Un tel montant n'est toutefois avancé que sous les plus expresses réserves.

laties op moderne wijze en met een ruim begrip van de behoeften der toekomst terug op te richten;

De thans nog bestaande achterstand inzake aansluitingen binnen korte tijd geheel in te halen;

Over te gaan tot de vergroting en modernisering der centrale burelen, die thans volledig door hun taak in beslag genomen zijn en waarvan de uitbatingssomstandigheden ingevolge de toeneming van het verkeer weinig draaglijk zijn geworden

De uitgaven betreffende de telegraafdienst en de radioëlectrische inrichtingen van de Regie zijn zeer gering en hebben hoofdzakelijk betrekking op technisch materieel

* *

8. NATIONAAL INSTITUUT VOOR RADIOOMROEP.

Het investeringsprogramma van het Nationaal Instituut voor Radioomroep omvat de volgende hoofdbestanddelen (in miljoen fr.) :

a) Bouw van een Nationaal Centrum voor uitzendingen op gemiddelde golflengten	145
b) Oprichting van een Centrum voor internationale uitzendingen op korte golflengten :	
In België : Uitzendingsstation van 100kw	70
Vergroting van het N.I.R. (studio voor gesproken en muzikale opnamen)	18
Ontvangstcentrum	4
In de Kolonie : Modernisering van het huidige station	25
c) Uitbreiding van de gewestelijke centra	150
d) Invoering van uitzendingen waarvan het belang tot 's lands grondgebied beperkt is	20
e) Uitrusting van frequentiemodulatiestations	35
f) Proefnemingen betreffende televisie	80

Voor deze eerste ontwikkelingsfase van de televisie moet noodzakelijk een bedrag van 80 miljoen voorzien worden. Aangezien deze sector in volle ontwikkeling is, is het om zo te zeggen onmogelijk de uitgaven te voorzien die in de loop van de volgende jaren zouden dienen gedaan.

g) Een algemene vergroting van de gebouwen van het N.I.R., die volstrekt noodzakelijk is. Uitgaven ongeveer 25

Bovenstaande uitgaven zijn over de eerstkomende vijf jaren geraamd. Voor de volgende jaren is het praktisch onmogelijk nauwkeurige schattingen te doen op een gebied waar de ontwikkeling zo sterk kan zijn en de vooruitgang de huidige technieken kan omverwerpen. Een som van 250 miljoen werd voor de laatste vijf jaren van het tienjarentijdperk louter als schatting genoteerd. Dit bedrag wordt nochtans enkel onder het meest uitdrukkelijk voorbehoud opgegeven.

Unité : millions de francs.

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

INSTITUT NATIONAL DE RADIODIFFUSION.

OBJET	Total	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
I. Terrains	24	21	2	1	—	—	—	—	—	—	—
II. Bâtimens	367	46	136	36	49	—	20	20	20	20	20
III. Matériel	431	38	90	117	31	5	30	30	30	30	30
Total	822	105	228	154	80	5	50	50	50	50	50

[35]

Eenheid : miljoen frank.

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

NATIONAAL INSTITUUT VOOR RADIOOMROEP.

VOORWERP	Totaal	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
I. Terreinen	24	21	2	1	—	—	—	—	—	—	—
II. Gebouwen	367	46	136	36	49	—	20	20	20	20	20
III. Materieel	431	38	90	117	31	5	30	30	30	30	30
Totaal	822	105	228	154	80	5	50	50	50	50	50

La part de bâtiments dans ce montant serait de l'ordre de 100 millions environ.

* * *

B. — Travaux publics (Etat).

Le Ministère des Travaux Publics est organiquement chargé de l'exécution et du financement de la plus grande partie des travaux extraordinaires ressortissant au domaine de l'Etat. Seul le Ministère de la Défense Nationale effectue des travaux et investissements dans le domaine propre de l'Etat, sans intervention du Ministère des Travaux Publics.

Ce dernier est, en outre, par le truchement de l'Administration de l'Urbanisme, appelé à subsidier les travaux publics des provinces et des communes. Le programme des travaux des administrations subordonnées est commenté plus loin.

1. ROUTES DE L'ÉTAT.

L'examen du tableau annexé (page 37) révèle tout d'abord que la répartition projetée des dépenses est presque uniforme dans le temps, malgré que les travaux de réparation des dommages de guerre y soient inclus.

En comparant ce programme à celui des autres secteurs intéressant les transports — voies hydrauliques et chemins de fer — on est frappé par la modicité relative des dépenses prévues. Il y a lieu cependant d'ajouter à ce programme de 8.550 millions le montant des travaux à effectuer aux voiries provinciale et communale, évalué à 8.800 millions ainsi qu'il est indiqué plus loin; on arriverait ainsi à un total de quelque 17 milliards en dix ans, soit les 2/3 du programme des voies hydrauliques.

L'examen des routes de l'Etat dont la construction ou la reconstruction est envisagée montre que la plupart des travaux routiers sont prévus à une cadence assez lente, tandis que de nombreux travaux sont entrepris simultanément.

D'autre part, s'il est prévu une dépense de 1 milliard pour la route de Wallonie, les routes existantes suivant le même axe ne reçoivent des dotations d'entretien et de construction qu'avec une extrême parcimonie.

Il y a lieu de noter que le programme décennal présenté par l'Administration des Routes néglige un certain nombre de postes, tels que suppressions des passages à niveau et acquisitions de terrains.

Les principales routes pour lesquelles les dépenses les plus importantes sont envisagées sont :

1. La route de la Wallonie, dont le coût sera de 1 milliard et pour laquelle est prévue une dépense de 561 millions de 1948 à 1957;
2. Route Bruxelles-Liège : 84 millions;
3. Route Bruxelles-Namur-Luxembourg : 121 millions;

Het aandeel van de gebouwen in dit bedrag zou ongeveer 100 miljoen belopen.

B. — Openbare Werken (Staat).

Het Ministerie van Openbare Werken is organiek belast met de uitvoering en financiering van het grootste deel van de buitengewone werken die tot het gebied van de Staat behoren. Alleen het Ministerie van Landsverdediging voert werken en investeringen uit op het eigen gebied van de Staat, zonder tussenkomst van het Ministerie van Openbare Werken.

Laatstgenoemd Departement heeft bovendien als opdracht de openbare werken van provinciën en gemeenten te subsidiëren, waarbij het Bestuur van Stedebouw optreedt. Het programma van de werken der ondergeschikte besturen wordt verder toegelicht.

1. RIJKSWEGEN.

Uit het onderzoek van bijgaande tabel (bladzijde 37) blijkt dat de beoogde verdeling der uitgaven ongeveer dezelfde blijft over heel de tijd, niettegenstaande de werken tot herstelling van oorlogsschade er in begrepen zijn.

Wanneer men dit programma vergelijkt met dat van de andere sectoren die van belang zijn voor het verkeer (waterwegen en spoorwegen), dan is men getroffen door de betrekkelijke geringheid der voorzienene uitgaven. Evenwel dient men bij dit programma van 8.550 miljoen het bedrag te voegen van de werken die op de provincie- en gemeentewegen moeten uitgevoerd worden, welk bedrag zoals verder aangegeven, op 8.800 miljoen geschat wordt; aldus zou men geraken tot een totaal van circa 17 miljard in tijd van tien jaar, d.i. twee derde van het programma der waterwegen.

Het onderzoek van de Rijkswegen waarvan de aanleg of wederaanleg overwogen wordt, wijst uit dat de meeste wegwerken volgens een betrekkelijk langzaam ritme voorzien worden, terwijl vele werken gelijktijdig worden aangevat.

Bovendien, terwijl er een uitgave van 1 miljard voor de weg van Wallonië voorzien is, ontvangen de thans bestaande wegen die dezelfde as volgen slechts met een uiterste karigheid onderhouds- en aanlegdotaties.

Er dient genoteerd dat het tienjarenprogramma dat door het Bestuur der Wegen voorgelegd is, een zeker aantal posten, zoals afschaffing van overwegen en verwerving van terreinen, buiten beschouwing laat.

De voornaamste wegen waarvoor men de meest belangrijke uitgaven wil doen, zijn :

1. De weg van Wallonië, waarvan de kosten 1 miljard zullen belopen en waarvoor van 1948 tot 1957 een uitgave van 561 miljoen voorzien is;
2. Weg Brussel-Luik : 84 miljoen;
3. Weg Brussel-Namen-Luxembourg : 121 miljoen;

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

Unité : millions de francs.

ROUTES DE L'ETAT.

OBJET — VOORWERP

	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Total										
Totaal										
Route n° 1 Bruxelles-Breda. — Weg n° 1 Brussel-Breda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Route n° 1bis Bruxelles-Anvers. — Weg n° 1bis Brussel-Antwerpen	—	1	20	—	—	—	—	—	—	—
Route n° 2 Bruxelles-Maestricht. — Weg n° 2 Brussel-Maastricht	33	15	15	—	8	—	—	—	—	—
Route n° 3 Bruxelles-Liège. — Weg n° 3 Brussel-Luik	81	7	—	14	—	—	—	60	—	—
Route n° 4 Bruxelles-Namur-Luxembourg. — Weg n° 4 Brussel-Namen-Luxemburg	84	57	23	—	—	—	1	—	—	—
Route n° 5 Bruxelles-Charleroi. — Weg n° 5 Brussel-Charleroi	121	5	12	10	24	8	3	6	50	—
Route n° 6 Bruxelles-Beaumont. — Weg n° 6 Brussel-Beaumont	66	20	9	—	16	2	4	4	—	—
Route n° 7 Bruxelles-Mons. — Weg n° 7 Brussel-Bergen	51	17	—	17	17	—	—	—	—	—
Route n° 8 Bruxelles-Lille. — Weg n° 8 Brussel-Rijsel	28	—	—	—	10	3	—	15	—	—
Route n° 9 Bruxelles-Courtrai. — Weg n° 9 Brussel-Kortrijk	27	—	—	—	12	15	—	—	—	—
Route n° 10 Bruxelles-Ostende. — Weg n° 10 Brussel-Oostende	114	16	—	—	2	1	—	70	25	—
Route n° 11 Tournai-Courtrai. — Weg n° 11 Doornik-Kortrijk	48	7	5	—	10	6	—	15	—	—
Route n° 12 Tourcoing-Gand-Anvers-Turnhout. — Weg n° 12 Tourcoing-Gent-Antwerpen-Turnhout	43	5	13	10	10	—	—	—	—	—
Autoroute Ostende-Gand. — Autoweg Oostende-Gent	97	21	—	23	30	8	—	—	10	—
Route de Wallonie. — Weg van Wallonië	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Route du Condroz. — Weg van Condroz	551	17	20	20	54	84	84	84	84	84
Ceintures de villes, y compris ceinture du Borinage. — Ringbanen rond steden, de ringbaan van de Borinage	27	9	—	—	—	—	—	—	—	—
Divers. — Allerlei	491	35	10	22	78	103	70	26	116	—
Entretien ordinaire. — Gewoon onderhoud	2,192	35	88	113	170	247	367	247	233	466
Dommages de guerre. — Oorlogsschade	3,000	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Total. — Totaal.	1,424	222	311	234	131	100	83	33	38	—
	8,550	789	826	828	902	877	912	860	846	850

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

Benheid : miljoen frank.

RIJKSWEGEN.

	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Total										
Totaal										
Route n° 1 Bruxelles-Breda. — Weg n° 1 Brussel-Breda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Route n° 1bis Bruxelles-Anvers. — Weg n° 1bis Brussel-Antwerpen	—	1	20	—	—	—	—	—	—	—
Route n° 2 Bruxelles-Maestricht. — Weg n° 2 Brussel-Maastricht	33	15	15	—	8	—	—	—	—	—
Route n° 3 Bruxelles-Liège. — Weg n° 3 Brussel-Luik	81	7	—	14	—	—	—	60	—	—
Route n° 4 Bruxelles-Namur-Luxembourg. — Weg n° 4 Brussel-Namen-Luxemburg	84	57	23	—	—	—	1	—	—	—
Route n° 5 Bruxelles-Charleroi. — Weg n° 5 Brussel-Charleroi	121	5	12	10	24	8	3	6	50	—
Route n° 6 Bruxelles-Beaumont. — Weg n° 6 Brussel-Beaumont	66	20	9	—	16	2	4	4	—	—
Route n° 7 Bruxelles-Mons. — Weg n° 7 Brussel-Bergen	51	17	—	17	17	—	—	—	—	—
Route n° 8 Bruxelles-Lille. — Weg n° 8 Brussel-Rijsel	28	—	—	—	10	3	—	15	—	—
Route n° 9 Bruxelles-Courtrai. — Weg n° 9 Brussel-Kortrijk	27	—	—	—	12	15	—	—	—	—
Route n° 10 Bruxelles-Ostende. — Weg n° 10 Brussel-Oostende	114	16	—	—	2	1	—	70	25	—
Route n° 11 Tournai-Courtrai. — Weg n° 11 Doornik-Kortrijk	48	7	5	—	10	6	—	15	—	—
Route n° 12 Tourcoing-Gand-Anvers-Turnhout. — Weg n° 12 Tourcoing-Gent-Antwerpen-Turnhout	43	5	13	10	10	—	—	—	—	—
Autoroute Ostende-Gand. — Autoweg Oostende-Gent	97	21	—	23	30	8	—	—	10	—
Route de Wallonie. — Weg van Wallonië	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Route du Condroz. — Weg van Condroz	551	17	20	20	54	84	84	84	84	84
Ceintures de villes, y compris ceinture du Borinage. — Ringbanen rond steden, de ringbaan van de Borinage	27	9	—	—	—	—	—	—	—	—
Divers. — Allerlei	491	35	10	22	78	103	70	26	116	—
Entretien ordinaire. — Gewoon onderhoud	2,192	35	88	113	170	247	367	247	233	466
Dommages de guerre. — Oorlogsschade	3,000	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Total. — Totaal.	1,424	222	311	234	131	100	83	33	38	—
	8,550	789	826	828	902	877	912	860	846	850

4. Route Bruxelles-Charleroi : 66 millions;
5. Route Bruxelles-Courtrai : 114 millions;
6. Route Tourcoing-Tournai-Courtrai-Gand-Anvers-Turnhout : 97 millions;
7. Route Bruxelles-Maastricht : 81 millions;
8. Achèvement autostrade Bruxelles-Anvers : 38 millions;
9. Ceintures de villes : 491 millions, Turnhout, Anderlecht-Bruxelles, Forest-Bruxelles, Tirlemont, Louvain, Diest, Jemappes, Mons, Nimy, Binche, Tournai, Soignies, Gand, St-Nicolas, Grammont, Furnes, Tielt, Nieuport, Herck-la-Ville, Namur, Bouvignes, Belgrade.
10. Autoroute Ostende-Gand : 36 millions;
11. Route du Condroz : 27 millions.

A ces chiffres, il y a lieu d'ajouter les dépenses pour réparation des dommages de guerre, qui sont encore estimées au montant de 1.424 millions.

L'entretien et la réparation ordinaire des routes exigent une dépense annuelle de 300 millions de francs.

* * *

2. VOIES HYDRAULIQUES.

Le programme des besoins présentés par l'Administration des Voies Hydrauliques du Ministère des Travaux Publics porte sur un total de 25,8 milliards dont 3 milliards pour l'entretien et 3,25 milliards pour l'achèvement de la réparation des dommages de guerre.

Les principaux travaux prévus sont :

1. La mise au gabarit de 600/1350 tonnes du canal Bruxelles-Charleroi sur le tronçon de Clabecq à la Sambre. Ceci permettra une amélioration des approvisionnements en minerais et charbons de la région de Charleroi. De plus certains travaux d'entretien de ce canal deviennent urgents et seront effectués à l'occasion des travaux de modernisation du canal;

2. L'achèvement du canal Nimy-Blaton-Péronnes est urgent au moins jusqu'au bief de partage du canal Pommerœul-Antoing à Blaton. Les transports par eau du coke et du charbon de la région de Tertre en seront considérablement améliorés;

3. La suppression du bouchon de Lanaye, pour laquelle l'évaluation approximative a été fixée à 250 millions au total. Au stade actuel des études, le rythme d'exécution des travaux est mentionné de telle façon que leur achèvement est prévu pour 1952;

4. L'appropriation du tracé du canal Gand-Terneuzen et la création d'une nouvelle écluse à Terneuzen, ce qui permettra l'arrivée à Gand de navires de 15.000 tonnes et assurera une sécurité pour l'unique écluse existant à l'heure actuelle;

4. Weg Brussel-Charleroi : 66 miljoen;
5. Weg Brussel-Kortrijk : 114 miljoen;
6. Weg Tourcoing-Doornik-Kortrijk-Gent-Antwerpen-Turnhout : 97 miljoen;
7. Weg Brussel-Maastricht : 81 miljoen;
8. Voltooiing autosnelweg Brussel-Antwerpen : 38 miljoen;
9. Ringweg rond steden : 491 miljoen Turnhout, Anderlecht-Brussel, Vorst-Brussel, Tienen, Leuven, Diest, Jemappes, Bergen, Nimy, Binche, Doornik, Zinnik, Gent, Sint-Niklaas, Geeraardsbergen, Veurne, Tielt, Nieuwpoort, Herk-de-Stad, Namen, Bouvignes, Belgrade ;
10. Autoweg Oostende-Gent : 36 miljoen;
11. Weg van Condroz : 27 miljoen.

Bij deze cijfers dienen de uitgaven tot herstelling van oorlogsschade gevoegd, die nog op 1.424 miljoen geraamd worden.

Het onderhoud en de gewone herstelling der wegen vergen een jaarlijkse uitgave van 300 miljoen.

* * *

2. WATERWEGEN.

Het programma der behoeften die door het Bestuur der Waterwegen van het Ministerie van Openbare Werken voorgelegd zijn, loopt over een totaal van 25,8 milliard, waarvan 3 milliard voor onderhoud en 3,25 milliard voor voleinding van de herstelling van oorlogsschade.

De voornaamste voorziene werken zijn :

1. Het bevaarbaar maken, voor schepen van 600/1.350 ton, van het kanaal Brussel-Charleroi op het vak van Clabecq tot de Sambre. Dit zal een verbetering in de erts- en kolenvoorziening toelaten. Bovendien worden zekere werken tot onderhoud van dit kanaal dringend; ze zullen te gelijk met de moderniseringswerken van het kanaal uitgevoerd worden;

2. De voltooiing van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes is dringend noodzakelijk, minstens tot het verdeelpand van het kanaal Pommerœul-Antoing te Blaton. Het vervoer te water van cokes en kolen der streek van Tertre zal er aanzienlijk door verbeterd worden;

3. De afschaffing van de stop van Ternaaen, waarvan de kosten ingevolge een ruwe schatting in totaal op 250 miljoen vastgesteld zijn. In het huidig stadium van de studies wordt het uitvoeringsrythme van de werken zo aangegeven, dat de voltooiing er van tegen 1952 voorzien wordt;

4. De aanpassing van het tracé van het kanaal Gent-Terneuzen en de bouw van een nieuwe sluis te Terneuzen, wat de komst te Gent van schepen van 15.000 ton zal mogelijk maken en een zekerheid zal vormen voor de ene sluis die op dit ogenblik bestaat;

Eenheid : miljoen frank.

Unité : millions de francs.

VOIES HYDRAULIQUES.

WATERWEGEN.

OBJET — VOORWERP	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Total	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	500	63	77	56	44	80	75	60	60	60
Port d'Ostende. — Haven van Oostende	15	31	33	23	150	175	220	275	275	130
Port de Zeebrugge. — Haven van Zeebrugge	5	21	25	31	17	—	—	—	—	—
Côte. — Kust	5	2	37	40	42	106	104	60	85	75
Canal Gand-Ostende. — Kanaal Gent-Oostende	10	45	70	100	122	30	40	42	74	79
Haut-Escaut. — Boven-Schelde	25	63	63	62	57	—	—	—	—	—
Bouchon de Lanaye. — Stop van Ternaaien	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Canal Gand-Terneuzen (territoire belge). — Kanaal Gent-Terneuzen (Belgisch grondgebied)	2	20	50	100	200	200	200	70	30	—
Canal Gand-Terneuzen (territoire hollandais). — Kanaal Gent-Terneuzen (Nederlands grondgebied)	—	50	250	450	400	250	200	60	—	—
Canal circulaire Gand. — Ringvaart rond Gent	28	80	140	190	200	200	200	200	160	120
Dendre. — Dender	—	40	55	55	80	76	90	75	76	55
Canal Albert. — Albertkanaal	9	16	31	39	27	—	—	—	—	—
Canal Charleroi-Bruxelles. — Kanaal Charleroi-Brussel.	108	270	306	360	520	576	510	350	350	400
Canal Nimy-Blaton. — Kanaal Nimy-Blaton	129	127	161	160	199	120	120	130	126	120
Meuse. — Maas	49	105	125	149	225	250	266	255	255	248
Sambre. — Samber	21	75	95	105	140	120	105	80	59	20
Barrages réservoirs (Eupen-Gileppe). — Stuwven (Eupen-Gileppe)	208	80	55	60	100	50	100	120	100	—
Divers. — Allertel	246	266	246	168	170	183	227	325	372	449
Entretien. — Onderhoud	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Domages de guerre. — Oorlogsschade	550	750	750	700	320	60	30	30	30	30
Liaison directe Anvers-Rhin (territoire belge). — Rechtstreekse verbinding van Antwerpen met de Rijn (Belgisch grondgebied)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaux. — Totalen	1,715	2,404	2,869	3,138	3,313	2,776	2,787	2,432	2,332	2,086
Total	25,872									

Pour mémoire. — Pro memorie

5. Le canal circulaire de Gand, qui doit faciliter la navigation et surtout mettre Gand à l'abri des inondations qui résulteraient de l'amélioration nécessaire du Haut-Escaut;

6. L'amélioration de la Sambre, qui a été commencée depuis plusieurs années. Plusieurs écluses ont été mises au gabarit de 600 tonnes. Il y a lieu de valoriser ce capital investi;

7. Les sommes prévues pour le port de Zeebrugge sont destinées à réduire les dépenses de dragage de ce port;

8. Le barrage sur la Vesdre à Eupen, l'exhaussement du barrage de la Gileppe et le raccordement de la Soor à la Gileppe sont nécessaires pour le développement de la région Est du pays;

9. Faute d'éléments précis d'évaluation, le prix de la réalisation éventuelle de la liaison directe Anvers-Rhin, tout au moins pour ce qui concerne son trajet en territoire belge, n'a pas été chiffré dans le programme décennal.

3. BATIMENTS.

Le tableau de la page 41 ci-joint, résume l'ensemble des besoins en bâtiments présentés par le Ministère des Travaux Publics pour compte des divers départements, à l'exclusion du Département de la Défense Nationale, dont le programme est présenté ailleurs. Il porte sur un total de 9880 millions pour le budget extraordinaire, 630 millions pour la réparation des dommages de guerre et 1800 millions pour l'entretien des bâtiments actuels.

1. Ministère des Affaires Etrangères.

Aucun programme décennal pour ce département n'a été remis. Une prévision de 4 millions a été faite pour l'exercice 1948.

2. Ministère des Finances.

Le Ministère des Finances a remis un programme décennal de bâtiments pour ses diverses administrations qui porte au total sur une prévision de 804 millions de francs, dont les postes principaux sont :

Achèvement du bâtiment des contributions, rue des Palais, à Bruxelles : 75 millions;

Construction d'un immeuble pour l'enregistrement, place Saintelette, à Bruxelles : 100 millions;

Construction d'un bâtiment administratif sur le terrain de la Jonction à Bruxelles : 100 millions.

Le Ministère des Finances a estimé devoir concentrer 710 millions de dépenses en 1948.

5. De ringvaart van Gent, die de scheepvaart moet vergemakkelijken en vooral Gent moet vrijwaren tegen de overstromingen die door de noodzakelijke verbetering van de Boven-Schelde zouden ontstaan;

6. De verbetering van de Samber, die verscheidene jaren geleden begonnen werd. Verscheidene sluizen werden aan schepen van 600 ton aangepast. Het daarin belegde kapitaal dient productief gemaakt;

7. De voor de haven van Zeebrugge voorziene bedragen zijn bestemd om de baggerkosten in die haven te verminderen;

8. De stuw op de Vesder te Eupen, de verhoging van de stuwdam van de Gileppe en de aansluiting van de Soor met de Gileppe zijn nodig voor de ontwikkeling van de oostelijke streek van het land;

9. Bij gebrek aan nauwkeurige ramingselementen is de prijs van de gebeurlijke verwezenlijking van de rechtstreekse verbinding van Antwerpen met de Rijn, minstens wat het traject op Belgisch grondgebied betreft, niet in het tienjarenprogramma opgenomen.

3. GEBOUWEN.

Bijgaande tabel op bladzijde 41 geeft een samenvatting van al de behoeften aan gebouwen die door het Ministerie van Openbare Werken ingediend zijn voor rekening van de verschillende Departementen, met uitzondering van het Departement van Landsverdediging, waarvan het programma elders uiteengezet wordt. Ze loopt over een totaal van 9.880 miljoen voor de buitengewone begroting, 630 miljoen voor de herstelling van oorlogsschade en 1.800 miljoen voor onderhoud van de huidige gebouwen.

1. Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Voor dit Departement werd er geen tienjarenprogramma ingediend. Voor het dienstjaar 1948 werd een raming van 4 miljoen gedaan.

2. Ministerie van Financiën.

Het Ministerie van Financiën heeft inzake gebouwen voor zijn onderscheiden besturen een tienjarenprogramma ingediend, hetwelk in totaal op 804 miljoen geraamd is en waarvan de voornaamste posten zijn :

Voltooiing van het gebouw der belastingen, Paleizenstraat, te Brussel : 75 miljoen;

Oprichting van een gebouw voor de registratie, Sainteletteplaats, te Brussel : 100 miljoen;

Oprichting van een administratief gebouw op het terrein van de Noord-Zuid-Verbinding te Brussel : 100 miljoen.

Het Ministerie van Financiën heeft het nodig geoordeeld 710 miljoen aan uitgaven op 1948 te concentreren.

3. Ministère de la Justice.

Le Ministère de la Justice a présenté un programme décennal de bâtiments de 50 millions, programme auquel il faut ajouter 321 millions pour dommages de guerre, dont 240 millions pour l'achèvement de la réparation du Palais de Justice de Bruxelles. La Direction des Bâtiments du Ministère des Travaux Publics a proposé de répartir sur quatre années, de 1948 à 1951, la réparation du Palais de Justice de Bruxelles.

4. Ministère de l'Instruction Publique.

Il y a lieu d'examiner successivement les cinq postes suivants de bâtiments demandés par le Ministère de l'Instruction Publique :

a) *Beaux-Arts* : Ce poste comporte principalement la construction de la Bibliothèque Albertine (600 millions). Il y a ensuite une prévision de 485 millions pour les différents conservatoires et musées, le poste principal étant la construction d'un nouveau conservatoire royal de musique à Anvers pour 175 millions. Le total des bâtiments pour les Beaux-Arts est donc 1085 millions.

b) *Enseignement supérieur* : L'Enseignement supérieur comporte tout d'abord une prévision de 350 millions de francs pour l'achèvement du Musée d'Histoire Naturelle à Bruxelles, ensuite une prévision de 800 millions pour l'achèvement de l'Hôpital universitaire de Gand et enfin, environ 300 millions de travaux nouveaux pour l'Université de Liège. Le total des dépenses en bâtiments neufs est 1495 millions; quant aux dommages de guerre à l'Université de Liège, il reste pour 40 millions de réparations à effectuer.

c) *Enseignement moyen de l'Etat* : Une prévision de 2 milliards à répartir sur cinq années pour la construction d'établissements nouveaux a été présentée par le Département de l'Instruction publique.

d) *Enseignement normal* : Le Ministère de l'Instruction Publique a communiqué une énumération de diverses constructions ou transformations de certaines écoles normales de l'Etat, notamment : à Tournai, Mons, Nivelles, Andenne, Huy, Liège, Virton, Arlon, Couvin, Bruxelles, Saint-Ghislain, Blankenberghe, Lierre et Gand, pour lesquelles une prévision de 127 millions a été donnée.

e) *Enseignement technique* : Le Ministère de l'Instruction Publique a prévu une dépense de 300 millions pour ce secteur, somme répartie à peu près uniformément au cours des dix prochaines années.

5. Ministère des Communications.

Sous cette rubrique ne sont repris que les bâtiments des Postes et de la Marine, pour lesquels une prévision de dommages de guerre de 80 millions de francs a été proposée ainsi qu'une dépense extra-ordinaire de 477 millions.

3. Ministerie van Justitie.

Het Ministerie van Justitie heeft voor gebouwen een tienjarenprogramma van 50 miljoen voorgelegd, waarbij 321 miljoen voor oorlogsschade dienen gevoegd, o.a. 240 miljoen voor de voleinding der herstelling van het Paleis van Justitie te Brussel. Het Bestuur der Gebouwen van het Ministerie van Openbare Werken heeft voorgesteld de herstelling van het Paleis van Justitie te Brussel over vier jaren te verdelen (van 1948 tot 1951).

4. Ministerie van Openbaar Onderwijs.

De volgende vijf posten van gebouwen die door het Ministerie van Openbaar Onderwijs gevraagd worden, dienen achtereenvolgens onderzocht :

a) *Schone Kunsten* : Deze post omvat hoofdzakelijk de opbouw van de Albert-Bibliotheek (600 miljoen). Vervolgens is er een raming van 485 miljoen voor de verschillende conservatoria en musea, waarvan de voornaamste post bestaat uit de bouw van een nieuw koninklijk muziekconservatorium te Antwerpen voor 175 miljoen. Het totaal der gebouwen voor Schone Kunsten belooft dus 1.085 miljoen.

b) *Hoger Onderwijs* : Het Hoger Onderwijs omvat allereerst een raming van 350 miljoen voor de voltooiing van het Natuurhistorisch Museum van Brussel, vervolgens een van 800 miljoen voor de voltooiing van het Universiteitshospitaal te Gent en, ten slotte, circa 300 miljoen voor nieuwe werken aan de Universiteit te Luik. Het totaal van de uitgaven voor nieuwe gebouwen bedraagt 1.495 miljoen. Wat oorlogsschade betreft, blijven er op de Universiteit te Luik nog herstellingen ten belope van 40 miljoen uit te voeren.

c) *Rijksmiddelbaar Onderwijs* : Een over vijf jaar te verdelen raming van 2 milliard voor de bouw van nieuwe instellingen werd door het Departement van Openbaar Onderwijs ingediend.

d) *Normaalonderwijs* : Het Ministerie van Openbaar Onderwijs heeft een opsomming medegedeeld van verschillende bouw- of veranderingswerken aan sommige rijksnormaalscholen, namelijk : te Doornik, Bergen, Nijvel, Andenne, Hoei, Luik, Virton, Aarlen, Couvin, Brussel, Saint-Ghislain, Blankenberghe, Lier en Gent, waarvoor een raming van 127 miljoen gegeven werd.

e) *Technisch Onderwijs* : Het Ministerie van Openbaar Onderwijs heeft voor deze sector een uitgave van 300 miljoen voorzien, die nagenoeg gelijk over de volgende 10 jaar verdeeld is.

5. Ministerie van Verkeerswezen.

Onder deze rubriek zijn alleen de gebouwen van Posterijen en van Marine opgenomen, waarvoor een raming van oorlogsschade ten belope van 80 miljoen voorgesteld is alsook een buitengewone uitgave van 477 miljoen.

Unité : millions de francs.

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

BATIMENTS. — MINISTERE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

OBJET	Totaux	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
1. Beaux-Arts	1085	59	168	178	182	153	155	105	83	—	—
2. Enseignement supérieur	1495	115	130	169	151	142	177	171	160	140	140
3. Enseignement moyen	2000	359	365	466	356	389	5	—	20	20	20
4. Enseignement normal	127	60	32	19	9	5	—	2	—	—	—
5. Enseignement technique	300	28	93	82	47	20	20	10	—	—	—
Totaux	5007	621	788	914	745	711	357	288	263	160	160

[43]

Enheid : millioen frank.

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

CEBOUWEN. — MINISTERIE VAN OPENBAAR ONDERWIJS.

VOORWERP	Totaal	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
1. Schone Kunsten	1085	59	168	178	182	155	155	105	83	—	—
2. Hoger onderwijs	1495	115	130	169	151	142	177	171	160	140	140
3. Middelbaar onderwijs	2000	359	365	466	356	389	5	—	20	20	20
4. Normaalonderwijs	127	60	32	19	9	5	—	2	—	—	—
5. Technisch onderwijs	300	28	93	82	47	20	20	10	—	—	—
Totaal	5007	621	788	914	745	711	357	288	263	160	160

6. Ministère des Affaires Economiques et des Classes Moyennes.

Le programme décennal des Affaires Economiques comporte une prévision de 60 millions pour des bâtiments nouveaux dont le principal est constitué par celui de l'Institut National de Statistique (30 millions).

7. Ministère du Combustible et de l'Energie.

Ce Département étant de création récente, n'a pas encore pu établir de programme décennal de bâtiments.

8. Ministère du Budget.

Le Ministère du Budget prévoit la création d'une cité administrative pour son Département et celui des Finances, d'une valeur globale de 90 millions de francs à répartir au cours des trois prochaines années.

9. Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Ce Département n'a pas remis de programme décennal.

10. Ministère de l'Intérieur.

Le Département de l'Intérieur proprement dit a une prévision de 25 millions pour réparation des dommages de guerre restant à réparer, somme répartie sur les cinq prochaines années. En ce qui concerne le budget extraordinaire de ce Département, le programme décennal prévoit une dépense de 140 millions, dont 80 pour le Gouvernement provincial du Hainaut à Mons, 40 millions pour le Gouvernement provincial de la Flandre Orientale à Gand et 20 millions pour le Gouvernement provincial de Liège à Liège.

En ce qui concerne la gendarmerie, dont le budget se rattache au Ministère de l'Intérieur, les prévisions portent sur 60 millions pour réparation de dommages de guerre, et sur 1.905 millions pour le budget extraordinaire : ce poste comprend un grand nombre de logements pour gendarmes.

11. Ministère de l'Agriculture.

Le programme décennal présenté pour ce Département en matière de bâtiments porte sur un total de 357 millions à réaliser en trois ans. Les postes principaux sont la construction de bâtiments pour les centres de recherches agronomiques de Gembloux (120 millions) et de Gand (60 millions). Il est prévu une dépense de 95 millions pour le Jardin Botanique de l'Etat à Meise, et 30 millions pour un bâtiment administratif à Bruxelles. Le solde, soit 52 millions, porte sur des dépenses diverses dont les principales sont la construction et l'aménagement d'un centre anti-aphteux à Uccle (20 millions) et la construction de 9 bâtiments pour les directions provinciales (9×3 millions = 27 millions).

6. Ministerie van Economische Zaken en Middenstand.

Het tienjarenprogramma van Economische Zaken en Middenstand bestaat uit een raming van 60 miljoen voor nieuwe gebouwen, waarvan het voornaamste dat van het Nationaal Instituut voor de Statistiek is (30 miljoen).

7. Ministerie van Energie en Brandstof.

Daar dit Departement nog maar onlangs ingesteld werd, kon het nog geen tienjarenprogramma voor gebouwen opmaken.

8. Ministerie van Begroting.

Het Ministerie van Begroting voorziet de oprichting van een administratief gebouwencomplex voor zijn Departement en dat van Financiën, voor een globale waarde van 90 miljoen die over de eerstvolgende drie jaar dienen verdeeld.

9. Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg.

Dit Departement heeft geen tienjarenprogramma ingediend.

10. Ministerie van Binnenlandse Zaken.

Het eigenlijk Departement van Binnenlandse Zaken heeft een raming van 25 miljoen voor nog te herstellen oorlogsschade, welke som over de eerstkomende vijf jaar verdeeld is. Wat de buitengewone begroting van dit Departement betreft, hier voorziet het tienjarenprogramma een uitgave van 140 miljoen, waarvan 80 voor het Provinciaal Gouvernement van Henegouwen te Bergen, 40 miljoen voor het Provinciaal Gouvernement van Oost-Vlaanderen te Gent en 20 miljoen voor het Provinciaal Gouvernement van Luik te Luik.

Voor de gendarmerie, waarvan de begroting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken afhangt, bedragen de ramingen 60 miljoen voor herstelling van oorlogsschade en 1.905 miljoen voor de buitengewone begroting : deze post omvat een groot aantal woningen voor gendarmen.

11. Ministerie van Landbouw.

Het tienjarenprogramma inzake gebouwen dat voor dit Departement ingediend is, loopt over een totaal van 357 miljoen, in drie jaar te verwezenlijken. De voornaamste posten zijn : de oprichting van gebouwen voor de Centra voor landbouwkundig onderzoek te Gembloux (120 miljoen) en te Gent (60 miljoen). Er is een uitgave van 95 miljoen voor de Kruidtuin van de Staat te Meise en 30 miljoen voor een administratief gebouw te Brussel voorzien. Het saldo, t.w. 52 miljoen, loopt over allerlei uitgaven waarvan de voornaamste zijn : het bouwen en inrichten van een centrum tot bestrijding van mond- en klauwzeer te Ukkel (20 miljoen) en het oprichten van 9 gebouwen voor de provinciale directies (9×3 miljoen = 27 miljoen).

12. Ministère de la Défense Nationale.

(Pour mémoire, programme analysé au Chapitre II, § E.)

13. Ministère de la Coordination Economique et du Rééquipement National.

Ce Département n'a besoin que d'un bâtiment administratif pour lequel une prévision de 7 millions a été proposée en 1949.

14. Ministère des Travaux Publics.

(Bâtiments pour les trois directions : Routes, Bâtiments et Voies hydrauliques.)

Ce Département prévoit une dépense de 15 millions répartie sur les trois prochaines années pour l'achèvement de la réparation des dommages de guerre et un programme décennal de 936 millions, portant principalement en bâtiments divers pour la Direction générale des Bâtiments (743 millions).

15. Ministère des Colonies.

Ce Département n'a présenté aucun projet de programme décennal étant donné que la Colonie sera appelée à financer la construction éventuelle de bâtiments pour ce Département.

Quel que soit le mode de financement, ces constructions devront figurer dans le programme des besoins présentés, étant donné qu'elles feront appel à de la main-d'œuvre et des matériaux belges.

16. Ministère de la Santé Publique et de la Famille

Ce poste ne comprend que les bâtiments demandés par le Département proprement dit à l'exclusion de toutes les installations sanitaires analysées dans un autre chapitre. La prévision est de 37 millions.

*
* *

C. — Ports d'Anvers et de Gand.

Les programmes présentés par les deux ports conduisent à un montant global de besoins de l'ordre de 9,5 milliards de francs. Les travaux à exécuter consistent en :

Réparation des dommages causés par la guerre;

Améliorations et extensions des installations existantes.

ANVERS.

Le rééquipement du Port d'Anvers comportera les principales subdivisions suivantes :

Dommages de guerre. : Les dommages aux constructions se rapportent principalement aux écluses, aux murs de quai, ponts, hangars et entrepôts appartenant à la ville ou à des firmes privées. Les dom-

12. Ministerie van Landsverdediging.

(*Pro memorie*, programma ontleed onder hoofdstuk II, § E.)

13. Ministerie van Economische Coördinatie en 's-Lands Wederuitrusting.

Dit Departement heeft enkel een administratief gebouw nodig, waarvoor per 1949 een raming van 7 miljoen voorgesteld werd.

14. Ministerie van Openbare Werken.

(Gebouwen voor de drie besturen : Wegen, Gebouwen en Waterwegen.)

Dit Departement voorziet een over de eerstkomende drie jaar verdeelde uitgave van 15 miljoen voor het beëindigen van de herstelling van oorlogsschade alsook een tienjarenprogramma van 936 miljoen hetwelk hoofdzakelijk betrekking heeft op allerlei gebouwen voor het Bestuur der Gebouwen (743 miljoen).

15. Ministerie van Koloniën.

Dit Departement heeft geen tienjarenprogramma ingediend, aangezien de Kolonie de gebeurlijke oprichting van gebouwen voor dit Departement zal dienen te financieren.

Welke ook de toegepaste methode van financiering weze, zullen deze gebouwen toch op het programma der voorgelegde behoeften dienen voor te komen, aangezien er voor beroep zal moeten gedaan worden op Belgische werkkrachten en materialen.

16. Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin.

Deze post omvat enkel de door het eigenlijke Departement aangevraagde gebouwen met uitsluiting van alle gezondheidsinrichtingen, die overigens onder een ander hoofdstuk ontleed worden. De raming bedraagt 37 miljoen.

*
* *

C. — Havens van Antwerpen en Gent.

De door beide havens ingediende programma's geven een globaal bedrag aan behoeften van 9,5 miljard frank. De uit te voeren werken bestaan uit :

Herstelling van door de oorlog veroorzaakte schade;

Verbetering en uitbreiding van bestaande inrichtingen.

ANTWERPEN.

De wederuitrusting zal de volgende voornaamste onderverdelingen omvatten :

Oorlogsschade : De schade aan bouwwerken heeft hoofdzakelijk betrekking op sluizen, kaaimuren, bruggen, hangars en stapelhuizen die aan de stad of aan private firma's toebehoren. De schade aan

PORTS D'ANVERS ET DE GAND.

OBJET.	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
<i>I. Port d'Anvers :</i>	Total									
Dommmages de guerre	200	200	100	—	—	—	—	—	—	—
Améliorations	400	400	400	400	400	400	—	—	—	—
Extensions	450	450	450	650	650	650	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	1.050	1.050	950	1.050	1.050	1.050	—	—	—	—
<i>II. Port de Gand :</i>										
Dommmages de guerre	33	33	34	—	—	—	—	—	—	—
Améliorations	67	67	67	67	66	66	—	—	—	—
Extensions	451	451	450	484	482	482	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	551	551	551	551	548	548	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	1.601	1.601	1.501	1.601	1.598	1.598	—	—	—	—

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

HAVENS VAN ANTWERPEN EN GENT.

Eenheid : miljoen frank.

VOORWERP.	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
<i>I. Haven van Antwerpen :</i>	Totaal.									
Oorlogsschade	200	200	100	—	—	—	—	—	—	—
Verbeteringen	400	400	400	400	400	400	—	—	—	—
Uitbreidingen	450	450	450	650	650	650	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal	1.050	1.050	950	1.050	1.050	1.050	—	—	—	—
<i>II. Haven van Gent :</i>										
Oorlogsschade	33	33	34	—	—	—	—	—	—	—
Verbeteringen	67	67	67	67	66	66	—	—	—	—
Uitbreidingen	451	451	450	484	482	482	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal	551	551	551	551	548	548	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal	1.601	1.601	1.501	1.601	1.598	1.598	—	—	—	—

mages aux constructions représentent environ 55 p. c. du poste dommages de guerre. Le reste est constitué par du matériel technique : portes d'écluses, grues de quai, grues flottantes, élévateurs à grains, remorqueurs, sous-stations électriques, etc.

Amélioration des installations existantes : Les travaux d'amélioration se répartissent sur un nombre considérable d'ouvrages de toutes espèces, qui consistent principalement dans des aménagements d'installations et dans un renforcement de l'équipement technique; prolongations de murs de quai, installation d'égouts et de pavages sur les quais, construction de ponts aux écluses Royers et Kattendijk, équipement par grues électriques de divers quais outillés jusqu'à présent de grues hydrauliques.

Travaux d'extension : Le plus important des travaux d'extension consiste dans le dédoublement de l'écluse du Kruisschans. La nouvelle écluse servira de réserve à l'ancienne, de laquelle dépend actuellement une importante partie du trafic du port.

Plusieurs projets fort importants sont également envisagés :

Etablissement d'une écluse pour les bateaux côtiers et péniches du Rhin, près de l'écluse Boerinesluis;

Etablissement d'un port industriel nécessaire au débouché des industries qui s'établissent dans le port;

Etablissement d'un port pétrolier au Nord des Noordendokken, pour remplacer les installations qui se trouvent actuellement au Sud de la Ville et dont l'extension est devenue nécessaire;

Etablissement d'un nouveau bassin pour le commerce du bois.

L'ensemble de ces travaux représente les 3.3 milliards indiqués au programme.

GAND.

Le rééquipement du port de Gand comporte principalement :

Dommages de guerre : Les quelque 100 millions de réparations restant à effectuer sont relatifs au rétablissement de murs de quai et à la remise en état de l'équipement technique (grues, hangars);

Améliorations des installations existantes : Ces travaux comportent principalement l'acquisition de nombreux élévateurs et engins de manutention divers ainsi que l'approfondissement du port Arthur et des darses.

Travaux d'extension : Le programme comporte :

Achèvement du Sifferdok . . .	510 millions
Équipement du Sifferdok . . .	650 millions
Deuxième dock du canal . . .	724 millions
Elargissement du canal . . .	246 millions
Expropriation de terrains industriels . . .	492 millions
Construction de routes . . .	200 millions

2.822 millions

bouwwerken vertegenwoordigt ongeveer 55 t. h. van de post « oorlogsschade ».

Het overige bestaat uit technisch materieel : sluisdeuren, kaaikranen, drijvende kranen, graanzuigers, sleepboten, elektrische onderstations, enz.

Verbetering der bestaande inrichtingen : De verbeteringswerken strekken over een aanzienlijk aantal werken van allen aard, die voornamelijk bestaan in het inrichten van installaties, het versterken van de technische uitrusting, het verlengen van kaaimuren, het aanleggen van riolen en bestrating op de kaaien, het bouwen van bruggen bij de Royers- en Kattendijksluizen, het uitrusten met elektrische kranen van verschillende kaaien die tot nog toe met waterperskranen uitgerust zijn.

Uitbreidingswerken : Het bijzonderste uitbreidingswerk bestaat in het bouwen van een tweede Kruisschanssluis nevens de thans bestaande. De nieuwe sluis zal als reserve dienen voor de tegenwoordige, waarvan thans een belangrijk deel van het havenverkeer afhangt.

Er worden eveneens verscheidene zeer belangrijke ontwerpen overwogen :

Bouw van een sluis voor kustvaartuigen en Rijnschepen bij de Boerinesluis;

Aanleg van een industriële haven ten behoeve van de industrieën die zich in de haven vestigen;

Aanleg van een petroleumhaven ten Noorden van de Noordendokken, ten einde de inrichtingen te vervangen die zich thans ten Zuiden van de Stad bevinden en waarvan de uitbreiding noodzakelijk is geworden;

Aanleg van een nieuw dok voor de houthandel.

Al deze werken samen zijn op 3,3 milliard geschat, zoals op het programma aangegeven staat.

GENT.

De wederuitrusting van de haven van Gent omvat hoofdzakelijk :

Oorlogsschade : De circa 100 miljoen frank aan nog uit te voeren herstellingen hebben betrekking op het herstellen van kaaimuren en het weder in orde brengen van de technische uitrusting (kranen, hangars).

Verbetering van de bestaande inrichtingen : Deze werken bestaan hoofdzakelijk in het verwerven van een groot aantal hijstoestellen en van talrijke toestellen van allen aard voor de behandeling van goederen, alsook in het verdiepen van het Port Arthurdok (kanaaldok) en zijn zijhavens.

Uitbreidingswerken : Het programma omvat de volgende werken :

Voltooiing van het Sifferdok . . .	510 miljoen
Uitrusting van het Sifferdok . . .	650 miljoen
Tweede kanaaldok . . .	724 miljoen
Verbreiding van het kanaal . . .	246 miljoen
Onteigening van industriële terreinen . . .	492 miljoen
Aanleg van wegen . . .	200 miljoen

2.822 miljoen

Il importe de signaler, pour être complet, que certains travaux très importants intéressant directement ou indirectement l'activité du port de Gand sont inclus dans le programme des voies hydrauliques, qui a été commenté plus haut. Il s'agit notamment de :

La construction d'une deuxième écluse à Terneuzen;

L'élargissement du canal de Gand à Terneuzen;

Le canal de ceinture (ringvaart).

* *

La cadence de la réalisation des travaux n'a pas été précisée. Certains renseignements permettent cependant d'estimer que les administrations intéressées souhaitent que ces programmes soient réalisés au terme d'une période de six ans. Le tableau de la page 46 en tient compte, et prévoit une répartition théorique égale dans le temps.

* *

Il convient de signaler, pour être complets, que les questions relatives à l'écluse de Terneuzen, à l'élargissement du canal et aux aménagements du port de Gand, aux aménagements du port d'Anvers et aussi à la suppression du bouchon de Lanaye et à la réalisation éventuelle de la liaison directe Anvers-Rhin, sont inscrites à l'ordre du jour d'une Commission créée par le Département des Travaux publics.

* *

D. — Administrations subordonnées et organismes y assimilés.

L'équipement du pays dans les divers secteurs relevant des administrations subordonnées et des organismes y assimilés exige un effort considérable d'investissement. La situation actuelle n'est guère brillante et quel que soit le domaine qu'on examine, on se trouve confronté devant la nécessité impérieuse de procéder non seulement à des améliorations et à des modernisations mais aussi et surtout à des extensions vraiment considérables.

Le problème est complexe. Il intéresse, à des titres divers, plusieurs Départements : les Travaux publics, la Santé publique, l'Agriculture, l'Instruction publique, la Justice. Pour aboutir à une solution satisfaisante, une action méthodique, selon un plan d'ensemble bien coordonné, est nécessaire. Un effort dans ce sens a déjà été entamé; l'Administration de l'Urbanisme tente de recueillir et de classer de façon aussi homogène que possible ces besoins lui présentés par les pouvoirs subordonnés, et demande l'inscription au budget extraordinaire d'un « subside unique » destiné à subventionner, dans une proportion plus ou moins importante, les travaux à réaliser, le solde devant être couvert par

Om volledig te zijn, dient hier nog opgemerkt dat zekere zeer belangrijke werken die de bedrijvigheid van de Gentse haven rechtstreeks of onrechtstreeks interesseren, begrepen zijn in het programma der waterwegen dat hierboven toegelicht werd. Het betreft namelijk :

De bouw van een tweede sluis te Terneuzen;

De verbetering van het kanaal Gent-Terneuzen;

De ringvaart.

* *

Het ritme van de uitvoering der werken werd niet aangegeven. Nochtans laten sommige inlichtingen toe te veronderstellen dat de betrokken besturen deze programma's binnen een periode van zes jaar zouden willen verwezenlijkt zien. De tabel op bladzijde 46 houdt er rekening mede en voorziet een gelijke theoretische verdeling over de tijd.

* *

Volledigheidshalve dient vermeld, dat de kwesties betreffende de sluis van Terneuzen, de verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen en de inrichting van de Gentse haven, de inrichting van de Antwerpse haven, ook die betreffende de afschaffing van de stop van Ternaaien en de gebeurlijke verwezenlijking van de rechtstreekse verbinding van Antwerpen met de Rijn, op de dagorde staan van een Commissie die door het Departement van Openbare Werken opgericht werd.

* *

D. — Ondergeschikte besturen en er mede gelijkgestelde lichamen.

's Lands uitrusting in de verschillende sectoren die van de ondergeschikte besturen en de er mede gelijkgestelde lichamen afhangen, vergt inzake investeringen een aanzienlijke inspanning. De huidige toestand is allesbehalve schitterend en welk gebied men ook onderzoekt, toch stoot men steeds op de dwingende noodzakelijkheid, niet alleen om verbeteringen en moderniseringsen te verrichten, doch ook en vooral om werkelijk aanzienlijke uitbreidingen te ondernemen.

Het probleem is ingewikkeld. Het interesseert verscheidene Departementen (elk om verschillende redenen): Openbare Werken, Volksgezondheid, Landbouw, Openbaar Onderwijs, Justitie. Om tot een bevredigende oplossing te geraken, is een methodische, volgens een wel geordend algemeen plan gevoerde actie noodzakelijk. In die richting wordt reeds een poging gedaan; het Bestuur van Stedebouw tracht de behoeften die door de ondergeschikte machten voorgelegd worden, zo homogeen mogelijk te verzamelen en te rangschikken, en het vraagt om op de buitengewone begroting een « enige subsidie » uit te trekken die bestemd zou zijn om in mindere of meerdere mate de te ver-

les pouvoirs subordonnés, grâce à l'appel à d'autres sources de financement.

La nécessité de pousser plus avant l'étude de cette question est évidente. L'établissement d'un plan général méthodiquement étudié implique, en effet, pour l'Etat, un élément d'autorité dont il ne dispose pas. L'initiative appartient aux pouvoirs subordonnés, l'Etat se contentant d'intervenir par voie de subside, lorsqu'il est sollicité. Il convient donc à tout le moins, sans écarter la possibilité de réformes administratives plus profondes, qu'un cadre des travaux les plus nécessaires soit fixé pour que l'Etat puisse choisir judicieusement parmi les projets qui lui sont soumis, d'une part, et, d'autre part, qu'il puisse intervenir par voie de persuasion auprès des administrations qui s'avèreraient, pour des raisons diverses, en défaut d'initiative.

Le but recherché a été de présenter ici, avant tout, un aperçu de l'ampleur des investissements que l'on pourrait raisonnablement considérer comme les besoins de ce secteur de l'économie nationale. Les éléments recueillis à cet égard ne sont pas nombreux, ou sont entachés de facteurs divers d'imprécision. Les études qui ont déjà été faites par les Départements compétents, les comparaisons et les recoupements effectués permettent néanmoins d'évaluer avec suffisamment d'approximation le montant global des travaux qu'il faudrait réaliser pour porter l'équipement du secteur envisagé à un niveau en rapport avec les besoins du pays et avec la technique la plus moderne. Dans un autre chapitre seront examinées quelles paraissent être les possibilités physiques et financières de réalisation, et quel est le classement prioritaire qu'il semble convenable de dresser.

Un premier élément de comparaison est fourni par l'examen des budgets, ordinaire et extraordinaire, des provinces et des communes de plus de 5.000 habitants, pour les années 1937-1938-1939.

La moyenne annuelle des investissements réalisés au cours de ces années peut être figurée comme suit (en millions de francs) :

Hygiène et Santé publique :	120 ($\times 3 = 360$)
Voirie et autres travaux publics :	1.000 ($\times 3 = 3.000$)
Régies ou services assimilés :	150 ($\times 3 = 450$)
Instruction publique :	180 ($\times 3 = 540$)
	1.450 ($\times 3 = 4.350$)

En multipliant par le coefficient 3 pour tenir compte de la diminution du pouvoir d'achat de l'unité monétaire, on obtient un montant annuel d'investissements de 4 milliards 350 millions, soit en dix ans 43 milliards 500 millions.

wezenlijken werken te subsidiëren, terwijl het saldo door de ondergeschikte machten zelf zou dienen gedekt door op andere financieringsbronnen beroep te doen.

Het is duidelijk dat de studie van deze kwestie verder moet gedreven worden. Inderdaad veronderstelt het opmaken van een methodisch bestudeerd algemeen plan bij de Staat een bepaald soort gezag dat hij niet bezit. Het initiatief berust bij de ondergeschikte machten, terwijl de Staat zich bepaalt tot het verlenen van subsidies, en zulks enkel wanneer hij er om verzocht wordt. Ten allerminste en zonder de mogelijkheid van diepergaande administratieve hervormingen uit te sluiten, zou een bestek dat de meest noodzakelijke werken omvat, dienen opge maakt, censeels opdat de Staat onder de hem voorgelegde ontwerpen een oordeelkundige keuze zou kunnen doen en anderdeels opdat hij door overreding zou kunnen optreden bij besturen die om een of andere reden zouden blijken gebrek aan initiatief te hebben.

Het doel dat men zich gesteld had, bestond er in om hier in de allereerste plaats een overzicht te geven van de omvang der investeringen die men redelijkerwijze zou kunnen beschouwen als zijnde de behoeften van deze sector van de nationale economie. De in dit opzicht verzamelde elementen zijn niet talrijk of zijn met verschillende factoren van onnauwkeurigheid behept. De studies die reeds door de bevoegde departementen verricht werden en de gedane vergelijkingen en verificaties maken het mogelijk om bij benadering zo juist mogelijk het globaal bedrag te schatten van de werken die men zou moeten uitvoeren om de uitrusting van de beschouwde sector op een peil te brengen, dat in verhouding zou zijn met de behoeften van het land en met de modernste techniek. In een ander hoofdstuk zal men onderzoeken welke fysieke en financiële verwezenlijkingsmogelijkheden er schijnen te zijn en welke rangschikking inzake voorrang men gevoeglijk zou kunnen opstellen.

Een eerste vergelijkingselement wordt verschaft door het onderzoek van de begrotingen, zo gewone als buitengewone, van de provinciën en van de gemeenten met meer dan 5.000 inwoners, voor de jaren 1937-1938-1939.

Het jaargemiddelde van de tijdens die jaren verwezenlijkte investeringen kan als volgt weergegeven worden (in millioen frank) :

Hygiëne en volksgezondheid :	120 ($\times 3 = 360$)
Wegen en andere openbare werken :	1.000 ($\times 3 = 3.000$)
Regiën of er mede gelijkg. diensten :	150 ($\times 3 = 450$)
Openbaar onderwijs :	180 ($\times 3 = 540$)
	1.450 ($\times 3 = 4.350$)

Wanneer men met coëfficiënt 3 vermenigvuldigt om rekening te houden met de verminderde koopkracht van de munteenheid, bekomt men een jaarlijks bedrag aan investeringen van 4 milliard 350 millioen, wat in tijd van 10 jaar 43 milliard 500 millioen uitmaakt.

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

Unité : millions de francs.

ADMINISTRATIONS SUBORDONNEES ET ORGANISMES Y ASSIMILES.

OBJET.	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Total.	8.800	1.000	1.000	1.000	800	800	800	800	800	800
1. Voirie communale et provinciale ...	8.800	1.000	1.000	1.000	800	800	800	800	800	800
2. Bâtiments (administrations, écoles, culte et justice) ...	2.800	400	400	400	200	200	200	200	200	200
3. Ports intérieurs ...	400	40	40	40	40	40	40	40	40	40
4. Investissements sanitaires ...	24.120	2.412	2.412	2.412	2.412	2.412	2.412	2.412	2.412	2.412
5. Divers (électricité, travaux relevant de l'Agriculture, etc.) ...	2.000	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Total	38.120	4.052	4.052	4.052	3.652	3.652	3.652	3.652	3.652	3.652

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

Eenheid : miljoen frank.

ONDERGESCHIKTE BESTUREN EN ER MEDE GELIJKGESTELDE LICHAMEN.

VOORWERP.	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Totaal.	8.800	1.000	1.000	1.000	800	800	800	800	800	800
1. Provincie- en gemeentewegen ...	8.800	1.000	1.000	1.000	800	800	800	800	800	800
2. Gebouwen (administraties, scholen, eredienst en justitie) ...	2.800	400	400	400	200	200	200	200	200	200
3. Binnenhavens ...	400	40	40	40	40	40	40	40	40	40
4. Sanitaire investeringen ...	24.120	2.412	2.412	2.412	2.412	2.412	2.412	2.412	2.412	2.412
5. Allerlei (electriciteit, werken die van landbouw afhangen, enz.) ...	2.000	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Totaal	38.120	4.052	4.052	4.052	3.652	3.652	3.652	3.652	3.652	3.652

Une deuxième donnée est fournie par les réponses des pouvoirs subordonnés à une enquête de l'Administration de l'Urbanisme relative aux besoins pour l'année 1948. Il en résulte que les projets porteraient sur 3 milliards de travaux de première urgence, et 2 milliards 700 millions de travaux de deuxième urgence. La simple multiplication par 10 amènerait à un total compris entre 30 et 57 milliards.

Il ne faut certes accorder qu'une valeur relative aux résultats de cette enquête, un certain nombre de demandes étant manifestement exagérées. Cependant, soit par le manque d'initiative auquel il a été fait allusion plus haut, soit pour des raisons financières, techniques ou autres, des travaux nécessaires et urgents n'y sont pas mentionnés. On peut donc être tenté de croire que dans l'ensemble ces deux facteurs pourraient se compenser.

Des éléments plus concrets existent, notamment ceux des études menées par le Département de la Santé Publique et de la Famille en ce qui concerne les besoins d'investissements sanitaires du pays.

En première approximation, et sous réserve, d'une part, de renseignements complémentaires à provenir d'enquêtes menées actuellement, d'autre part, du classement par ordre d'urgence qui sera indiqué dans un chapitre ultérieur, les estimations qui suivent des besoins des administrations subordonnées, classés par nature des travaux envisagés peuvent être admises. Il convient de préciser que tous les montants repris ci-après représentent le coût total des travaux auxquels ils se rapportent et non seulement la quote-part de l'Etat. Celle-ci sera mentionnée dans un chapitre ultérieur.

1. VOIRIE.

L'absence de renseignements coordonnés oblige à baser les évaluations des travaux à effectuer aux voiries communales et provinciales (y compris balisage et signalisation) sur une série d'éléments approximatifs, qui ont été rapprochés.

Le budget annuel moyen des dépenses ordinaires des provinces et des communes, relatives aux travaux de voirie et autres travaux publics, s'est élevé à environ 1 milliard de francs, pour la période 1937-1938-1939, ce qui correspond sensiblement à 3 milliards de francs pour la période actuelle. En admettant que le tiers de ces dépenses ait été consacré aux travaux de voirie, et ce pourcentage est probablement inférieur à la réalité, l'investissement annuel correspondant serait actuellement de 1 milliard de francs, soit 10 milliards pour la période décennale.

Les renseignements recueillis par l'Administration de l'Urbanisme indiquent comme besoins pour 1948, 1.455 millions en urgence I et 975 millions en urgence II. Sous réserve des surévaluations que ces chiffres pourraient présenter, il n'en apparaît pas

Een tweede gegeven wordt verschaft door de antwoorden die de ondergeschikte machten verstrekten bij gelegenheid van een onderzoek door het Bestuur van Stedebouw omtrent de behoeften voor het jaar 1948. Hieruit blijkt dat de ontwerpen zouden slaan op 3 miljard aan werken onder dringendheid I en 2 miljard 700 miljoen onder dringendheid II. De loutere vermenigvuldiging met 10 zou een totaal geven dat tussen 30 en 57 miljard ligt.

Men moet natuurlijk slechts een betrekkelijke waarde toekennen aan de uitslagen van dit onderzoek, daar een zeker aantal aanvragen klaarblijkelijk overdreven zijn. Nochtans worden sommige noodzakelijke en dringende werken er niet in vermeld, hetzij door het gebrek aan initiatief waarop wij hierboven zinspeelden, hetzij wegens financiële, technische of andere redenen. Men zou dus geneigd zijn te geloven dat beide factoren over het algemeen tegen elkaar opwegen.

Er bestaan meer concrete gegevens, namelijk die van de studies welke door het Departement van Volksgezondheid en van het Gezin verricht werden op het gebied van 's lands behoeften aan sanitaire investeringen.

Onder voorbehoud, eensdeels van aanvullende inlichtingen die door thans gevoerde enquêtes kunnen geleverd worden en, anderdeels, van de rangschikking volgens dringendheid die in een verder hoofdstuk zal aangegeven worden, kunnen de hieronder volgende ramingen van de naar de aard der beoogde werken geklasseerde behoeften der ondergeschikte besturen als eerste benaderende berekening aanvaard worden. Hier dient opgemerkt, dat al de verder vermelde bedragen de totale kostprijs weergeven van de werken waarop ze betrekking hebben, dus niet alleen het aandeel van de Staat. Dit zal in een verder hoofdstuk vermeld worden.

1. WEGEN.

Door het ontbreken van geordende inlichtingen is men genoodzaakt de ramingen der werken die op gemeente- en provinciewegen dienen uitgevoerd (met inbegrip van bebakening en signalisatie), op een reeks benaderende gegevens te doen steunen, welke gegevens eerst moesten bijeengebracht en vergeleken worden.

De gemiddelde jaarlijkse begroting van de gewone uitgaven van provinciën en gemeenten voor werken aan wegen en andere openbare werken bedroeg voor het tijdperk 1937-1938-1939 ongeveer 1 miljard frank, wat nagenoeg overeenstemt met 3 miljard voor de huidige periode. Wanneer men aanneemt dat een derde van die uitgaven aan wegwerken besteed werd, welk percentage vermoedelijk beneden de werkelijkheid ligt, dan zou de overeenstemmende jaarlijkse investering op dit ogenblik 1 miljard frank bedragen, dus 10 miljard voor de tienjarenperiode.

De door het Bestuur van Stedebouw verzamelde inlichtingen geven voor 1948 als behoeften : 1.455 miljoen onder dringendheid I en 975 miljoen onder dringendheid II. Behoudens overschattingen die mogelijk onder deze cijfers kunnen schuilen,

moins que sur base des seuls travaux demandés en urgence I; le montant décennal dépasserait les 14 milliards.

Le rapprochement avec le programme décennal des routes de l'Etat donne une autre base de comparaison. Ce dernier est voisin de 8 milliards de francs, entretien, réparation des dommages de guerre et extraordinaire réunis. Il est aisé de constater, par relation avec les programmes des autres secteurs, que les évaluations des travaux aux routes de l'Etat restent dans des limites modestes. Or, le réseau routier national comporte approximativement 9.000 kilomètres de routes de l'Etat, 1.200 kilomètres de routes provinciales, et 35.000 kilomètres de voirie communale, dont 10.000 kilomètres de grande communication. Dans l'ensemble, le montant global des travaux routiers des provinces et des communes reste supérieur à celui des travaux routiers de l'Etat.

Il ne semble donc pas exagéré d'adopter comme estimation des besoins relatifs aux voiries provinciale et communale le montant de 8 milliards, auquel doivent s'ajouter quelque 800 millions constituant le solde des destructions à réparer.

* *

2. BATIMENTS.

Sont exclus de ce secteur les besoins en bâtiments de tous genres relevant du domaine de l'hygiène et de la santé publique, qui sont repris dans l'exposé relatif aux investissements sanitaires.

Les évaluations ci-dessous se rapportent donc aux bâtiments administratifs et scolaires, et à ceux relevant de l'activité du Ministère de la Justice (édifices du culte; presbytères, palais de Justice).

La réparation des dommages de guerre interviendra encore pour environ 800 millions, selon les données actuellement connues du Département des Travaux Publics.

Une évaluation extrêmement modérée pour les constructions nouvelles amène à prévoir des investissements annuels de l'ordre de 200 millions, soit 2 milliards pour dix ans, ce qui porte l'évaluation globale à 2 milliards 800 millions, dommages de guerre inclus.

* *

3. PORTS INTÉRIEURS.

Seuls les projets de rééquipement du port autonome de Liège ont été effectivement connus. Ces derniers s'élèvent à quelque 180 millions, couvrant la réparation des dégâts causés par l'occupation du port de Monsin, les aménagements de Monsin, Renory et Sclessin, la construction de bâtiments et l'acquisition d'outillage.

blijkt het niettemin dat, op basis van de onder dringendheid I gevraagde werken alleen, het bedrag voor tien jaar 14 milliard zou te boven gaan.

Men komt tot een andere basis van vergelijking wanneer men deze gegevens nevens die van het tienjarenprogramma voor de Rijkswegen legt. Dit programma benadert de som van 8 milliard voor onderhoud, herstel van oorlogsschade en buitengewone uitgaven samen. Men kan gemakkelijk vaststellen dat de ramingen van de werken aan Rijkswegen in verhouding tot de programma's der andere sectoren binnen zeer matige perken blijven. Welnu, het wegennet van geheel het land bestaat uit ongeveer 9.000 kilometer Rijkswegen, 1.200 kilometer provinciewegen en 35.000 kilometer gemeentewegen, waarvan 10.000 kilometer voor groot verkeer. Alles samen genomen blijft het globaal bedrag van de wegwerken van provinciën en gemeenten hoger dan dat van de wegwerken van de Staat.

Men blijkt dus niet te overdrijven wanneer men als raming van de behoeften betreffende provincie- en gemeentewegen een bedrag van 8 milliard aanneemt, waarbij nog circa 800 miljoen dient gevoegd als saldo van de te herstellen verwoestingen.

* *

2. GEBOUWEN.

Zijn niet in deze sector begrepen, de behoeften aan gebouwen van allen aard die tot het gebied van de hygiëne en de volksgezondheid behoren, welke behoeften in de uiteenzetting betreffende de sanitaire investeringen vervat zijn.

Onderstaande ramingen hebben dus betrekking op administratieve en schoolgebouwen alsook op de gebouwen die tot het gebied van het Ministerie van Justitie behoren (gebouwen van de eredienst, pastorieën, gerechtsgebouwen).

Volgens de gegevens waarover het Departement van Openbare Werken op dit ogenblik beschikt, zal de herstelling van oorlogsschade in deze sector nog met circa 800 miljoen voorkomen.

Voor nieuwe gebouwen kan men ingevolge een uiterst gematigde schatting jaarlijkse investeringen van 200 miljoen voorzien, dus 2 milliard voor tien jaar, wat de totale raming op 2 milliard 800 miljoen, oorlogsschade inbegrepen, brengt.

* *

3. BINNENHAVENS.

Alleen de ontwerpen tot wederuitrusting van de autonome haven van Luik zijn met zekerheid bekend. Ze belopen circa 180 miljoen en bestrijken de herstelling van de schade die door de bezetting van de haven van Monsin veroorzaakt werd, de inrichtingswerken van Monsin, Renory en Sclessin, de oprichting van gebouwen en de verwerving van materieel.

Il n'apparaît cependant pas exagéré de prendre comme base des besoins du pays le montant de 400 millions.

Il y a lieu, par ailleurs, de rappeler, pour éviter toute erreur d'interprétation, que le rééquipement des ports d'Anvers et de Gand est analysé dans un chapitre séparé et que les travaux relatifs aux ports côtiers sont inclus au programme des voies hydrauliques.

* *

4. INVESTISSEMENTS SANITAIRES.

Le tableau ci-après (page 54) reprend en résumé les besoins annuels d'investissements estimés nécessaires par le Ministère de la Santé Publique au cours des dix prochaines années. Il convient de faire remarquer que ce Département estime que ce programme décennal d'investissements sanitaires ne représente qu'une partie de ce qu'il faudra réaliser pour mettre l'équipement du pays au niveau désiré. En d'autres termes, la période décennale suivante devrait également être caractérisée par des investissements importants.

a) Traitement des immondices.

A l'heure actuelle aucune installation importante de traitement des immondices n'existe dans le pays. Les immondices, concentrées dans des dépôts officiellement reconnus, mais aussi, malheureusement, dans beaucoup d'autres, représentent au point de vue de l'hygiène un danger indiscutable.

La solution de ce problème consiste à incinérer les détritus de toutes sortes. L'expérience montre que dans leur ensemble les immondices sont combustibles et il suffit donc de les introduire dans des fours prévus pour assurer leur destruction par combustion.

Les agglomérations importantes du pays ont étudié des projets dans ce sens et le Département de la Santé publique estime qu'il faut prévoir pour les dix prochaines années une dépense annuelle de 500 millions de francs pour la construction de ces usines.

b) Egouts.

Au point de vue du raccordement à un réseau d'égouts, la situation est approximativement la suivante :

	Nombre de communes.	Millions d'habitants.
Raccordement à un réseau complet	90	2,3
Raccordement à un réseau partiel	425	2,9
Non raccordement		3,2

L'installation de nouveaux réseaux d'égouts susceptibles d'assurer le raccordement des 3.200.000 habitants qui en sont actuellement privés, a été estimée à 4.800.000.000 francs.

Men blijkt nochtans niet te overdrijven wanneer men als basis voor de behoeften van heel het land een bedrag van 400 miljoen vaststelt.

Ten einde elke verkeerde opvatting te voorkomen, dient er anderzijds aan herinnerd, dat de wederuitrusting van de havens van Antwerpen en Gent in een afzonderlijk hoofdstuk ontleed is en dat de werken betreffende de kusthavens in het programma der waterwegen begrepen zijn.

* *

4. SANITAIRE INVESTERINGEN.

De tabel op bladzijde 54 geeft een samenvatting van de jaarlijkse behoeften aan investeringen die door het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin als in de loop van de volgende tien jaar nodig geacht zijn. Hier dient de aandacht er op gevestigd, dat gezegd Departement oordeelt dat dit tienjarenprogramma van sanitaire investeringen slechts een deel uitmaakt van wat er moet verwezenlijkt worden om 's lands uitrusting op het gewenste peil te brengen, Zulks betekent dat de volgende tienjarenperiode eveneens door belangrijke investeringen zou dienen gekenmerkt.

a) Behandeling van vuilnis.

Op het huidige ogenblik bestaat er in heel het land geen belangrijke inrichting voor de behandeling van vuilnis. De vuilnis, die in officieel erkende depots, en ongelukkig ook in vele andere, opgeslagen wordt, vormt in hygiënisch opzicht een ontbetwistbaar gevaar.

De oplossing van dit probleem bestaat er in, de afval van allen aard te verbranden. De ondervinding heeft uitgewezen dat vuilnis over het algemeen verbrandbaar is; het volstaat dus ze in ovens te brengen die gemaakt zijn om door verbranding de vernietiging er van te verzekeren.

De belangrijke agglomeraties van het land hebben ontwerpen in die zin bestudeerd en het Departement van Volksgezondheid meent dat men voor de volgende tien jaar een jaarlijkse uitgave van 500 miljoen voor het bouwen van die fabrieken moet voorzien.

b) Riolerings.

Wat de aansluiting bij een rioleringsnet betreft, is de toestand ongeveer als volgt :

	Aantal gemeenten.	Millioen inwoners.
Aansluiting bij een volledig net	90	2,3
Aansluiting bij een gedeeltelijk net	425	2,9
Geen aansluiting		3,2

De aanleg van nieuwe rioleringsnetten die de aansluiting zouden kunnen verzekeren van de 3 miljoen 200.000 inwoners die er thans zonder zijn, wordt op 4.800.000.000 geschat.

Unité : millions de francs.

INVESTISSEMENTS SANITAIRES.

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

OBJET.	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
I. Installations de traitements des immondices	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
II. Egoûts. Etablissement de réseaux complets	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Modernisation de réseaux	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80
Total	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480
III. Epuration des eaux usées. Système complémentaire d'épuration	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Décantation préalable	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Total	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
IV. Abattoirs	143	143	143	143	143	143	143	143	143	143
V. Etablissements médicaux : a) Etablissements antituberculeux et centres anticancéreux	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
b) Centres de santé	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
c) Œuvres de l'enfance	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Total	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050
VI. Organisation hospitalière	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
VII. Education physique, sports : Plaines de jeux	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130
Piscines	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
Auberges de jeunesse	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Total	1,740	1,740	1,740	1,740	1,740	1,740	1,740	1,740	1,740	1,740
VIII. Distributions d'eau	660	660	660	660	660	660	660	660	660	660
Total	24,120	24,120	24,120	24,120	24,120	24,120	24,120	24,120	24,120	24,120

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

VOORWERP.	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
I. Inrichtingen voor behandeling van vuilnis	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
II. Riolering. Aanleg van volledige netten	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Modernisering der bestaande netten	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80
Total	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480
III. Zuivering der gebruikte waters. Volledig zuiveringsstelsel	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Voorafgaande afgieling	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Total	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
IV. Slachthuizen	143	143	143	143	143	143	143	143	143	143
V. Geneeskundige inrichtingen : a) Antituberculeuze inrichtingen en centra voor kankerbestrijding	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
b) Gezondheidscentra	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
c) Werken voor kindervelzijn	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Total	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050
VI. Hospitaal-inrichting	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
VII. Lichamelijke opvoeding, sporten. Speelpleinen	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130
Zweminrichtingen	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
Jeugdherbergen	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Total	1,740	1,740	1,740	1,740	1,740	1,740	1,740	1,740	1,740	1,740
VIII. Watervoorziening	660	660	660	660	660	660	660	660	660	660
Total	24,120	24,120	24,120	24,120	24,120	24,120	24,120	24,120	24,120	24,120

Eenheid : miljoen frank

Par ailleurs, les réseaux existants de plusieurs localités importantes doivent être modernisés et parfois même complètement renouvelés. La dépense correspondante est estimée à un milliard.

Le Ministère de la Santé Publique estime que le rythme d'exécution pourrait être tel que ce programme soit réalisé en douze ans, ce qui nous donne pour la période décennale respectivement 4 milliards pour les égouts nouveaux et 800 millions pour la modernisation.

Tous les travaux d'installation ou de modernisation des égouts peuvent être considérés comme comportant une forte proportion de génie civil. En effet, les dépenses se répartissent approximativement de la façon suivante :

Terrassements : un tiers;
Tuyauteries et collecteurs : un tiers;
Pose, installation, pavage : un tiers.

Les postes extrêmes correspondent évidemment à du génie civil. Quant au second poste, il comporte soit de grands collecteurs en maçonnerie, soit des tuyauteries en ciment ou en béton armé, qui ressortissent encore au domaine de l'industrie de la construction.

c) Epuration des eaux usées.

L'assainissement des cours d'eau nécessitera la construction de stations d'épuration dans différentes localités du pays, groupant une population totale d'environ 3.500.000 habitants. Pour les trois quarts de cette population, le système d'épuration des eaux usées devra être complet; pour le quart restant, il suffira que les eaux usées subissent une décantation préalable. La dépense totale à prévoir pour la construction des stations d'épuration est de l'ordre de 3 milliards à répartir sur une période de quinze ans, soit 2 milliards pour les années 1948 à 1957.

d) Abattoirs.

La plupart des installations d'abattage sont désuètes et ne répondent plus aux exigences actuelles du commerce des viandes ni aux règles de l'hygiène. La création d'installations nouvelles s'impose et il est apparu que, pour l'intégralité du territoire, il y aurait lieu de prévoir la construction de 105 nouveaux abattoirs. La réalisation d'un tel programme entraînerait les dépenses suivantes :

Terrains : 105 × 0,5 millions :	52 millions
Construction : 105 × 20 millions :	2.100 millions

Soit 2.152 millions

Il est proposé de réaliser ces installations en quinze ans, ce qui donne pour la période décennale 1.430 millions.

e) Etablissements médicaux.

Le tableau ci-après reprend l'ordre de grandeur des investissements estimés nécessaires par le Minis-

Bovendien moeten de thans bestaande netten van verscheidene belangrijke gemeenten gemoderniseerd en soms zelfs helemaal vernieuwd worden. De desbetreffende uitgave wordt op een milliard geraamd.

Het Ministerie van Volksgezondheid meent dat het werk met zulk rythme zou kunnen uitgevoerd worden, dat heel dit programma in tijd van 12 jaar zou verwezenlijkt zijn; dit geeft voor de tienjarenperiode onderscheidenlijk 4 milliard voor nieuwe riolering en 800 miljoen voor modernisering.

Voor al die werken tot aanleg en modernisering van rioleringen mag aangenomen worden, dat de burgerlijke bouwkunde er een aanzienlijk aandeel in zal hebben. Inderdaad zijn de uitgaven ongeveer als volgt verdeeld :

Grondwerken	1/3
Buizen en collectors	1/3
Leggen, installeren, bestraten	1/3

De uiterste posten zijn natuurlijk voor burgerlijke bouwkunde. De tweede post bestaat hetzij uit grote collectors uit metselwerk, hetzij uit buizen uit cement of gewapend beton, die ook tot het gebied van het bouwbedrijf behoren.

c) Zuivering van gebruikte waters.

Het gezondmaken van de waterlopen vereist de oprichting van zuiveringsstations in verschillende gemeenten van het land, die een totale bevolking van ongeveer 3.500.000 inwoners tellen. Voor 3/4 van deze bevolking zal het stelsel tot zuivering van gebruikte waters volledig moeten zijn; voor het overblijvende vierde, zal het volstaan dat de gebruikte waters vooraf een afgieting ondergaan. De totale uitgave die voor de oprichting der zuiveringsstations moet voorzien worden, bedraagt 3 milliard en dient over een tijdperk van vijftien jaar verdeeld, wat 2 milliard voor de jaren 1948 tot 1957 uitmaakt.

d) Slachthuizen.

De meeste slachtinrichtingen zijn verouderd en beantwoorden niet langer aan de huidige vereisten van de vleeshandel, noch aan de regelen der gezondheidsleer. De oprichting van nieuwe installaties is dringend geboden en het is gebleken dat men voor heel het grondgebied de bouw van 105 nieuwe slachthuizen zou moeten voorzien. De verwezenlijking van dergelijk programma zou de volgende uitgaven meebrengen :

Gronden : 105 × 0,5 miljoen =	52 miljoen
Bouwwerken : 105 × 20 miljoen =	2.100 miljoen

Totaal 2.152 miljoen

Er wordt voorgesteld deze inrichtingen binnen de vijftien jaar te verwezenlijken, wat voor de tienjarenperiode 1.430 miljoen geeft.

e) Geneeskundige inrichtingen.

Onderstaande tabel geeft de investeringen weer die door het Ministerie van Volksgezondheid in de

rière de la Santé Publique, dans les différentes catégories d'établissements.

Les propositions relatives aux établissements antituberculeux reposent sur des données précises, résultant de l'étude des besoins immédiats de la population. En ce qui concerne les centres de santé et plus spécialement les institutions destinées aux œuvres de l'enfance, les chiffres avancés sont plus hypothétiques, mais ils risquent cependant plus de pécher par défaut que par excès.

1 ^o <i>Etablissements antituberculeux</i>	500 millions.
Dispensaires, préventoria, œuvres de préservation de l'enfance, sanatoria, centres de triage et d'hospitalisation.	
2 ^o <i>Equiperment des Centres anticancéreux universitaires</i>	40 millions.
3 ^o <i>Centres de Santé</i>	260 millions.
(1 par canton scolaire, soit environ 170 pour le pays).	
4 ^o <i>Institutions destinées aux œuvres de l'enfance</i>	250 millions.
(Colonies pour enfants débiles, crèches, pouponnières).	
Total.	1.050 millions.
=====	

Il y a lieu de remarquer qu'au point de vue financier, la participation de l'Etat sera fort inférieure au montant global. Le montant de 1.050 millions, qui représente l'investissement physique qu'il y aurait lieu de réaliser, figure toutefois explicitement au tableau des besoins.

f) Organisation hospitalière.

L'adaptation de l'organisation hospitalière du pays aux nécessités actuelles doit comprendre trois catégories principales de travaux :

1^o amélioration des installations existantes : à part les hôpitaux universitaires, il est urgent de compléter l'équipement des hôpitaux après avoir procédé à un choix de ceux qu'il y a lieu d'agrandir et de moderniser et de ceux qu'il y a lieu de changer d'affectation.

2^o construction de grands hôpitaux locaux et régionaux, à prévoir en plus de l'amélioration des installations existantes;

3^o construction de maternités, hospices, orphelinats, maisons de repos.

Le montant total prévu pour l'ensemble de l'organisation hospitalière est de 150 millions par an, soit pour dix ans de 1.5 milliard.

g) Education physique, sport, œuvres de plein air.

1^o *Plaines de jeu.*

Les plaines de jeu qu'il paraît nécessaire d'établir peuvent se répartir de la manière suivante :

onderscheiden categorieën van inrichtingen nodig geacht worden.

De voorstellen omtrent de antituberculeuze inrichtingen berusten op nauwkeurige gegevens die verschaft werden door de studie van de onmiddellijke behoeften der bevolking. Wat de gezondheidscentra en meer in het bijzonder de voor werken voor kindermwelzijn bestemde instellingen betreft, zijn de gegeven cijfers meer onzeker, doch zouden eerder te laag dan te hoog kunnen zijn.

1 ^o <i>Antituberculeuze inrichtingen</i>	500 miljoen
Consultatiebureau's, preventoria, werken tot voorbehoeding der kinderen, sanatoria, schiftings- en hospitalisatiecentra).	
2 ^o <i>Uitrusting van de universiteitscentra voor kankerbestrijding</i>	40 miljoen
3 ^o <i>Gezondheidscentra</i>	260 miljoen
(1 per schoolkanton, d.i. ongeveer 170 voor heel het land).	
4 ^o <i>Instellingen bestemd voor de werken voor kindermwelzijn</i>	250 miljoen
(Koloniën voor zwakke kinderen, kinderkribben, zuigelingentehuizen).	
Totaal	1.050 miljoen
=====	

Hier dient opgemerkt dat in financieel opzicht het aandeel van de Staat veel geringer zal zijn dan het totaal bedrag. Nochtans komt het bedrag van 1.050 miljoen, dat de physische investering vertegenwoordigt die zou dienen verwezenlijkt, uitdrukkelijk op de behoeftentabel voor.

f) Hospitaalinrichting.

De aanpassing van 's lands hospitaalinrichting aan de huidige noodwendigheden moet drie hoofdcategorieën van werken omvatten :

1^o verbetering der bestaande instellingen : buiten de universiteitshospitalen is het dringend nodig de uitrusting der hospitalen aan te vullen, nadat een keuze gedaan is van die welke moeten vergroot en gemoderniseerd worden en die waarvan de bestemming zou dienen veranderd;

2^o oprichting van grote plaatselijke en gewestelijke hospitalen, die buiten de verbetering van de bestaande instellingen dienen voorzien;

3^o oprichting van kraaminrichtingen, tehuizen voor oude lieden, weeshuizen, rusthuizen.

Het totaal bedrag dat voor het geheel van de hospitaalinrichting voorzien is, belooft 150 miljoen per jaar, d.i. 1,5 milliard voor 10 jaar.

g) Lichamelijke opvoeding, sport, openluchtwerken.

1^o *Speelpleinen.*

De speelpleinen waarvan de aanleg noodzakelijk blijkt te zijn, kunnen als volgt verdeeld worden :

a) Grandes agglomérations	69
b) Communes importantes ne faisant pas partie des grandes agglomérations	22
c) Communes de 10.000 à 30.000 habitants à l'exclusion de celles reprises sub a)	61
d) Communes de 5.000 à 10.000 habitants.	173
Total.	325

Le coût moyen d'une plaine de jeu est estimé à quelque 4 millions, ce qui donne comme montant total 1.3 milliard.

2° Piscines.

A établir :

- 20 piscines dans les grandes agglomérations;
- 8 piscines dans les communes importantes

28

Le coût moyen par piscine étant évalué à 15 millions, le montant total sera de 420 millions.

3° Auberges de jeunesse.

- 20 unités de 1 million par auberge.

h) Distribution d'eau.

D'après le tableau ci-annexé (page 58), dressé par les services de la Société Nationale des Distributions d'eau, la population des communes non encore pourvues d'une distribution d'eau publique se montait, en 1946, à 3.229.468 habitants; ce total ne comprend pas la population des communes de la province de Luxembourg, qui se trouvent dans le même cas, population qui se chiffre à 41.550 habitants; la population globale, qui reste à alimenter atteint donc 3.271.018 unités.

La Société Nationale a fait également l'évaluation de la dépense résultant de l'exécution, par phases successives, des travaux nécessaires pour raccorder toute la population à un réseau distributeur; cette estimation se chiffre à 9.706.212.000 francs, toujours province de Luxembourg non comprise; une étude analogue pour cette dernière province conduit à une dépense de 249.300.000 francs; le capital à investir dans ce secteur atteindrait donc 9.955.512.000 francs, valeur 1946.

Ces chiffres appellent toutefois quelques commentaires, destinés à fixer leur valeur réelle vis-à-vis des facteurs déterminant l'importance du problème. Tout d'abord, la population alimentée actuellement a été estimée à 5.127.333 habitants; ce chiffre a été obtenu en faisant le total de la population habitant les communes pourvues d'une distribution d'eau centrale.

Dans ces localités, tous les habitants ne sont toutefois pas raccordés au réseau distributeur; dans bon nombre de communes, seules les parties agglomérées sont pourvues de conduites de distribution;

a) grote agglomeraties.	69
b) belangrijke gemeenten die van de grote agglomeraties geen deel uitmaken	22
c) gemeenten met 10.000 tot 30.000 inwo- ners, de onder a) opgenomen uitgezonderd	61
d) gemeenten met 5.000 tot 10.000 inwo- ners.	173

Totaal. 325

De gemiddelde kostprijs van een speelplein wordt op circa 4 miljoen geschat, wat als totaal bedrag 1,3 milliard geeft.

2° Zweminrichtingen.

Aan te leggen :

- 20 zweminrichtingen in de grote agglomeraties;
- 8 zweminrichtingen in de belangrijke gemeenten

28

Daar de gemiddelde kostprijs per zweminrichting op 15 miljoen geraamd wordt, zal het totaal bedrag 420 miljoen zijn.

3° Jeugdherbergen.

- 20 eenheden van 1 miljoen elk.

h) Watervoorziening.

Volgens bijgaande tabel (bladzijde 58), opge- maakt door de Nationale Maatschappij der Water- leidingen, bedroeg de bevolking van de gemeenten die nog geen openbare waterdistributie hadden, 3.229.468 inwoners in 1946; in dit totaal is niet begrepen, de bevolking van de gemeenten der provincie Luxemburg die in hetzelfde geval verkeren, welke bevolking 41.550 inwoners bedraagt; de totale bevolking die nog van waterdistributie moet voor- zien worden, bedraagt dus 3.271.018 eenheden.

De Nationale Maatschappij heeft tevens de uit- gave geschat die zal veroorzaakt worden door de uitvoering, welke in opeenvolgende fasen zal geschieden, van de werken die nodig zijn om de gehele bevolking bij een distributienet aan te sluiten; deze raming beloopt 9.706.212.000 frank, nog steeds zonder inbegrip van de provincie Luxemburg; een zelfde studie voor deze provincie besluit tot een uitgave van 249.300.000 frank; het in deze sector te investeren kapitaal zou dus, volgens de waarde van 1946, 9.955.512.000 frank bereiken.

Deze cijfers vragen evenwel enige toelichting om hun werkelijke waarde tegenover de factoren, die de belangrijkheid van het probleem beïnvloeden, te kunnen bepalen. Allereerst dient vermeld dat de bevolking die op dit ogenblik van distributie voor- zien is, op 5.127.333 inwoners geschat is en dat dit cijfer bekomen werd door de som te maken van de bevolking die gemeenten bewoont welke van een centrale waterdistributie voorzien zijn.

Nochtans zijn niet alle bewoners van die gemeen- ten bij het distributienet aangesloten; in vele ge- meenten zijn alleen de aaneengesloten gedeelten van distributieleidingen voorzien; in menige andere

SOCIÉTÉ NATIONALE DES DISTRIBUTIONS D'EAU. — Situation de l'alimentation en eau potable du pays.

Provinces	Population déjà alimentée	Population à alimenter		Dépenses approximatives à prévoir (en millions de francs)				totaux généraux
		première phase	phases suivantes	première phase (5 ans)		phases suivantes (10 ans)		
				par tête (en frs)	total	par tête (en frs)	total	
Anvers	747.268	154.529	353.963	508.492	2.250	3.000	1.062	1.410
Flandre Occidentale	344.661	208.110	431.704	639.814	2.800	2.800	1.209	1.792
Flandre Orientale	466.869	237.524	523.442	760.966	2.250	3.000	1.571	2.105
Limbourg	143.914	197.306	102.678	299.984	3.000	3.000	308	900
Brabant	1.358.000	90.000	320.000	410.000	3.250	3.350	1.060	1.355
Hainaut	886.000	91.000	223.000	314.000	3.200	3.200	713	1.006
Liège	746.842	84.014	139.092	223.106	3.300	3.300	459	736
Namur	277.015	14.899	58.207	73.106	5.500	5.500	320	402
Total	4.970.569	1.077.382	2.152.086	3.229.468	3.004	6.702	9.706	

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER WATERLEIDINGEN. — Toestand der drinkwatervoorziening van het land.

Provinciën	Reeds aangesloten bevolking	Nog aan te sluiten bevolking			Te voorzien uitgaven, bij benadering (in millioen frank)				algemene totalen
		eerste phase	volgende phasen	totaal	eerste phase (5 jaar)		volgende phasen (10 jaar)		
					per hoofd (in fr.)	totaal	per hoofd (in fr.)	totaal	
Antwerpen	747.268	154.529	353.963	508.492	2.250	3.000	1.062	1.410	
West-Vlaanderen	344.661	208.110	431.704	639.814	2.800	2.800	1.209	1.792	
Oost-Vlaanderen	466.869	237.524	523.442	760.966	2.250	3.000	1.571	2.105	
Limburg	143.914	197.306	102.678	299.984	3.000	3.000	308	900	
Brabant	1.358.000	90.000	320.000	410.000	3.250	3.350	1.060	1.355	
Henegouwen	886.000	91.000	223.000	314.000	3.200	3.200	713	1.006	
Luik	746.842	84.014	139.092	223.106	3.300	3.300	459	736	
Namen	277.015	14.899	58.207	73.106	5.500	5.500	320	402	
Totaal	4.970.569	1.077.382	2.152.086	3.229.468			6.702	9.706	

dans nombre d'autres, existent encore des bornes-fontaines, qui desservent des quartiers entiers; dans certaines communes de la Haute Belgique, existent des distributions d'eau vétustes ou embryonnaires; enfin, même dans les rues pourvues de conduites, nombreux sont les habitants qui ont conservé leur puits particulier et qui reculent devant la dépense d'un raccordement au réseau public.

Il en résulte que le chiffre de 3.271.018 habitants, qui a été cité comme exprimant le total de la population non alimentée doit être augmenté; en admettant que la population réellement alimentée atteigne un pourcentage moyen de 85 p. c. de la population habitant les localités pourvues d'un service de distribution — hypothèse extrêmement favorable — le total des habitants non raccordés devrait être augmenté de 769.100. Si on tient compte, au surplus, du fait que le raccordement des écarts exige des dépenses souvent fort élevées par rapport au nombre d'unités à alimenter, il ne semble pas exagéré d'admettre comme prix unitaire par tête une somme de 3.000 francs. La dépense résultant de l'alimentation intégrale des communes actuellement desservies se chiffrerait donc grosso modo à 2.300.000.000 francs.

Enfin, l'estimation consignée dans le tableau ci-joint fait abstraction des travaux importants qui devront être réalisés pour assurer dans le futur le ravitaillement en eau des intercommunales alimentant les grandes localités urbaines, telles que Bruxelles, Anvers, Liège, Charleroi, Gand, etc. On constate, en effet, que la consommation unitaire augmente régulièrement d'année en année; les grosses réserves aquifères souterraines connues sont quasi complètement utilisées; dans un avenir plus ou moins rapproché, ces organismes devront faire appel à des eaux de surface, provenant très probablement des barrages à établir dans la partie Sud-Est du pays.

Nous ne reprenons pas ici le montant des dépenses qui en résulteraient; elles font d'ailleurs partie intégrante du programme des voies hydrauliques.

Il convient de noter, enfin, que l'évolution démographique, la concentration de la population dans les centres agglomérés, et sa répartition dans les immeubles mêmes sont autant de facteurs qui peuvent faire varier ces chiffres dans de larges proportions.

En ce qui concerne les prix unitaires admis comme éléments de base à l'estimation présentée, ils oscillent entre 2.250 francs et 6.000 francs par tête d'habitant; ces prix sont basés sur les prix normaux du marché actuel. Ces prix sont encore susceptibles de variations dépendant des facteurs suivants :

a) La consommation unitaire est en progression constante et rapide; un réseau qui satisfait actuellement à toutes les exigences sera certainement devenu étiéqué d'ici une vingtaine d'années, même si le nombre d'abonnés est resté stationnaire. Il en

existent er nog straatfonteinen die hele kwartieren bedienen; in zekere gemeenten van Hoog-België bestaan er vervallen of zeer primitieve waterdistributies; ten slotte, zijn er vele inwoners die hun eigen put blijven gebruiken alhoewel hun straat van leidingen voorzien is; zij schrikken terug voor de kosten van een aansluiting bij het openbaar net.

Hieruit volgt, dat het cijfer van 3.271.018 inwoners, hetwelk hierboven vermeld is als zijnde het totaal der niet van waterdistributie voorziene bevolking, verhoogd moet worden; ingeval men zou aannemen dat de werkelijk aangesloten bevolking een gemiddelde bereikt van 85 t. h. van de bevolking die de gemeenten bewoont welke een distributiedienst hebben — wat een uiterst gunstige veronderstelling is, — dan zou het totaal der niet aangesloten bewoners met 769.100 moeten vermeerderd worden. Wanneer men er bovendien rekening mede houdt, dat de aansluiting van afgelegen wijken uitgaven vordert welke dikwijls zeer hoog zijn in vergelijking met het aantal van water te voorziene eenheden, blijkt men niet te overdrijven wanneer men een som van 3.000 frank als eenheidsprijs per hoofd aanneemt. De uitgave voor de algehele watervoorziening van de thans bediende gemeenten zou dus circa 2 milliard 300.000.000 frank belopen.

Ten slotte houdt de op bijgaande tabel genoteerde raming geen rekening met de belangrijke werken die zullen dienen verwezenlijkt om aan de intercommunale maatschappijen die de grote steden zoals Brussel, Antwerpen, Luik, Charleroi, Gent, enz. bedienen, in de toekomst een voldoende levering van water te kunnen verzekeren. Men stelt inderdaad vast dat het verbruik per eenheid regelmatig van jaar tot jaar toeneemt; de tot nog toe gekende grote ondergrondse waterreserves zijn thans bijna volledig in gebruik; binnen niet al te lange tijd zullen voornoemde instellingen dus beroep moeten doen op bovengrondse waters, die zeer waarschijnlijk zullen geleverd worden door de stuwen welke in het Zuid-oostelijk deel van het land dienen aangelegd.

Wij vermelden hier niet het bedrag van de uitgaven die er uit zouden volgen; ze vormen trouwens een bestanddeel van het programma der waterwegen.

Er dient nog opgemerkt, dat de demographische ontwikkelingsgang, de concentratie van de bevolking in de grote centra en de verdeling van de bevolking in de gebouwen zelf zovele factoren zijn die in hoge mate op die cijfers kunnen inwerken.

De eenheidsprijzen die voor de ingediende raming als basiselementen aangenomen werden, schommelen tussen 2.250 frank en 6.000 frank per inwoner; deze prijzen steunen op de normale prijzen van de huidige markt. Ze kunnen nog veranderingen ondergaan die van de volgende factoren afhangen :

a) Het verbruik per eenheid neemt gestadig en snel toe; een net dat thans volstaat, zal zeker binnen een twintigtal jaren te nauw geworden zijn, zelfs ingeval het aantal aangeslotenen hetzelfde zou blijven. Hieruit volgt dat de nieuwe diensten steeds duurder

résulte que les services nouveaux deviennent de plus en plus coûteux, parce que, en même temps que les réseaux proprement dits, tous les ouvrages de captage, de refoulement, d'épuration et d'emmagasinement deviennent de plus en plus importants par rapport à la population totale qu'ils alimentent;

b) Le coût d'établissement d'un service de distribution d'eau est en fonction directe de l'éparpillement plus ou moins prononcé des habitations sur le territoire. Les communes qui seront les dernières desservies sont celles qui comptent la plus faible proportion de parties agglomérées; le coût par tête d'habitant de ces travaux sera en notable augmentation sur les chiffres prévus. La complexité du problème ne permet toutefois pas de chiffrer à une approximation suffisante l'ordre de grandeur de ce facteur.

Certaines des données mentionnées ci-dessus restent hypothétiques, pour les raisons développées.

Nous nous en tiendrons donc, pour l'évaluation des besoins du secteur distribution d'eau, aux éléments résultant du tableau dressé par la Société Nationale des Distributions d'Eau, d'où il appert que le programme décennal des investissements est de l'ordre de 6 milliards 600 millions (environ 10 milliards pour quinze ans).

* * *

5. DIVERS.

Nous devons comprendre sous ce poste tous autres travaux non explicitement prévus ci-dessus. Il s'agit notamment des travaux intéressant plus spécialement le Ministère de l'Agriculture, et concernant le régime hydrologique des terrains agricoles, l'amélioration des cours d'eau non navigables ni flottables, le domaine forestier et l'électrification des écarts.

Nous avons évalué globalement ces travaux à quelque 2 milliards pour dix ans.

* * *

E. — Défense nationale.

Le Ministère de la Défense Nationale a présenté un programme décennal schématisé dans le tableau ci-contre (page 61).

En ce qui concerne le matériel de l'Armée il faut admettre qu'au cours d'une période de dix ans, ce matériel doit être complètement renouvelé, soit par suite d'usure, soit par raison de modernisation.

La somme de 2.313 millions envisagée pour ce poste correspond à la valeur de l'armement et de l'équipement lourd (charroi, armement, voitures de combat, équipement technique) à l'exclusion des équipements individuels qui sont mis à charge du budget ordinaire. Il sera nécessaire d'acheter à l'étranger certains de ces armements (aviation, par exemple).

* * *

worden, omdat terzelfdertijd als de eigenlijke netten alle werken voor het opvangen, het overbrengen, het zuiveren en het stockeren gedurig aanzienlijker worden in vergelijking met de totale bevolking die er door bediend wordt;

b) De kostprijs van het oprichten van een dienst voor watervoorziening staat in rechtstreekse verhouding tot de min of meer grote verspreiding van de woningen over het grondgebied hetwelk door die dienst moet bediend worden. De gemeenten die het laatst zullen bediend worden, zijn die welke de kleinste verhouding aaneengesloten gedeelten tellen; de kostprijs per inwoner van die werken zal merkkelijk hoger zijn dan het voorziene cijfer. De ingewikkeldheid van het probleem laat evenwel niet toe de grootte van die factor enigszins bij benadering te berekenen.

Wegens de uiteengezette redenen blijven de hierboven vermelde gegevens hypothetisch.

Voor de raming van de behoeften van de sector « watervoorziening », zullen wij ons dus houden aan de elementen van de tabel die door de Nationale Maatschappij der Waterleidingen opgemaakt werd en waaruit blijkt dat het tienjarenprogramma van de investeringen 6 milliard 600 miljoen bedraagt (ongeveer 10 milliard voor 15 jaar).

* * *

5. ALLERLEI.

Al de werken die hierboven niet uitdrukkelijk voorzien zijn, dienen in deze rubriek ondergebracht te worden. Het betreft hier voornamelijk werken die meer in het bijzonder het Ministerie van Landbouw interesseren en betrekking hebben op het hydrologisch stelsel van landbouwgronden, de verbetering van niet bevaarbare noch vlotbare waterlopen, het boswezen en de electrificatie van afgelegen plaatsen.

Wij hebben deze werken globaal op circa 2 milliard voor tien jaar geschat.

* * *

E. — Landsverdediging.

Het Ministerie van Landsverdediging heeft een tienjarenprogramma ingediend dat op nevenstaande tabel (bladzijde 61) in het kort weergegeven is.

Voor het legermaterieel moet men aannemen dat dit in de loop van een tijdperk van tien jaar volledig moet vernieuwd worden, hetzij ingevolge sleet, hetzij wegens moderniseringsredenen.

De som van 2.313 miljoen die voor deze post in aanmerking genomen wordt, stemt overeen met de waarde van de bewapening en de zware uitrusting (vervoer, bewapening, gevechtswagens, technische uitrusting) met uitsluiting van de individuele uitrustingen, die ten laste van de gewone begroting vallen. Het zal nodig zijn sommige van die bewapeningen in het buitenland te kopen (b.v. vliegtuigen).

* * *

Programme décennal. — BESOINS PRESENTES.

OBJET.	DEFENSE NATIONALE.										Unité : millions de francs.
	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	
<i>Budget extraordinaire :</i>											
Constructions (*)	210	320	190	182	170	167	150	170	158	145	
Matériel	13	400	400	350	250	250	250	200	100	100	
Terrains	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	329	630	590	532	420	417	400	370	258	245	
<i>Dommages de guerre :</i>											
Bâtiments	118	117	35	25	—	—	—	—	—	—	
Entretien ordinaire	71	69	70	70	70	70	70	70	70	70	
Total	518	816	695	627	490	487	470	440	328	315	

(*) Le poste « Constructions » se rapporte à l'édification de nouvelles casernes mieux situées et plus confortables que les bâtiments militaires actuels, qui seraient remis aux administrations et villes intéressées; à la construction de certains bâtiments, tels que garages et hangars à la réfection ou l'établissement de pistes dans les aérodromes. C'est ainsi qu'une provision de 50 millions est comprise dans les montants repris pour les années 1948 et 1949, à raison de 25 millions pour chacune de celles-ci.

Tienjarenprogramma. — VOORGELEGDE BEHOEFTE.

Eenheid : miljoen frank.

LANDSVERDEDIGING.

VOORWERP.	LANDSVERDEDIGING.										Eenheid : miljoen frank.
	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	
<i>Buitengewone begroting :</i>											
Bouwwerken (*)	210	320	190	182	170	167	150	170	158	145	
Materieel	13	400	400	350	250	250	250	200	100	100	
Terreinen	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	329	630	590	532	420	417	400	370	258	245	
<i>Oorlogsschade :</i>											
Gebouwen	118	117	35	25	—	—	—	—	—	—	
Gewoon onderhoud	71	69	70	70	70	70	70	70	70	70	
Total	518	816	695	627	490	487	470	440	328	315	

(*) De post « Bouwwerken » heeft betrekking op de oprichting van nieuwe kazernen die beter gelegen en meer geriefelijk zouden zijn dan de huidige militaire gebouwen, welke dan aan de belanghebbende besturen en steden zouden overgelaten worden; op de oprichting van zekere gebouwen, zoals garages en hangars, op het herstellen of aanleggen van startbanen op vliegvelden. Zo werd een raming van 50 miljoen begrepen in de bedragen voor de jaren 1948 en 1949, namelijk 25 miljoen voor elk dezer.

Unité : millions de francs.

Eenheid : miljoen frank.

ALGEMENE SAMENVATTING.

1953		1954		1955		1956		1957		VOORWERP.	
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II		
										A. Verkeerswezen :	
4.538	177	4.153	157	4.029	152	3.188	137	2.463	32	1. Spoorwegen.	
107	—	107	—	42	—	31	—	10	—	2. N.Z.- Verbinding.	
78	—	78	—	78	—	78	—	78	—	3. Buurtspoorwegen.	
441	—	440	—	204	—	122	—	120	—	4. Rijksmarine.	
33	—	31	—	30	—	21	—	20	—	5. Luchtvaart.	
920	—	920	—	920	—	920	—	920	—	6. Posterijen en Postchecks.	
50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	7. Telegraaf, Telefoon en Radio.	
50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	8. N.I.R.	
6.167	177	5.779	157	5.353	152	4.410	137	3.661	32	Totaal.	
=====											
										B. Openbare Werken (Staat) :	
595	282	584	328	628	232	536	310	498	352	1. Rijkswegen.	
1.930	856	1.909	888	1.511	931	1.327	1.035	1.188	908	2. Waterwegen.	
448	271	490	212	500	140	356	136	365	123	3. Gebouwen.	
2.973	1.409	2.983	1.428	2.639	1.303	2.219	1.481	2.051	1.383	Totaal.	
=====											
										C. Havens van Antwerpen en Gent.	
1.598	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
=====											
										D. Ondergeschikte Besturen	
800	—	800	—	800	—	800	—	800	—	1. Wegen.	
200	—	200	—	200	—	200	—	200	—	2. Gebouwen.	
40	—	40	—	40	—	40	—	40	—	3. Binnenhavens.	
2.412	—	2.412	—	2.412	—	2.412	—	2.412	—	4. Sanitaire investeringen.	
200	—	200	—	200	—	200	—	200	—	5. Allerlei.	
3.652	—	3.652	—	3.652	—	3.652	—	3.652	—	Totaal.	
=====											
										E. Landsverdediging	
237	—	220	—	240	—	228	—	215	—	1. Bouwwerken.	
250	—	250	—	200	—	100	—	100	—	2. Materieel, bewapening en uitrusting.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3. Terreinen.	
487	—	470	—	440	—	328	—	315	—	Totaal.	
=====											
14.877	—	12.884	—	12.084	—	10.609	—	9.679	—	Totalen	Dingendheid I.
—	1.586	—	1585	—	1.455	—	1.618	—	1.415		Dringendheid II.
=====											
Algemeen totaal.											

CHAPITRE III.

Examen critique.

Le chapitre précédent des besoins présentés a conduit à un ensemble de 162 milliards, dont 149 en urgence I et 13 en urgence II. Il y a lieu à présent de procéder à un examen détaillé de chacun des programmes conformément aux objectifs définis dans l'exposé introductif :

- adaptation aux possibilités de réalisation,
- suppression des doubles emplois,
- coordination des programmes.

Le premier de ces trois points est le plus important. Au cours de ce travail, il est, en effet, très rapidement apparu que c'est surtout dans le domaine du génie civil que les possibilités sont les plus étroites et qu'une limitation s'impose. Il convient donc de commencer par examiner ce secteur, déterminer ses possibilités et en déduire les limitations nécessaires.

* *

A. — POSSIBILITÉS PHYSIQUES DE RÉALISATION.

I. — SECTEUR DU GENIE CIVIL.

1. Volume global des travaux physiquement possibles.

Les études entreprises en se basant sur les éléments fournis par la Confédération de la Construction montrent qu'on peut estimer, pour 1948, l'industrie de la construction capable d'exécuter pour 14 milliards de francs de travaux que l'on peut répartir comme suit :

— <i>Habitations urbaines et rurales</i> , y compris entretien, transformation et parachèvement	7,5
— <i>Bâtiments industriels, commerciaux et publics</i>	2,5
— <i>Grands travaux</i> : ponts, routes, voies hydrauliques, terrassements en général	4,0
Total	14,0

Part des possibilités physiques à réserver au secteur public.

a) *Habitations* : Seuls les Départements de la Santé Publique (Société Nationale des Habitations à Bon Marché et Société Nationale de la Petite Propriété terrienne) et de la Reconstruction interviennent dans les secteurs de l'habitation. Leur intervention devra être coordonnée avec celle de l'initiative privée. Le présent rapport n'étudie pas cet aspect du problème.

HOOFDSTUK III.

Critisch onderzoek.

Het vorige hoofdstuk betreffende de voorgelegde behoeften leidde tot een totaal van 162 milliard frank, waarvan 149 onder dringendheid I en 13 onder dringendheid II. Thans dient er overgegaan tot een gedetailleerd onderzoek van elk programma volgens de doeleinden die in de inleidende uiteenzetting bepaald werden :

- aanpassing aan de verwezenlijkingsmogelijkheden,
- uitschakeling van de dubbele toepassingen,
- coördinatie van de programma's.

Van deze drie punten is het eerste het voornaamste. In de loop van dit werk is het inderdaad zeer spoedig gebleken dat het vooral op het gebied van de burgerlijke bouwkunde is, dat de mogelijkheden het engst zijn en een beperking zich opdringt. Men dient dus te beginnen met deze sector te onderzoeken, zijn mogelijkheden te bepalen en er uit af te leiden welke beperkingen noodzakelijk zijn.

* *

A. — FYSISCH VERWEZENLIJINGSMOGELIJKHEDEN.

I. — SECTOR DER BURGERLIJKE BOUWKUNDE.

1. Globale omvang der fysisch mogelijke werken.

De studies verricht op grondslag van de gegevens die door de Confederatie der Bouwnijverheid verschaft werden, tonen aan dat het bouwbedrijf in 1948 vermoedelijk in staat zal zijn om werken ten bedrage van 14 milliard frank uit te voeren; deze werken kunnen als volgt verdeeld worden :

— <i>Stads- en plattelandwoningen</i> , met inbegrip van onderhoud, veranderingen en afwerking	7,5
— <i>Openbare, industriële en handelsgebouwen</i>	2,5
— <i>Grote werken</i> : bruggen, wegen, waterwegen, grondwerken in het algemeen	4,0
Totaal	14,0

2. Deel der fysische mogelijkheden dat aan de openbare sector dient voorbehouden.

a) *Woningen* : Het zijn alleen de Departementen van Volksgezondheid (Nationale Maatschappij der Goedkope Woningen en Nationale Maatschappij van de Kleine Landeigendom) en van Wederopbouw die in de woningssectoren tussenbeide komen. Hun tussenkomst zal met die van het privaat initiatief moeten gecoördineerd worden. Deze kant van het probleem wordt door onderhavig verslag niet bestudeerd.

b) *Bâtiments industriels, commerciaux et publics* : Les besoins de rééquipement de l'industrie sont importants et conditionnent l'activité économique de notre pays. Aussi est-il souhaitable de ne pas entraver l'effort de modernisation du secteur privé industriel et commercial. Or, d'après les statistiques des autorisations de bâtir, les besoins de ce secteur ont été de 2,5 millions de journées de travail en 1947, soit une dépense de 500 millions en salaires et charges sociales. Les salaires et charges sociales représentent environ 55 p. c. du coût des bâtiments achevés; on conclut à un investissement de 900 millions en bâtiments industriels et commerciaux du secteur privé en 1947. Pour 1948, on peut admettre les mêmes besoins qu'en 1947. Ce chiffre coïncide d'ailleurs avec celui de 3,5 milliards à investir entre 1948 et 1951 établi par le Ministère du Rééquipement dans son étude sur les investissements du pays.

Il ne resterait donc disponible pour le secteur public, en fait de grands bâtiments, que $2,5 - 0,9 = 1,6$ milliard de francs. Ce chiffre comprend les dépenses d'entretien, de transformation et de parachèvement. En admettant que le calcul des possibilités a pu être entaché d'un pourcentage d'erreur, que certains déplacements sont possibles d'un secteur à l'autre dans l'industrie de la construction, que par ailleurs l'industrie privée utilise dans certains cas sa main-d'œuvre propre pour des travaux de construction, on a convenu de baser les propositions sur un maximum de capacité disponible de l'ordre de 2 milliards.

c) *Grands travaux* : Le secteur public, si l'on y comprend l'Etat et les administrations subordonnées, est le seul client possible des entreprises de grands travaux. On peut donc réserver au secteur public la totalité des 4 milliards. Etant donné les inexactitudes possibles des évaluations présentées, il a paru raisonnable de baser les propositions sur un montant global maximum de quelque 4,5 milliards de grands travaux, pour 1948.

En résumé, la quote-part de production de l'Industrie de la Construction à réserver au secteur public (à l'exclusion des habitations) se monterait à :

	Normal.	Maximum.
Bâtiments . .	1,6 milliard fr.	2,0 milliards fr.
Grands travaux	4,0 milliards fr.	4,5 milliards fr.
Total	5,6 milliards fr.	6,5 milliards fr.

b) *Openbare, industriële en handelsgebouwen* : De wederuitrustingsbehoeften der nijverheid zijn aanzienlijk en beïnvloeden de economische bedrijvigheid van ons land. Het is dus gewenst dat de pogingen om de private nijverheids- en handelssector te moderniseren, niet zouden belemmerd worden.

Volgens de statistieken der bouwvergunningen bedroegen de behoeften van deze sector in 1947, 2,5 miljoen arbeidsdagen, dus een uitgave van 500 miljoen aan lonen en sociale lasten. De lonen en sociale lasten maken ongeveer 55 t. h. uit van de kostprijs der afgewerkte gebouwen; hieruit besluit men dat er in 1947, 900 miljoen in nijverheids- en handelsgebouwen voor de private sector zou geïnvesteerd zijn. Men mag aannemen dat in 1948 de behoeften even hoog als in 1947 zullen zijn. Dit cijfer stemt trouwens overeen met dat van het bedrag der investeringen die tussen 1948 en 1951 dienen verricht (3,5 milliard), welk cijfer door het Ministerie van Wederuitrusting in zijn studie over 's lands investeringen berekend werd.

Inzake grote gebouwen zou er dus voor de openbare sector enkel $2,5 - 0,9 = 1,6$ milliard beschikbaar blijven. Dit cijfer omvat ook de uitgaven voor onderhoud, veranderingen en afwerking. Men heeft aangenomen dat in de berekening der mogelijkheden een zeker percentage vergissingen kan geslopen zijn, dat er in het bouwbedrijf zekere verschuivingen van de ene sector naar de andere mogelijk zijn, dat anderzijds de private nijverheid in sommige gevallen voor bouwwerken haar eigen arbeidskrachten bezigt, en daardoor is men tot het besluit gekomen om de voorstellen op te maken op basis van een maximum aan beschikbare capaciteit van 2 milliard.

c) *Grote werken* : Wanneer men in de openbare sector de Staat en de ondergeschikte besturen begrijpt, is deze sector de enige mogelijke klant der ondernemingen van grote werken. Het geheel van de 4 milliard kan dus voor de openbare sector worden aangewezen. Aangezien er in de ingediende ramingen onnauwkeurigheden kunnen voorkomen, bleek het redelijk de voorstellen voor 1948 op te maken op basis van een globaal maximum-bedrag van circa 4,5 milliard aan grote werken.

Samengevat zou het aandeel in de productie van het bouwbedrijf, dat aan de openbare sector (woningen uitgezonderd) dient voorbehouden, het volgende zijn :

	Normaal.	Maximum.
Gebouwen .	1,6 milliard fr.	2,0 milliard fr.
Grote werken	4,0 milliard fr.	4,5 milliard fr.
Totaal.	5,6 milliard fr.	6,5 milliard fr.

En ce qui concerne les bâtiments et travaux de génie civil, le budget ordinaire d'entretien, le budget extraordinaire et le budget des dépenses de guerre de l'Etat et des administrations subordonnées ne devraient donc pas dépasser le montant de 6,5 milliards de francs en 1948, sous peine de voir s'établir une surenchère dans les prix au détriment du secteur privé et de l'Etat lui-même.

* * *

Dans le chapitre II, ont été inventoriés les besoins présentés par l'Etat et les administrations subordonnées en matière de programme décennal. Le paragraphe suivant analyse la part des programmes présentés ayant trait aux travaux de génie civil, en bâtiments d'une part, en grands travaux d'autre part.

3. Besoins en travaux de génie civil présentés par le secteur public.

a) Bâtiments.

L'analyse des différents programmes présentés par les organismes intéressés a été effectuée dans le but d'en extraire les travaux de génie civil. Les résultats de cette analyse sont consignés au tableau ci-dessous qui résume les besoins en bâtiments de tout le secteur public. Il y a lieu de remarquer qu'en ce qui concerne les administrations subordonnées, la valeur des bâtiments achevés mais non équipés a été prise égale à 70 p. c. de la valeur du bâtiment achevé et équipé. En ce qui concerne l'Etat le programme de bâtiment donné plus haut ne porte que sur les bâtiments achevés mais non équipés.

Tels qu'ils sont présentés, les besoins dépassent donc très largement la capacité actuelle d'y faire face. Le déséquilibre est le plus évident pour 1948, où les travaux indiqués en urgence I représentent à eux seuls quelque 200 p. c. des possibilités.

L'examen de ce tableau fait ressortir immédiatement la solution qui sera préconisée ci-après : étaler différemment les programmes, en reportant tous les travaux les moins urgents à la période postérieure à 1952.

Wat de gebouwen en de werken van burgerlijke bouwkunde betreft, zouden de gewone onderhoudsbegroting, de buitengewone begroting en de begroting der oorlogsuitgaven van de Staat en de ondergeschikte besturen, in 1948 samen het bedrag van 6,5 milliard frank niet mogen te boven gaan, zoniet lopen de prijzen gevaar opgejaagd te worden, waaronder zowel de private sector als de Staat zelf zouden lijden.

* * *

Onder hoofdstuk II werd de inventaris opgemaakt van de behoeften die inzake tienjarenprogramma door de Staat en de ondergeschikte besturen voorgelegd werden. De volgende paragraaf ontleedt het deel van de voorgelegde programma's dat betrekking heeft op werken van burgerlijke bouwkunde, eensdeels wat gebouwen en anderdeels wat grote werken betreft.

3. Door de openbare sector voorgelegde behoeften inzake werken van burgerlijke bouwkunde.

a) Gebouwen.

De door de belanghebbende lichamen ingediende programma's werden ontleed met het doel er de werken van burgerlijke bouwkunde van af te zonderen. De uitslagen van deze ontleding zijn opgenomen in onderstaande tabel die de behoeften aan gebouwen van gans de openbare sector samenvat. Wat de ondergeschikte besturen betreft, dient er opgemerkt dat de waarde der voltooide maar nog niet uitgeruste gebouwen geschat werd op 70 t. h. der waarde van de voltooide en uitgeruste gebouwen. Voor de Staat slaat het hierboven weergegeven gebouwenprogramma enkel op de voltooide doch niet uitgeruste gebouwen.

Zoals ze thans voorgelegd zijn, overtreffen de behoeften ruimschoots het huidig vermogen om ze te voldoen. Dit gebrek aan evenwicht is het meest in het oog lopend wanneer men 1948 beschouwt, waar de onder dringendheid I aangegeven werken alleen reeds 200 t. h. der mogelijkheden vertegenwoordigen.

Uit het onderzoek van deze tabel blijkt onmiddellijk welke oplossing hieronder zal aangeraden worden : de programma's in verschillende mate over de tijd verdelen, waarbij alle minder dringende werken naar het tijdperk dat op 1952 volgt, verschoven worden.

Années	Etat y compris Défense Nationale(*)	Administrat. subordonnées et paraétatiques	Total
1948	3.432	2.006	5.438
1949	2.215	1.828	4.043
1950	2.292	1.693	3.985
1951	1.558	1.821	3.379
1952	1.349	1.570	2.919
1953	956	1.492	2.448
1954	922	1.357	2.279
1955	880	1.252	2.132
1956	720	1.217	1.937
1957	703	1.112	1.815
Total :	15.027	15.348	30.375

(*) Les travaux pour pistes d'aviation ont été retranchés et sont reportés au tableau des « autres travaux ».

b) Autres travaux.

Les travaux de génie civil du secteur public autres que ceux de bâtiments, sont essentiellement les routes, les ponts, les grands terrassements, les quais. Pour en obtenir une évaluation globale, il suffira de reprendre dans son intégralité le programme des routes de l'Etat, des voies hydrauliques (à l'exclusion des travaux à exécuter en territoire hollandais), et d'extraire, des programmes des Communications et des travaux des administrations subordonnées donnés dans le chapitre II, la part imputable à des grands travaux de génie civil.

Le tableau suivant résume les résultats de cette analyse.

Années	Etat	Routes Adm. sub.	Total	Voies Hydrauliques (terr. belge)	Ports SNCB Divers (*)	Total (territ. belge)
1948	860	1.000	1.860	1.646	2.068	5.574
1949	789	1.000	1.789	2.354	1.915	6.058
1950	826	1.000	1.826	2.619	2.134	6.579
1951	828	1.000	1.828	2.697	1.964	6.489
1952	902	800	1.702	2.923	1.821	6.446
1953	877	800	1.677	2.536	1.641	5.854
1954	912	800	1.712	2.597	1.081	5.390
1955	860	800	1.660	2.382	840	4.882
1956	846	800	1.646	2.362	654	4.662
1957	850	800	1.650	2.096	611	4.357
Total :	8.550	8.800	17.350	24.212	14.729	56.291

(*) On a compris dans ce poste les 50 millions retranchés plus haut du poste « constructions » de la Défense Nationale.

Un premier examen de ce tableau conduit immédiatement à la même conclusion que celle qui vient d'être énoncée pour les bâtiments : la répartition des dépenses dans le temps doit être entièrement revue.

Jaar	Staat Landsverdediging inbegrepen (*)	Ondergeschikte en parastatale besturen	Totaal
1948	3.432	2.006	5.438
1949	2.215	1.828	4.043
1950	2.292	1.693	3.985
1951	1.558	1.821	3.379
1952	1.349	1.570	2.919
1953	956	1.492	2.448
1954	922	1.357	2.279
1955	880	1.252	2.132
1956	720	1.217	1.937
1957	703	1.112	1.815
Totaal :	15.027	15.348	30.375

(*) De werken voor startbanen op vliegvelden werden afgetrokken en zijn overgedragen op de tabel van « andere werken ».

b) Andere werken.

De werken van burgerlijke bouwkunde van de openbare sector buiten die betreffende gebouwen, bestaan hoofdzakelijk uit wegen, bruggen, grote grondwerken, kaaien. Om een globale raming te bekomen, volstaat het dat men het programma der Rijkswegen en waterwegen (met uitzondering van de op Hollands grondgebied uit te voeren werken) in zijn geheel neemt en dat men uit de programma's van Verkeerswezen en van de werken der ondergeschikte besturen, die onder hoofdstuk II weergegeven werden, het deel neemt dat op grote werken van burgerlijke bouwkunde dient aangerekend te worden.

Volgende tabel vat de uitslagen van deze ontleding samen :

Jaar	Staat	Wegen Ondergeschikte besturen	Totaal	Waterwegen (Belg. grondg.)	Havens N.M.B.S. Allerlei (*)	Totaal (Belg. grondg.)
1948	860	1.000	1.860	1.646	2.068	5.574
1949	789	1.000	1.789	2.354	1.915	6.058
1950	826	1.000	1.826	2.619	2.134	6.579
1951	828	1.000	1.828	2.697	1.964	6.489
1952	902	800	1.702	2.923	1.821	6.446
1953	877	800	1.677	2.536	1.641	5.854
1954	912	800	1.712	2.597	1.081	5.390
1955	860	800	1.660	2.382	840	4.882
1956	846	800	1.646	2.362	654	4.662
1957	850	800	1.650	2.096	611	4.357
Total :	8.550	8.800	17.350	24.212	14.729	56.291

(*) In deze post is het bedrag van 50 miljoen begrepen dat in de voorgaande tabel afgetrokken is van de post « Bouwwerken » van Landsverdediging.

Een eerste onderzoek van deze tabel leidt onmiddellijk tot dezelfde gevolgtrekking als die welke zo pas voor de gebouwen gemaakt werd : de verdeling der uitgaven over de tijd moet volledig herzien worden.

4. Propositions.

a) Bâtiments.

Le tableau ci-après résume les propositions auxquelles il a paru raisonnable de s'arrêter sur la base des évaluations de la capacité en construction de bâtiments.

On remarquera que les prévisions de 1948 s'inscrivent à quelque 2.700 millions, ce qui dépasse dans une mesure déjà notable le montant maximum de 2 milliards qu'on s'était fixé comme plafond.

Il convient de signaler, à ce sujet, qu'une partie des dépenses prévues, soit 15 p. c. au moins, porte sur des acquisitions de bâtiments ou terrains. Ces acquisitions, ainsi qu'il sera exposé plus loin, ne doivent évidemment pas intervenir lorsqu'on compare les possibilités physiques aux travaux à réaliser.

Compte tenu de cette remarque, il apparaît que le montant global prévu pour les constructions nouvelles se rapproche sensiblement du plafond maximum théorique. Il conviendra néanmoins de suivre avec vigilance l'évolution de la situation dans ce secteur.

PROPOSITIONS CONCERNANT LES BATIMENTS
DE TOUT LE SECTEUR PUBLIC.

(En millions de francs.)

Années	Première urgence			Deuxième urgence		
	Etat (*)	Adm. sub. et org. paraét.	Total	Etat	Adm. sub. et org. paraét.	Total
1948	1.536	1.195	2.731	—	—	—
1949	1.269	1.293	2.562	335	65	400
1950	1.304	1.079	2.383	275	154	429
1951	1.270	1.081	2.351	278	280	558
1952	1.303	915	2.218	317	442	759
1953	1.102	775	1.877	277	594	871
1954	1.170	775	1.945	394	619	1.013
1955	910	640	1.550	425	605	1.030
1956	1.023	630	1.653	445	586	1.031
1957	903	590	1.493	491	480	971
Total :	11.790	8.973	20.763	3.237	3.825	7.062

(*) Même remarque qu'au tableau ci-dessus des « Bâtiments » « Besoins présentés ».

b) Autres travaux.

Le tableau ci-dessous résume les propositions du programme décennal dans le domaine des grands travaux, par catégorie : routes, voies hydrauliques, administrations subordonnées et organismes parastatiques; il y a lieu de remarquer que l'on a extrait du programme des voies hydrauliques, les dépenses prévues pour les travaux du canal Gand-Terneuzen à réaliser sur le territoire des Pays-Bas. Ces travaux ne feront, en effet, pas appel à de la main-d'œuvre belge.

4. Voorstellen.

a) Gebouwen.

Onderstaande tabel vat de voorstellen samen, die werden opgemaakt met inachtneming van de ramingen der capaciteit inzake oprichting van gebouwen.

Men zal zien dat de ramingen van 1948 circa 2.700 miljoen bedragen, wat reeds merkkelijk meer is dan het maximumbedrag van 2 milliard dat men als hoogtegrens genomen had.

Hierbij dient opgemerkt dat een deel der geraamde uitgaven, te weten minstens 15 t. h., betrekking heeft op verwervingen van gebouwen of gronden. Zoals verder zal aangetoond worden, komen deze verwervingen natuurlijk niet in aanmerking wanneer men de fysieke mogelijkheden met de uit te voeren werken vergelijkt.

Wanneer men rekening houdt met deze opmerking, blijkt het dat het voor de nieuwe gebouwen voorziene globale bedrag de theoretische hoogtegrens dicht benadert. Niettemin zal men de ontwikkeling van de toestand in deze sector aandachtig dienen na te gaan.

VOORSTELLEN BETREFFENDE DE GEBOUWEN
VAN DE GEHELE OPENBARE SECTOR.

(In miljoen frank.)

Jaar	Dringendheid I			Dringendheid II		
	Staat (*)	Onderg. best. en parast. lichamen	Totaal	Staat	Onderg. best. en parast. lichamen	Totaal
1948	1.536	1.195	2.731	—	—	—
1949	1.269	1.293	2.562	335	65	400
1950	1.304	1.079	2.383	275	154	429
1951	1.270	1.081	2.351	278	280	558
1952	1.303	915	2.218	317	442	759
1953	1.102	775	1.877	277	594	871
1954	1.170	775	1.945	394	619	1.013
1955	910	640	1.550	425	605	1.030
1956	1.023	630	1.653	445	586	1.031
1957	903	590	1.493	491	480	971
Totaal :	11.790	8.973	20.763	3.237	3.825	7.062

(*) Zelfde opmerking als bij bovenstaande tabel der « Gebouwen », « Voorgelegde behoeften ».

b) Andere werken.

De hieronder volgende tabel geeft een samenvatting van de voorstellen van het tienjarenprogramma op het gebied van de grote werken, per categorie : rijkswegen, waterwegen, ondergeschikte besturen en parastatale lichamen; er dient opgemerkt dat de uitgaven, voorzien voor de werken van het kanaal Gent-Terneuzen die op Nederlands grondgebied moeten verricht worden, uit het programma der waterwegen verwijderd werden. Inderdaad zal voor deze werken geen beroep op Belgische werkrachten gedaan worden.

Années	1 ^e urgence				2 ^e urgence			
	Routes Etat	Voies hydrauliques (terr. belge)	Admin. subord. et organ. paraét.	Total	Routes Etat	Voies hydrau- liques	Admin. subord. et organ. paraét.	Total
<i>Dringendheid I</i>					<i>Dringendheid II</i>			
Jaar	Rijkswegen	Waterwegen Belg. grondgeb.	Onderg. best. en parast.lich.	Totaal	Rijkswegen	Water- wegen	Onderg. best. en parast.lich.	Totaal
1948	755	1.715	1.740	4.210	—	—	—	—
1949	720	2.028	2.038	4.786	122	326	280	728
1950	718	2.115	2.302	5.135	98	504	470	1.072
1951	696	2.162	2.142	5.000	114	526	489	1.129
1952	673	2.002	1.922	4.597	229	911	521	1.661
1953	596	1.670	1.677	3.943	281	856	595	1.732
1954	585	1.699	1.612	3.896	327	888	635	1.850
1955	625	1.441	1.244	3.310	235	931	597	1.763
1956	539	1.317	980	2.836	311	1.035	585	1.931
1957	620	1.178	925	2.723	306	908	575	1.789
Total Totaal.	6.527	17.327	16.582	40.436	2.023	6.885	4.747	13.655

L'examen de ce tableau révèle que le programme total de grands travaux de première urgence est de l'ordre de 40 milliards en dix ans, soit non loin du maximum qu'il semble possible de réaliser sur la base des évaluations actuelles de la capacité. A première vue donc, seul un renversement de la conjoncture devrait permettre l'exécution du programme de deuxième urgence. C'est d'ailleurs là la signification réelle de réserve conjoncturelle donnée aux travaux d'urgence II.

Deze tabel toont aan, dat het totaal programma van grote werken onder dringendheid I circa 40 miljard in 10 jaar bedraagt, dus niet ver van het maximum dat men schijnt te kunnen verwezenlijken op basis van de tegenwoordige ramingen van de capaciteit. Op het eerste gezicht zou dus alleen een kentering van de conjunctuur de uitvoering van het programma van dringendheid II mogelijk maken. Dit is trouwens de ware betekenis van conjuncturele reserve die aan de werken onder dringendheid II toegekend werd.

c) Récapitulation.

PROGRAMME PROPOSÉ POUR TOUS TRAVAUX DE GÉNIE CIVIL.

(En millions de francs.)

Années	1 ^e urgence		
	Bâtiments	Grands travaux	Total
<i>Dringendheid I</i>			
Jaar	Gebouwen	Grote werken	Totaal
1948	2.731	4.210	6.941
1949	2.562	4.786	7.348
1950	2.383	5.135	7.518
1951	2.351	5.000	7.351
1952	2.218	4.597	6.815
1953	1.877	3.943	5.820
1954	1.945	3.896	5.841
1955	1.550	3.310	4.860
1956	1.653	2.836	4.489
1957	1.493	2.723	4.216
Total Totaal	20.763	40.436	61.199

c) Samenvatting.

PROGRAMMA VOORGESTELD VOOR ALLE WERKEN VAN BURGERLIJKE BOUWKUNDE.

(In miljoen frank.)

2 ^e urgence			
Bâtiments	Grands travaux	Total	Total général
<i>Dringendheid II</i>			
Gebouwen	Grote werken	Totaal	Alg. totaal
—	—	—	6.941
400	728	1.128	8.476
429	1.072	1.501	9.019
558	1.129	1.687	9.038
759	1.661	2.420	9.235
871	1.732	2.603	8.423
1.013	1.850	2.863	8.704
1.030	1.763	2.793	7.653
1.031	1.931	2.962	7.451
971	1.789	2.760	6.976
7.062	13.655	20.717	81.916

Il était utile de faire dans le tableau ci-dessus, la totalisation des éléments repris aux deux tableaux précédents, ce qui résumera les propositions globales du programme décennal en matière de travaux de génie civil, bâtiments et autres.

Het was nuttig in bovenstaande tabel het totaal te geven van de elementen die op de voorgaande twee tabellen voorkomen. Daardoor bekomt men een samenvatting van de totale voorstellen van het tienjarenprogramma inzake werken van burgerlijke bouwkunde, zowel gebouwen als andere.

On constate ainsi que, malgré les réductions proposées, le programme des premières années dépasserait encore sensiblement, et ce pour l'urgence I seulement, le total de 6,5 milliards par an que l'on s'était proposé comme plafond maximum.

Il y a lieu cependant d'insister sur le fait que, dans le domaine des travaux publics, les évaluations de départ sur le potentiel du secteur du génie civil ne peuvent être considérées comme absolues. Elles sont valables dans le cadre de notre outillage et de nos méthodes actuelles et dans l'hypothèse de la répartition adoptée entre les diverses catégories de travaux. On peut cependant espérer que l'amélioration de cet outillage et de ces méthodes, l'augmentation du personnel ouvrier dans la construction et un ralentissement de l'activité dans le domaine des bâtiments industriels et commerciaux seront autant de facteurs qui permettront de dépasser le volume de 6,5 milliards par an. Cette majoration des possibilités permettra d'envisager la réalisation au moins partielle des travaux de deuxième urgence pendant la période décennale considérée.

Une conclusion essentielle se dégage des montants indiqués : pour les dix années à venir, le domaine du génie civil absorbera une part très importante de l'ensemble des investissements du secteur public (suivant le développement des travaux de deuxième urgence, de 60 à 82 milliards environ). L'Etat et les organismes publics ont donc un intérêt primordial à voir l'industrie de la construction s'outiller et s'organiser dans le sens d'une augmentation du volume des travaux réalisables et d'un abaissement de leur coût de revient. Le programme présenté peut servir de point de départ pour ce progrès.

*
* *

Une dernière remarque doit être faite en ce qui concerne les acquisitions de l'Etat dans le domaine des bâtiments. Si, dans un volume total de 1 milliard par exemple, une part de 200 millions doit faire l'objet d'*acquisitions*, seule la différence, soit 800 millions, représente le volume des *constructions* proprement dites et doit être prise en considération au point de vue de la comparaison avec les possibilités physiques de réalisation. Autant, au point de vue financier, c'est le montant total qui importe, autant, au point de vue des matériaux ou de la main-d'œuvre, c'est la partie à construire qui doit seule être considérée.

Cette remarque est importante : dans les domaines présentés, il n'a pas toujours été possible de discerner les acquisitions des constructions elles-mêmes, ce qui a conduit, dans l'ensemble, à des appréciations peut-être un peu pessimistes. Ces appréciations devront être revues : les programmes proposés en urgence II seront peut-être réalisables plus aisés-

Aldus kan men vaststellen dat het programma der eerste jaren het totaal van 6,5 milliard per jaar dat als uiterste grens gedacht was, nog merkkelijk zou overschrijden niettegenstaande de voorgestelde inkrimpingen, en wel voor dringendheid I alleen reeds.

Nochtans dient er nadruk op gelegd, dat bij openbare werken de aanvangsramingen omtrent het potentieel van de sector « burgerlijke bouwkunde » niet als absoluut moeten worden beschouwd. Ze hebben waarde in het raam van onze outillering en van onze huidige methoden en in de veronderstelling dat de gekozen verdeling tussen de verschillende categorieën van werken dezelfde zou blijven. Er mag evenwel gehoopt worden dat de verbetering van deze outillering en deze methoden, de aangroei van het werkkliedenpersoneel in het bouwbedrijf en een vermindering van de bedrijvigheid op het gebied van industriële en handelsgebouwen, factoren zullen zijn waardoor het mogelijk zal worden voornoemde grens van 6,5 milliard per jaar te overschrijden. Deze vermeerdering der mogelijkheden zal het toelaten de uitvoering van ten minste een deel der werken van dringendheid II in de loop van de beschouwde tienjarenperiode in overweging te nemen.

Het onderzoek van de opgegeven bedragen leidt tot de volgende hoogst belangrijke gevolgtrekking : in de eerstkomende tien jaren zal de burgerlijke bouwkunde een zeer aanzienlijk deel van het geheel der investeringen van de openbare sector in beslag nemen (ongeveer 60 tot 82 milliard, naar gelang van de ontwikkeling der werken van dringendheid II). De Staat en de openbare lichamen hebben er dus een allergrootst belang bij, dat het bouwbedrijf zich zou outillieren en organiseren met het oog op een vermeerdering van de totale omvang der uitvoerbare werken en een verlaging van de kostprijs. Het voorgelegde programma kan voor deze vooruitgang als vertrekpunt dienen.

*
* *

Er dient nog een laatste opmerking gemaakt betreffende de verwervingen van de Staat inzake gebouwen. Indien in een totaal van 1 milliard, bij voorbeeld, een deel ten bedrage van 200 miljoen voor *verwervingen* moet dienen, dan vertegenwoordigt alleen het verschil, namelijk 800 miljoen, de eigenlijke *bouwwerken* en mag ook alleen dit verschil in aanmerking komen voor de vergelijking met de fysische verwezenlijkingmogelijkheden.

Terwijl in financieel opzicht het totaal bedrag in aanmerking komt, dient uit het oogpunt van materialen en arbeidskrachten enkel het te bouwen deel beschouwd te worden.

Deze bemerking is belangrijk; het was niet altijd mogelijk om in de voorgelegde behoeften de verwervingen en de bouwwerken zelf te onderscheiden, wat in het algemeen wellicht tot ietwat pessimistische ramingen geleid heeft. Deze zullen moeten herzien worden : de onder dringendheid II voorgestelde programma's zullen misschien gemakke-

ment qu'il n'est prévu si les acquisitions proprement dites représentent un volume susceptible de ramener les constructions projetées au niveau des possibilités.

II. — AUTRES SECTEURS.

L'étude qui a été faite ci-dessus a porté sur un secteur essentiel — le génie civil — que l'on sait constituer un étranglement dans les possibilités de réalisations du pays. Il serait toutefois utile de faire un rapide tour d'horizon pour examiner si d'autres domaines ne peuvent constituer un étranglement analogue. Il y aurait lieu, notamment, d'examiner les secteurs des fabrications métalliques et de la production de certains matériaux, tels que l'acier, le ciment, le bois, les briques.

En principe, la Belgique étant exportatrice dans la plupart de ces secteurs, il semble qu'une politique économique coordonnée doive permettre d'éviter tout étranglement. Toutefois, un examen plus attentif de la question révèle que l'exportation de certains matériaux ou produits fabriqués est nécessaire pour permettre en compensation, l'importation d'autres matériaux, ou produits essentiels. Par exemple, l'exportation d'acier ou de wagons peut être nécessaire pour l'importation de produits alimentaires ou de bois.

De plus, si la Belgique exporte 30 à 40 p. c. de l'ensemble de sa production de produits métalliques fabriqués, certaines catégories de ces produits pourraient néanmoins être déficitaires sur le marché intérieur.

Cependant, il ne semble pas actuellement que la carence des secteurs autres que le génie civil constitue un obstacle insurmontable. Cette question doit faire l'objet de l'attention du Gouvernement et la politique économique doit être coordonnée avec celle des investissements.

* *

B. — POSSIBILITÉS ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES DE RÉALISATION.

En dehors des possibilités physiques de réalisation calculées sur la base d'une répartition pour 1948 entre les besoins du secteur privé et ceux du secteur public, répartition qui doit pouvoir être modifiée en raison des circonstances économiques, il y a lieu de tenir compte du facteur propre à l'évolution économique. La ventilation entre secteur privé et secteur public doit être reconsidérée dans les années ultérieures si des modifications de la structure comme de la conjoncture économique viennent à le postuler.

Les possibilités économiques créent donc un deuxième élément du problème qui devra modifier le cas échéant, les données tirées de l'étude des possibilités physiques.

Sous un autre aspect encore, il y aurait lieu de donner la priorité aux investissements directement productifs, susceptibles, par conséquent, de faciliter

liker kunnen verwezenlijkt worden dan voorzien is, indien de eigenlijke verwervingen aanzienlijk genoeg zijn om de voorgenomen bouwwerken terug op het peil te brengen waarop ze kunnen uitgevoerd worden.

II. — ANDERE SECTOREN.

In voorgaande studie werd dus een essentiële sector bestudeerd, te weten de burgerlijke bouwkunde, waarin 's lands verwezenlijkingsmogelijkheden ten eerste beperkt zijn. Nochtans zou het nuttig zijn even rond te kijken om na te gaan of andere gebieden wellicht ook niet een dergelijke belemmering vormen. Er zou namelijk een onderzoek dienen verricht in de sectoren van de metaalverwerking en van de voortbrenging van sommige materialen, zoals staal, cement, hout, bakstenen.

Aangezien België in de meeste van die sectoren als exportland voorkomt, schijnt het in principe mogelijk dat een gecoördineerde economische politiek elke beknelling in het binnenland zou kunnen beletten. Uit een nader onderzoek van de kwestie blijkt evenwel, dat het nodig is zekere materialen of afgewerkte goederen uit te voeren om in ruil andere materialen of essentiële goederen te kunnen betrekken. De uitvoer van staal of wagons bijvoorbeeld kan nodig zijn om voedingswaren of hout te kunnen invoeren.

Bovendien, al exporteert België 30 tot 40 t. h. van zijn gehele productie van afgewerkte metaalwaren, dan is het niettemin mogelijk dat sommige van die goederen op de binnenlandse markt met verlies zouden moeten afgezet worden.

Op dit ogenblik schijnt het nochtans niet, dat het in gebreke blijven van de sectoren buiten de burgerlijke bouwkunde een onoverkomelijke hinderpaal zou vormen. Deze kwestie dient door de Regering aandachtig onderzocht, en de economische politiek moet met die van de investeringen gecoördineerd worden.

* *

B. — ECONOMISCHE EN FINANCIËLE VERWEZENLIJKINGSMOGELIJKHEDEN.

Buiten de fysieke verwezenlijkingsmogelijkheden, die berekend zijn op basis van een verdeling voor 1948 tussen de behoeften van de private en die van de openbare sector, welke verdeling volgens de economische omstandigheden moet kunnen gewijzigd worden, dient er ook rekening gehouden met de factor van de economische ontwikkelingsgang.

De verdeling tussen private en openbare sector moet in de latere jaren opnieuw beschouwd worden, indien veranderingen in de economische structuur of conjunctuur zulks zouden vereisen.

De economische mogelijkheden vormen dus een tweede bestanddeel van het probleem; ze zullen in voorkomend geval de gegevens die uit de studie van de fysieke mogelijkheden getrokken werden, moeten wijzigen.

In een ander opzicht nog zou de voorkeur dienen gegeven aan de rechtstreeks productieve investeringen, die dus de verwezenlijking der volgende

la réalisation des tranches ultérieures d'investissements envisagés et qui seuls justifient le recours à l'emprunt. A côté des possibilités physiques et économiques de réalisation, il convient donc de considérer les possibilités financières qui peuvent représenter une autre et importante limitation au programme d'investissements du secteur public. Plus largement d'ailleurs, les possibilités financières ne constitueront pas toujours une limitation au sens étroit du terme. Elles pourraient créer la nécessité d'augmenter le programme d'investissements au cours d'années où les ressources seraient abondantes, suivant les principes de la politique conjoncturelle. Elles pourraient ainsi influencer la répartition des investissements entre le secteur public et le secteur privé à ce nouveau point de vue.

En ce qui concerne 1948, il appert que les possibilités physiques de réalisation sont inférieures aux possibilités financières et doivent entraîner une nouvelle limitation des programmes budgétaires arrêtés à ce jour. Il en résulte que pour chacune des années ultérieures, le programme devra être périodiquement revu au triple point de vue physique, économique et financier, sur les bases d'une nouvelle appréciation des exigences économiques et des possibilités financières aussi bien que techniques. Cet examen devra être poursuivi de commun accord entre les Départements possédant les attributions de coordination économique, les attributions financières et les attributions afférentes à l'équilibre budgétaire.

Dans le même ordre d'idées, la question s'est posée de savoir si la réalisation d'amortissements industriels pourrait être considérée comme compatible avec les possibilités techniques actuelles de l'organisation budgétaire de la fonction publique. Il y a lieu de répondre affirmativement en ce sens que l'inscription de crédits de renouvellement au budget de l'Etat sur la base de programmes de remplacement du matériel de service suffit à en tenir lieu, compte tenu de la nature des activités de l'Etat et du régime financier organique qui lui est propre. En ce qui concerne les organismes parastataux, l'inscription des crédits de renouvellement et d'équipement peut être harmonisée par l'établissement de programmes basés sur l'enregistrement comptable des amortissements nécessaires, enregistrement qui serait opéré conformément aux principes de la comptabilité industrielle.

* *

Il n'est sans doute pas inutile de souligner que, dans le secteur des investissements publics, le recours à l'emprunt implique la participation de l'économie privée. Cette participation est facultative et une concurrence entre les besoins des deux domaines se manifeste : des investissements privés

schrijven van beoogde investeringen zouden kunnen vergemakkelijken.

Ook kan alleen voor deze rechtstreeks productieve investeringen een lening gerechtvaardigd zijn. Buiten de fysieke en economische verwezenlijkingmogelijkheden moet men dus nog de financiële mogelijkheden beschouwen, die op hun beurt en dan in aanzienlijke mate het investeringsprogramma van de openbare sector kunnen beperken. Wanneer men anderzijds de zaken meer algemeen beziet, dan zal men ook begrijpen dat de financiële mogelijkheden niet steeds een eigenlijke beperking zullen vormen. In de jaren dat de geldmiddelen overvloedig zijn, zouden de financiële mogelijkheden volgens de principes der conjuncturele politiek een verhoging van het investeringsprogramma kunnen noodzakelijk maken. Aldus zouden ook de financiële mogelijkheden de verdeling der investeringen tussen de openbare en de private sector kunnen beïnvloeden.

Voor 1948 blijken de fysieke verwezenlijkingmogelijkheden geringer te zijn dan de financiële en dus een nieuwe beperking van de thans vastgestelde begrotingsprogramma's noodzakelijk te maken. Hieruit volgt dat voor elk van de latere jaren het programma periodisch in fysiek, economisch en financieel opzicht zal moeten herzien worden op basis van een nieuwe waardering van de economische eisen en van de financiële zowel als technische mogelijkheden. Dit onderzoek zal in gemeen overleg moeten verricht worden door de departementen die de economische coördinatie, de financiën en de vrijwaring van het begrotingsevenwicht in hun bevoegdheid hebben.

In dezelfde gedachtengang stelde zich de vraag of het verrichten van afschrijvingen zou mogen beschouwd worden als verenigbaar met de huidige technische mogelijkheden van de budgetaire inrichting der openbare macht. Hier dient bevestigend op geantwoord, met dien verstande dat het uittrekken van vernieuwingskredieten op de Rijksbegroting, op basis van programma's tot vervanging van het dienstmaterieel, volstaat om de afschrijvingen te vervangen, wanneer men rekening houdt met de aard van de werkzaamheden van de Staat en met het organiek financieel stelsel dat hem eigen is. Wat de parastatale lichamen betreft, kan de inschrijving van de vernieuwingskredieten goed met die van de uitrustingskredieten overeengebracht worden door het opmaken van programma's die op de boekhoudkundige inschrijving van de nodige delgingen steunen, welke inschrijving overeenkomstig de principes van de industriële boekhouding zou geschieden.

* *

Het is ongetwijfeld niet zonder nut er op te wijzen, dat in de sector der openbare investeringen het aangaan van leningen de deelneming van de private economie insluit. Deze deelneming is vrij en er is concurrentie tussen de behoeften van de twee sectoren : te uitgebreide private investeringen

trop étendus peuvent avoir pour conséquence un ralentissement des investissements publics et c'est là un argument important contre tout suréquipement de l'industrie.

En fait, le système fiscal actuel n'offre pas une élasticité suffisante pour permettre de mobiliser, en temps voulu, les ressources nécessaires dans les périodes d'investissements exceptionnels. Dans le secteur public, les possibilités d'autofinancement sont moins accentuées que dans le secteur privé et exigent plus fréquemment de recourir à l'emprunt en même temps qu'à l'impôt. Sur le marché des capitaux, les organismes publics se trouvent donc mis en concurrence de fait avec les investissements du secteur privé.

Cette brève remarque montre combien tous les secteurs d'une même économie sont solidaires et qu'une coordination de la politique générale, fait apparaître la nécessité d'une coordination du crédit.

* *

C. — COMMENTAIRES RELATIFS AUX DIFFÉRENTS PROGRAMMES.

I. — COMMUNICATIONS.

1. Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Dans les considérations générales que nous avons formulées ci-avant, nous avons fait ressortir que dans la masse des travaux à réaliser, une sélection devait être faite et des priorités établies, qui procèdent du degré d'urgence, de l'intérêt économique et social de chacun des travaux prévus, ainsi que des possibilités pratiques de réalisation tant du point de vue du financement que de la main-d'œuvre disponible.

Il convient donc de séparer nettement les besoins réellement les plus urgents et les moins discutables des besoins de caractère plus théorique ou des estimations des dépenses d'équipement répondant, dans une certaine mesure, à une notion de « confort ».

L'analyse des divers postes du programme du grand chemin de fer a conduit aux conclusions suivantes.

VOIE.

D'une façon générale, la politique qui a été préconisée paraît pouvoir s'appliquer parfaitement au programme de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges qui comporte d'importants travaux de génie civil, tant dans le domaine du bâtiment que dans celui des autres travaux.

Il convient donc de revoir la classification adoptée, et de placer en urgence II tous les travaux qui peuvent être momentanément postposés sans conséquences fâcheuses du point de vue de l'exploitation. Il faut par ailleurs éviter d'arrêter ou de retarder les grands travaux en cours, tels ceux qui sont exécutés dans le cadre de la Jonction Nord-Midi.

kunnen dus een vertraging van de openbare ten gevolge hebben, wat een belangrijk argument tegen elke overuitrusting van de nijverheid vormt.

Feitelijk is het huidig fiscaal stelsel niet elastisch genoeg om te rechter tijd in perioden van buitengewone investeringen de nodige hulpbronnen te kunnen mobiliseren. In de openbare sector zijn de mogelijkheden tot zelffinanciering niet zo groot als in de private sector, waardoor het vaker nodig is om zowel tot het aangaan van leningen als tot het heffen van belastingen zijn toevlucht te nemen. Op de kapitaalmarkt zijn de openbare lichamen dus daadwerkelijk in concurrentie met de investeringen van de private sector.

Deze korte opmerking toont aan hoezeer alle sectoren van een en dezelfde economie met elkaar verbonden zijn en dat een coördinatie van de investeringen, die ook een ordening van de algemene politiek veronderstelt, de noodzakelijkheid van een ordening van het krediet doet uitkomen.

* *

C. — TOELICHTING VAN DE VERSCHILLENDE PROGRAMMA'S.

I. — VERKEERSWEZEN.

1. Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

In bovenstaande algemene beschouwingen lieten wij uitschijnen dat in de massa uit te voeren werken een keuze diende gedaan en een voorrangsorte vastgesteld, waarbij beslissend zouden zijn : de graad van dringendheid, het economisch en sociaal belang van elk der voorziene werken, alsook de praktische uitvoeringsmogelijkheden uit het oogpunt zowel van financiering als van beschikbare arbeidskrachten.

Het past dus dat men de werkelijk meest dringende en minst betwistbare behoeften duidelijk zou scheiden van de behoeften van meer theoretische aard of van de ramingen van uitrustingsuitgaven die in zekere mate aan het begrip « confort » beantwoorden.

De ontleding van de verschillende posten van het programma voor de grote spoorweg leidde tot de volgende besluiten :

SPOOR.

Over het algemeen schijnt de in deze studie aanbevolen politiek heel goed op het programma der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te kunnen toegepast worden; het omvat immers belangrijke werken van burgerlijke bouwkunde, zowel wat de oprichting van gebouwen als wat andere werken aangaat.

Men dient dus de eerst toegepaste indeling te herzien en onder dringendheid II al de werken te brengen die voor het ogenblik kunnen uitgesteld worden zonder nadelige gevolgen voor de uitbating. Van de andere kant moet voorkomen worden, dat de grote aan de gang zijnde werken, zoals die welke in het bestek van de Noord-Zuid-Verbinding worden uitgevoerd, zouden stilgelegd of vertraagd worden.

Programme décennal. — PROPOSITIONS.

Unité : millions de francs.

S. N. C. B. — Voie.

OBJET.	Total.	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
<i>Urgence I :</i>											
Ouvrages d'art	805	310	165	145	90	40	30	15	10	—	—
Bâtiments (autres que ceux relatifs à la jonction)	3.230	259	321	320	290	320	340	350	350	340	340
Aménagements des gares	1.170	183	160	160	135	130	120	110	72	50	50
Votes	8.915	503	1.000	1.200	1.200	1.200	772	760	760	760	760
Outillage	90	40	20	20	10	—	—	—	—	—	—
Travaux de la jonction :											
a) Gros œuvre	200	50	50	30	50	—	—	—	—	—	—
b) Bâtiments	550	125	125	125	125	50	—	—	—	—	—
c) Divers	550	125	125	125	125	50	—	—	—	—	—
Totaux urgence I	15.510	1.595	1.966	2.146	2.025	1.790	1.262	1.235	1.192	1.150	1.150
<i>Urgence II :</i>											
Bâtiments	1.400	—	—	10	130	130	262	247	252	237	132
Aménagements des gares	250	—	—	—	—	—	70	60	50	40	30
Votes	1.000	—	30	30	35	20	200	200	200	200	200
Outillage	140	—	—	—	—	—	15	10	—	—	—
Totaux urgence II	2.790	—	30	40	165	150	547	517	502	477	362
Totaux généraux	18.300	1.595	1.996	2.185	2.190	1.940	1.809	1.752	1.694	1.627	1.512

Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

Eenheid : millioen frank.

N. M. B. S. — Spoor.

VOORWERP.	Totaal.	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
<i>Dringendheid I :</i>											
Kunstwerken	805	310	165	145	90	40	30	15	10	—	—
Gebouwen (andere dan die betreffende de verbinding)	3.230	259	321	320	290	320	340	350	350	340	340
Inrichting der stations	1.170	183	160	160	135	130	120	110	72	50	50
Sporen	8.915	503	1.000	1.200	1.200	1.200	772	760	760	760	760
Gereedschap	90	40	20	20	10	—	—	—	—	—	—
Werken der verbinding :											
a) Ruwbouw	200	50	50	50	50	50	—	—	—	—	—
b) Gebouwen	550	125	125	125	125	50	—	—	—	—	—
c) Allerlei	550	125	125	125	125	50	—	—	—	—	—
Totaal Dringendheid I	15.510	1.595	1.966	2.146	2.025	1.790	1.262	1.235	1.192	1.150	1.150
<i>Dringendheid II :</i>											
Gebouwen	1.400	—	—	10	130	130	262	247	252	237	132
Inrichting der stations	250	—	—	—	—	—	70	60	50	40	30
Sporen	1.000	—	30	30	35	20	200	200	200	200	200
Gereedschap	140	—	—	—	—	—	15	10	—	—	—
Totaal Dringendheid II	2.790	—	30	40	165	150	547	517	502	477	362
Algemene totalen	18.300	1.595	1.996	2.185	2.190	1.940	1.809	1.752	1.694	1.627	1.512

Il est enfin nécessaire de revoir l'échelonnement des dépenses, prévu de telle sorte que les premières années paraissent réellement trop chargées. Un certain décalage dans le temps s'impose. Le tableau ci-contre reflète ces considérations.

ELECTRICITÉ ET SIGNALISATION.

Dans l'ensemble, les mêmes remarques peuvent être faites en ce qui concerne ce poste. Le tableau général des propositions en matière de chemin de fer (cf. chapitre IV) en tient compte.

MATÉRIEL.

Moyens de traction.

L'électrification de 1.500 kilomètres du réseau permet de ne plus prévoir le renouvellement du matériel vapeur.

De même, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges propose de remplacer les locomotives de manœuvres T 53 par des tracteurs « Diesel électriques » de 500 CV, et de substituer des tracteurs de 680 CV aux locomotives types 98 et 99.

Cette substitution aura pour effet d'effectuer des économies d'exploitation. Il s'agit donc d'une rationalisation dont il convient d'approuver le principe. Il apparaît néanmoins malaisé de fixer de façon précise, dès à présent, le nombre de tracteurs nécessaires. En l'occurrence, une partie du programme présenté a été inscrite en urgence II.

Voitures et autorails.

Le programme semble pouvoir être accepté dans son ensemble.

Wagons.

Le parc de wagons s'élève actuellement, y compris les 10.000 wagons dont la fourniture est en cours, à quelque 95.000 unités, dont la répartition par âge est la suivante :

Véhicules de moins de 10 ans	: 20.500
Véhicules de 10 à 20 ans	: 2.600
Véhicules de 20 à 30 ans	: 15.000
Véhicules de 30 à 40 ans	: 29.500
Véhicules de 40 ans et plus	: 27.500
	95.100

Le parc de 1938, qui comptait environ 105.000 véhicules, comportait 25 p. c. de wagons de moins de 20 ans, et 40 p. c. environ de wagons de plus de 30 ans.

Le programme de renouvellement présenté porte sur 23.000 wagons, devant remplacer les 27.500 unités qui ont actuellement 40 ans et plus d'âge. La différence entre les deux chiffres provient de ce que les wagons actuels sont de plus grande capacité (20 à 25 tonnes) que les wagons anciens (10 à 15 tonnes).

Ten slotte is het nodig over te gaan tot het herzien van de echelonnering der uitgaven, die zo vastgesteld is dat de eerste jaren werkelijk overlast schijnen. Een zekere opschuiving in de tijd is geboden. Nevenstaande tabel weerspiegelt deze beschouwingen.

ELECTRICITEIT EN SEINDIENST.

Over het algemeen kunnen hier dezelfde opmerkingen gemaakt worden. De algemene tabel der voorstellen inzake spoorwegen (cf. hoofdstuk IV) houdt er rekening mede.

MATERIEEL.

Tractiemiddelen.

De electrificatie van 1.500 kilometer van het net maakt het mogelijk dat de vernieuwing van het materieel voor stoomtrekkracht niet meer moet voorzien worden.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen stelt eveneens voor, de rangeerlocomotieven T. 53 door electrische Dieseltractors van 500 HP, en de locomotieven type 98 en 99 door tractors van 680 HP te vervangen.

Deze vervanging zal een besparing van uitbatingkosten als gevolg hebben. Het betreft hier dus een rationalisatie waarvan het principe dient goedgekeurd. Het schijnt nochtans moeilijk reeds nu het aantal benodigde tractors nauwkeurig te bepalen. Hier werd een gedeelte van het voorgelegde programma onder dringendheid II opgeschreven.

Spoorrijtuigen en railauto's.

Het programma schijnt in zijn geheel te mogen aangenomen worden.

Wagons.

Het wagonpark telt thans, met inbegrip van de 10.000 wagons waarvan de levering aan de gang is, circa 95.000 eenheden, waarvan de indeling volgens ouderdom de volgende is :

Wagons van minder dan 10 jaar	: 20.500
Wagons van 10 tot 20 jaar	: 2.600
Wagons van 20 tot 30 jaar	: 15.000
Wagons van 30 tot 40 jaar	: 29.500
Wagons van 40 jaar en meer	: 27.500
	95.100

In het park van 1938, dat ongeveer 105.000 wagons telde, waren 25 t. h. der wagons minder dan 20 en circa 40 t. h. meer dan 30 jaar oud.

Het voorgelegde vernieuwingsprogramma slaat op 23.000 wagons, bestemd om de 27.500 eenheden te vervangen die thans 40 en meer jaar oud zijn. Het verschil tussen de twee cijfers komt hieruit voort, dat de huidige wagons een grotere draagkracht (20 tot 25 ton) dan de oude (10 tot 15 ton) hebben.

Programme décennal. — PROPOSITIONS.

S. N. C. B. — Achats de matériel.

[illegible]

Tienarenprogramma, — VOORSTELLEN.

N. M. B. S. — Aankopen van materieel.

[illegible]

Sur la base d'un tel renouvellement, le parc se présenterait comme suit, à l'issue de la période décennale considérée :

Véhicules de moins de 10 ans :	23.000	25 %
Véhicules de 10 à 20 ans :	20.500	22 %
Véhicules de 20 à 30 ans :	2.600	3 %
Véhicules de 30 à 40 ans :	15.000	17 %
Véhicules de 40 ans et plus :	29.500	33 %
	90.600	100 %

Il apparaît ainsi immédiatement que si la proportion des wagons de moins de 20 ans, soit 47 %, sera largement améliorée, il n'en restera pas moins un important programme de renouvellement à réaliser au cours de la période décennale ultérieure. En effet, il resterait, au début de 1958, quelque 29.500 wagons, soit 33 %, de plus de 40 ans d'âge.

Cet âge élevé du parc entraîne des dépenses d'exploitation considérables. Il apparaît possible de réaliser une économie annuelle de l'ordre de 200 millions par rapport à la situation actuelle, grâce à l'assainissement envisagé.

En tout état de cause, la capacité totale du parc ne sera pas amoindrie, grâce au tonnage plus élevé des wagons neufs, et semble ainsi suffisante, sauf modifications considérables des points de vue de la production industrielle et de l'économie des transports, pour faire face aux trafics prévisibles.

Charroi automobile.

Les prévisions de ce secteur semblent avoir été faites avec la notion de « confort » mentionnée plus haut.

Elles paraissent pouvoir être réduites sans inconvénient à environ 50 p. c. en première urgence, du moins en ce qui concerne les programmes d'achat de voitures et de camionnettes.

Outillage et gros outillage.

Une remarque analogue peut être faite à ce sujet.

Divers.

Il n'est pas possible de conserver dans un programme d'ensemble, si ce n'est en urgence II, un poste de quelque 1 milliard 400 millions d'achats non spécifiés et aléatoires.

* *

Ces diverses considérations amènent à proposer le programme d'achats de matériel ci-contre (page 76).

* *

ELECTRIFICATION.

Il est indiqué de se rallier aux conclusions de la Commission Nationale d'Electrification des Chemins de Fer Belges, en ce qui concerne l'intérêt que présente la réalisation du programme proposé. Dans

Op basis van dergelijke vernieuwing zou het park op het einde van de beschouwde tienjarenperiode het volgende uitzicht hebben :

Wagons van minder dan 10 jaar :	23.000	25 %
Wagons van 10 tot 20 jaar :	20.500	22 %
Wagons van 20 tot 30 jaar :	2.600	3 %
Wagons van 30 tot 40 jaar :	15.000	17 %
Wagons van 40 jaar en meer :	29.500	33 %
	90.600	100 %

Hieruit blijkt onmiddellijk dat, zo de verhouding der wagons van minder dan 20 jaar, 47 t. h. namelijk, ruimschoots verbeterd zal zijn, er niettemin een belangrijk vernieuwingsprogramma voor de latere tienjarenperiode zal overblijven. Er zouden inderdaad in het begin van 1958 nog circa 29.500 wagons van meer dan 40 jaar, dus 33 t. h., overblijven.

Deze hoge ouderdom van het park veroorzaakt aanzienlijke uitbatingskosten. Dank zij de beoogde sanering blijkt tegenover de huidige toestand een jaarlijkse besparing van circa 200 miljoen mogelijk.

In elk geval zal de totale capaciteit van het park niet verminderd zijn, dank zij de hogere draagkracht van de nieuwe wagons; behoudens aanzienlijke wijzigingen inzake industriële productie en vervoereconomie, schijnt die capaciteit voldoende te zullen zijn om aan al het verkeer dat kan voorzien worden, het hoofd te kunnen bieden.

Autovoertuigen.

In deze sector schijnen de ramingen volgens het vroeger vermelde begrip « confort » gedaan te zijn.

Ze schijnen zonder bezwaren tot ongeveer 50 t. h. (onder dringendheid I te noteren) herleid te kunnen worden, ten minste wat de programma's tot aankoop van rijtuigen en kleine vrachtauto's betreft.

Gereedschap en zwaar gereedschap.

Hier kan een zelfde opmerking gemaakt worden.

Allerlei.

Het is onmogelijk een post van circa 1 milliard 400 miljoen voor onzekere en niet nader bepaalde aankopen in een algemeen programma te behouden, tenzij hij in de categorie « Dringendheid II » zou ondergebracht worden.

* *

Al deze beschouwingen hebben ons er toe geleid nevenstaand programma van materieelaankopen voor te stellen (bladzijde 76).

* *

ELECTRIFICATIE.

Inzake het belang dat er in de verwezenlijking van het op dit terrein voorgestelde programma gelegen is, kan men niet anders dan instemmen met de besluiten van de Nationale Commissie voor de Electrifi-

Le cadre général du rééquipement du pays. L'électrification du réseau ferroviaire paraît devoir jouir d'une place privilégiée, car elle constitue, en même temps que les travaux de rééquipement de l'industrie charbonnière et de l'industrie de l'électricité, une des pierres angulaires de la rénovation de l'appareil économique du pays.

Il est utile de rappeler ici, schématiquement, les raisons qui militent en faveur de l'électrification :

a) du point de vue de l'intérêt général.

1^o L'électrification répond au désir unanime de la population exprimé par la voie des membres de la Commission Nationale d'Electrification des Chemins de Fer qui, venus de tous les horizons : politique, économique et scientifique, en reconnaissent l'urgence nécessaire ;

2^o il s'agit d'un secteur de base dont le rééquipement doit précéder ou être mené de pair avec celui des autres secteurs industriels ;

3^o il est démontré, par les expériences faites dans tous les pays étrangers et sur la ligne Bruxelles-Anvers, que l'électrification accroît sérieusement le trafic des voyageurs, améliorant ainsi les conditions d'exploitation et procurant à la population le moyen d'effectuer des déplacements que, sans cela, elle n'aurait pas faits ;

4^o il en résultera une économie très sensible de charbon (650.000 tonnes par an, correspondant à la consommation annuelle de 400.000 ménages belges) d'une qualité de valeur marchande élevée ;

5^o elle améliorera le diagramme de charge des centrales électriques (la pointe provoquée par les chemins de fer se plaçant en dehors de la pointe industrielle) contribuant ainsi à la réduction du prix de revient de l'énergie électrique ;

6^o elle constitue le complément indispensable de la jonction Nord-Midi dont elle permettra une utilisation intensive tout en réduisant le coût des immobilisations faites dans cette entreprise ;

7^o elle procurera à nos constructeurs de très importantes commandes et, ce qui mieux est, leur permettra de s'équiper pour la production de tracteurs électriques en vue de l'exportation, compensant ainsi la chute de production qui résulte pour la Belgique de l'abandon continu des locomotives à vapeur dont nos industries avaient eu antérieurement un quasi monopole de fabrication.

b) du point de vue de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

1^o elle évitera le rééquipement des parcs de la société en locomotives à vapeur au lieu de locomotives électriques et en voitures métalliques et autorails Diesel au lieu d'automotrices (sur un total de

catie der Belgische Spoorwegen. De electrificatie van het spoorwegnet blijkt in het algemeen bestek van 's lands wederuitrusting een bevoorrechte plaats te moeten innemen, aangezien ze evenals de werken tot wederuitrusting van de kolen- en de electriciteits-industrie een der hoekstenen van de hernieuwing van 's lands economisch apparaat is.

Het is nuttig hier nogmaals in korte trekken de redenen aan te halen die voor de electrificatie pleiten :

a) van het standpunt van het algemeen belang.

1^o de electrificatie beantwoordt aan de eenparige wens der bevolking zoals hij geuit is bij monde van de leden der Nationale Commissie voor de Electrificatie der Belgische Spoorwegen, die zowel de politieke als de economische en de wetenschappelijke zijde van de natie vertegenwoordigen en die erkennen dat de electrificatie dringend noodzakelijk is ;

2^o het betreft hier een basissector waarvan de uitrusting die van de andere industriële sectoren moet voorafgaan of te gelijk met deze moet geschieden ;

3^o de ondervinding die in alle vreemde landen en ook op de lijn Brussel-Antwerpen opgedaan werd, heeft aangetoond dat de electrificatie het reizigers-verkeer gevoelig doet aangroeien, waardoor de uitbatingssomstandigheden verbeteren en de bevolking het middel verschaft wordt om reizen te doen die ze anders niet zou gedaan hebben ;

4^o de electrificatie zal een aanzienlijke besparing van kolen van hoge handelswaarde ten gevolge hebben (650.000 ton per jaar, wat overeenstemt met het jaarlijks verbruik van 400.000 Belgische gezinnen) ;

5^o ze zal de graphiek van de belasting der elektrische centralen verbeteren (aangezien de door de spoorwegen teweeggebrachte spits buiten de industriële zal komen te staan), wat tot een vermindering van de kostprijs van elektrische energie zal bijdragen ;

6^o ze vormt de noodzakelijke aanvulling van de Noord-Zuid-Verbinding, waarvan door haar toedoen sterk zal gebruik gemaakt worden, terwijl ze de kosten van de in deze onderneming verrichte immobilisaties zal verminderen ;

7^o ze zal onze constructeurs zeer belangrijke bestellingen bezorgen en, wat nog beter is, ze zal hen daardoor in de mogelijkheid stellen om zich uit te rusten met het oog op de vervaardiging van elektrische tractoren voor de uitvoer ; hierdoor zou de vermindering van de Belgische productie vergoed worden, welke veroorzaakt wordt door het feit dat er altijd maar verder wordt afgezien van het gebruik van stoomlocomotieven, waarvan de vervaardiging vroeger om zo te zeggen een monopolie van onze industrieën was.

b) van het standpunt van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

1^o ze zal voorkomen dat de parken der Maatschappij opnieuw zouden uitgerust worden met stoomlocomotieven in plaats van elektrische, en met metalen rijtuigen en Diesel railauto's in plaats

6.200 véhicules, il y a actuellement 4.900 voitures en bois datant d'avant 1912); la Société Nationale des Chemins de Fer Belges se trouve à la croisée des chemins : si elle devait s'engager dans la voie du rééquipement « vapeur », l'électrification serait rendue impossible du fait de l'obligation d'investir des sommes considérables pour l'achat de locomotives à vapeur et de voitures;

2^o elle permettra de lutter efficacement contre la concurrence faite par d'autres moyens de transport qui développent rapidement leurs moyens d'action; elle rentrera de ce fait, dans le cadre de la coordination des transports réclamée par tous les spécialistes;

3^o elle diminuera considérablement l'ensemble des dépenses d'exploitation du réseau tout en apportant des perfectionnements techniques dans tous les secteurs de l'exploitation; elle appuiera aussi efficacement les efforts de rationalisation que la Société Nationale des Chemins de Fer Belges poursuit, en divers domaines (réduction continue du personnel, révision de la politique tarifaire, coordination des transports, etc.).

* *

La Commission Nationale d'Electrification a proposé, en définitive, que les travaux prévus soient intégralement exécutés au terme d'une période de cinq années.

Il s'indique de modifier cette position en dépit des avantages divers mentionnés ci-dessus. Il paraît souhaitable d'adopter un rythme tel que l'électrification envisagée soit étalée sur une période d'une durée comprise entre cinq et dix ans, au gré des circonstances et des opportunités offertes par l'économie nationale.

Il a été constaté que la difficulté majeure à surmonter dans les prochaines années pour couvrir les besoins des divers secteurs de notre économie, sera celle de l'insuffisance de main-d'œuvre affectée aux travaux de génie civil, aussi bien dans le domaine des grands travaux que dans celui de la construction. Il y aurait donc de graves inconvénients à voir accorder à l'électrification une priorité qui rendrait impossibles d'autres grands travaux nécessaires et urgents.

Un second argument ressort de l'examen des possibilités de financement. L'aide de l'Etat, sous une forme quelconque, sera nécessaire. Il convient donc de ne pas obérer exagérément les années prochaines.

Un des avantages incontestables que procurera l'électrification consiste dans les répercussions heureuses qu'auront sur l'équipement des ateliers de construction les importantes commandes de matériel qui leur seront passées. Dans ce domaine égale-

van automotrices (op een totaal van 6.200 wagens zijn er thans 4.900 houten rijtuigen van vóór 1912); de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen staat voor een tweesprong : ingeval ze de weg van de stoom-wederuitrusting zou opgaan, zou de electrificatie onmogelijk worden, door de noodzakelijkheid om aanzienlijke bedragen te investeren voor de aankoop van stoomlocomotieven en rijtuigen;

2^o door haar zal het mogelijk zijn om doeltreffend de concurrentie te bestrijden, welke de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt aangedaan door andere verkeersondernemingen die hun actiemiddelen snel ontwikkelen; er zal dus met de electrificatie moeten rekening gehouden worden bij de coördinatie der verschillende verkeersmethoden, die door alle specialisten gevorderd wordt;

3^o ze zal het geheel van de uitbatinguitgaven van het net aanzienlijk doen verminderen terwijl ze in alle sectoren van de exploitatie technische verbeteringen invoeren zal; ook zullen de rationalisatiepogingen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen op verschillende gebieden (voordurende personeelsinkrimping, herziening van de tarievenpolitiek, coördinatie van het vervoer, enz.) er doeltreffend door bevorderd worden.

* *

De Nationale Commissie voor de Electrificatie stelde ten slotte voor dat de voorziene werken geheel en al in tijd van vijf jaar zouden uitgevoerd worden.

Het is nochtans geraden die positie te wijzigen ondanks de verschillende hierboven aangehaalde voordelen. Het blijkt gewenst het ritme van de werken zo te regelen, dat de beoogde electrificatie zou worden verdeeld over een periode waarvan de duur tussen vijf en tien jaar zou schommelen, volgens de omstandigheden en de gelegenheden die door de nationale economie zullen geboden worden.

Er werd inderdaad vastgesteld, dat de grootste moeilijkheid die in de eerstvolgende jaren moet overwonnen worden om de behoeften der onderscheiden sectoren van onze economie te kunnen voldoen, de ontoereikendheid van de werkkrachten voor de werken van burgerlijke bouwkunde zal zijn, welke ontoereikendheid zich zowel bij de grote werken als in het bouwbedrijf zal voordoen.

Er zouden dus grote moeilijkheden ontstaan indien aan de electrificatie een voorrang werd verleend die de uitvoering van andere noodzakelijke en dringende grote werken zou onmogelijk maken.

Een tweede argument wordt verschaft door het onderzoek van de financieringsmogelijkheden. De Staat zal noodzakelijk in een of andere vorm zijn hulp moeten verlenen. Het is dus raadzaam de eerstkomende jaren niet overdreven te belasten.

Een van de onbetwistbare voordelen die de electrificatie zal meebrengen, bestaat in de gunstige weerslag, op de uitrusting der constructiewerkplaatsen, van de belangrijke materieelbestellingen die bij deze zullen geplaatst worden. Op dit gebied

ment, l'intérêt commande l'étalement sur un maximum de dix ans. Ceci permettra d'abord d'effectuer des essais qui s'avèreraient plus malaisés dans un délai moindre; par ailleurs, il sera ainsi possible de réserver une partie plus importante de la production de nos ateliers en vue de l'exportation, ce qui aurait pour conséquence d'améliorer un des éléments de la balance des comptes.

Dans le cadre d'un programme bien étudié, l'étalement des travaux d'électrification sur dix ans au lieu de cinq ans exercera une influence négligeable sur les sujétions de renouvellement du matériel vapeur. De même, le rythme de modernisation du réseau apparaît ainsi comme suffisant pour permettre à la Société Nationale de lutter efficacement contre la concurrence des autres modes de transport, et d'apporter en temps opportun des perfectionnements techniques dans l'exploitation du réseau.

Enfin, des travaux d'une telle ampleur demeurent, dans le cours de leur réalisation, soumis à de grands aléas. Des éléments divers sont susceptibles d'interrompre, dans certains cas, le bon développement des travaux. La méthode qui consiste à entamer simultanément toutes les sections à électrifier accumule et étend les risques d'interruption à l'ensemble du travail. Il sera possible d'éviter ces risques si l'on décompose le programme d'ensemble en un certain nombre de sections, à entamer dans un ordre de priorité à observer jusqu'à achèvement complet de l'ouvrage.

* *

2. Office National de la Jonction.

L'avancement des travaux relatifs à la Jonction doit se faire à la même cadence que ceux entrepris par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, chargée de l'autre partie du travail technique. Un avancement harmonieux des deux ensembles est évidemment nécessaire et l'achèvement des travaux de l'Office National de la Jonction a donc été prévu en urgence I sur les cinq années nécessaires aux Chemins de Fer pour terminer leur propre part.

Seuls quelques travaux de parachèvement de locaux non indispensables pourraient éventuellement être inscrits en urgence II.

* *

3. Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

Le programme des vicinaux dans son ensemble ne paraît pas devoir subir de réduction importante. La non-reconstruction d'une importante partie des lignes supprimées par les armées d'occupation conduit à une réduction de 325 kilomètres, soit près de 10 p. c. de la longueur totale du réseau.

D'autre part, le programme ne comporte pratiquement pas d'ouvrage de génie civil et il ne risque

vergt het algemeen belang eveneens de verdeling over een maximum van tien jaar. Vooreerst zal het hierdoor mogelijk zijn proefnemingen te doen, wat moeilijker zou gaan bij een kortere termijn; bovendien zal aldus een aanzienlijker deel der productie van onze werkplaatsen kunnen geëxporteerd worden, waardoor een der bestanddelen van onze betalingsbalans zal verbeteren.

In het bestek van een wel bestudeerd programma zal de verdeling van de electrificatiewerken over tien in plaats van vijf jaren slechts een zeer geringe invloed hebben op de regelmatige vernieuwing van het stoom-materieel. Evenzo schijnt aldus het ritme der modernisering van het net voldoende te zijn om de Nationale Maatschappij in staat te stellen de concurrentie van de andere wijzen van vervoer doeltreffend te bestrijden en te rechter tijd technische verbeteringen in de uitbating van het net in te voeren.

Werken die zo uitgebreid zijn, blijven ten slotte aan grote wisselvalligheden onderworpen zolang ze in uitvoering zijn. Verschillende elementen kunnen in zekere gevallen de goede gang van de werken stremmen. De methode die er in bestaat alle te electrificeren secties te gelijk aan te vatten, hoopt de mogelijkheden tot onderbreking op en verspreidt ze over het geheel van het werk. Men zal deze risico's kunnen vermijden wanneer men het algemeen programma in een zeker aantal secties indeelt, die dan moeten aangevat worden volgens een bepaalde voorrangsorte, welke tot de volledige voltooiing van het werk dezelfde zal dienen te blijven.

* *

2. Nationaal Bureau voor de Noord-Zuid-Verbinding.

De werken aan de Verbinding die door het Nationaal Bureau uitgevoerd worden, moeten in hetzelfde tempo vorderen als die ondernomen door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, welke met het andere deel van het technisch werk belast is. Een harmonische voortgang van de twee gehelen is natuurlijk noodzakelijk. Derhalve werd de voltooiing der werken van het Nationaal Bureau onder dringendheid I voorzien over de vijf jaar die de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen nodig heeft om haar eigen deel te volènden.

Alleen enkele werken tot definitieve voltooiing van niet onmisbare lokalen zouden eventueel onder dringendheid II kunnen genoteerd worden.

* *

3. Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

In zijn geheel genomen, schijnt het programma der Buurtspoorwegen geen belangrijke vermindering te moeten ondergaan. Het niet opnieuw aanleggen van een aanzienlijk gedeelte van de door de bezettingslegers afgeschafte lijnen voert tot een vermindering van 325 kilometer, wat bijna 10 t. h. der totale lengte van het net uitmaakt.

Van de andere kant bevat het programma om zo te zeggen geen werk van burgerlijke bouwkunde en

pas de peser sensiblement sur ce domaine étroit de notre économie. La partie principale des investissements envisagés correspond à du matériel de fabrication mécanique, domaine où il n'y a pas encombrement au point de justifier une intervention négative de l'Etat. Peut-être y aura-t-il lieu de veiller à ce que le matériel relatif à l'électrification des chemins de fer ne soit pas retardé par celui destiné aux vicinaux et qu'il n'y ait pas concurrence entre les délais de livraison dans les deux secteurs.

Une remarque s'impose au point de vue du financement des vicinaux. Ce financement comporte en principe les participations suivantes :

Etat	50 %
Provinces intéressées	25 %
Communes intéressées	25 %
Total	100 %

Or, le renouvellement du matériel se fait à raison de 4 p. c. des *recettes* des lignes non électrifiées et de 5 p. c. de ces recettes pour les lignes électrifiées. Une telle formule est irrationnelle : l'annuité de renouvellement d'un matériel doit être proportionnée à la valeur de l'immobilisé, indépendamment de la recette plus ou moins fructueuse de l'exploitation. Les pourcentages prélevés actuellement sont insuffisants pour assurer ce renouvellement et il y a lieu de se demander jusqu'à quel point il faut maintenir des activités dont le déficit, visible ou non, alourdit encore les charges des pouvoirs publics.

* *

4. Marine.

Les projets de l'Administration de la Marine correspondent à la remise en service d'un outil économique dont la mise en œuvre représente, pour l'Etat, une recette directe. Partant de ce point de vue, il est proposé d'adopter les urgences suivantes :

- bâtiments : urgence I dans la mesure où ces bâtiments sont destinés à abriter le matériel technique nécessaire à l'activité des services;
- ateliers et matériel flottant : urgence I pour la totalité. Il n'y a pas actuellement surcharge des ateliers de construction maritime et le programme de l'Etat doit être réalisé par priorité sur les constructions privées. Il faudra veiller à ce que la réfection des navires saisis n'entrave pas la réfection des bateaux appartenant en propre à l'Etat.

* *

zal het dit eng gebied van onze economie dus niet merkkelijk belasten. Het belangrijkste deel van de beoogde investeringen slaat op materieel vervaardigd door de mechanische industrie, alwaar er geen zodanige opstopping is dat een negatieve tussenkomst van de Staat er door zou gerechtvaardigd zijn. Misschien zal er dienen op gelet, dat de aanmaak van materieel voor de electrificatie der lijnen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen geen vertraging lijdt door gelijkaardig werk voor de buurtspoorwegen, alsook dat de leverings-termijnen in beide sectoren niet samenvallen.

Hier dient een bemerking gemaakt inzake financiering van de Buurtspoorwegen. Deze financiering berust in principe op de volgende bijdragen :

Staat	50 %
Betrokken provinciën	25 %
Betrokken gemeenten	25 %
Totaal	100 %

Welnu, de vernieuwing van het materieel geschiedt naar rato van 4 t. h. van de *ontvangsten* der niet geëlectriceerde lijnen en 5 t. h. van die der geëlectriceerde. Dergelijke formule is irrationeel : de annuïteit voor de vernieuwing van materieel moet aan de waarde van het geïmmobiliseerde geëvenredigd zijn, dus zonder de min of meer vruchtbare ontvangsten van de uitbating in aanmerking te nemen.

De thans toegepaste percentages zijn ontoereikend om die vernieuwing te verzekeren; men dient zich af te vragen in hoeverre men werkzaamheden moet in stand houden, waarvan het zichtbaar of bedekt tekort de lasten van de openbare machten nog verzwaaft.

* *

4. Marine.

De ontwerpen van het Bestuur der Marine hebben betrekking op het weder in dienst stellen van een economisch werktuig waarvan de werking voor de Staat een rechtstreekse ontvangst vertegenwoordigt. Van dit standpunt uit wordt er voorgesteld de volgende dringendheden goed te keuren :

- gebouwen : dringendheid I, in zoverre die gebouwen bestemd zijn om het technisch materieel dat voor de bedrijvigheid van de diensten nodig is, te beschutten;
- werkplaatsen en drijvend materieel : dringendheid I voor het geheel. Er is thans geen overbelasting van de werkplaatsen voor scheepsbouw; ook moet de uitvoering van het programma van de Staat de voorrang hebben boven de private constructies. Men zal er moeten op letten, dat de herstelling van de aangeslagen schepen niet die van de schepen die eigen bezit van de Staat zijn, belemmert.

* *

5. Aéronautique.

Les propositions adoptées pour l'Aéronautique se sont inspirées des principes suivants :

a) Il est nécessaire de disposer, dans le plus bref délai possible, d'un aérodrome de grande classe qui présente :

- des dimensions compatibles avec un atterrissage sûr aux vitesses maxima à envisager pour les avions les plus rapides;
- un équipement technique de balisage, radio-communications, atterrissage sans visibilité, etc., capable de garantir un maximum de sécurité aux appareils de lignes.

b) A côté de cet aérodrome de base, prévoir des aérodromes de secours suffisamment grands et suffisamment sûrs pour permettre quand même l'atterrissage à l'intérieur du territoire, même en période météorologique défavorable.

c) Considérer comme non essentiel et à inscrire en urgence II malgré leur intérêt, les aérodromes d'écologie et de tourisme.

Il a été considéré comme indispensable de concentrer sur les points *a* et *b* l'effort financier qui sera fait en faveur de l'aéronautique civile et de ne faire aux autres aérodromes que les travaux absolument indispensables pour les rendre accessibles au trafic aérien. Le trafic aérien international a pris, dans la vie du monde, une importance énorme qui ne fera que croître et qui intéresse notre pays au double point de vue de la recette que ce trafic apporte et de la renommée qu'il est susceptible de donner au pays. L'élément essentiel dans ce domaine est la sécurité, et toute insuffisance dans l'équipement conduit les pilotes étrangers à éviter l'escale dangereuse et à faire perdre, au pays mal équipé, les avantages considérables d'une activité aérienne intense.

La dimension de notre pays, extrêmement réduite par rapport aux distances que couvrent les grandes lignes, exige de concentrer tous nos efforts sur un aérodrome central supérieurement équipé et techniquement irréprochable. Toute dispersion dans ce domaine est à proscrire absolument. Ce but doit être atteint le plus rapidement possible et il faudra alors reprendre le problème des autres aérodromes.

* *

6. Postes et Chèques Postaux.

Les postes inscrits en urgence I correspondent aux acquisitions d'une nécessité indiscutable. Elles consistent dans les remplacements de matériel qui permettront d'assurer un fonctionnement satisfaisant des services postaux.

Ont été inscrites en urgence II quelques acquisitions moins essentielles et qui peuvent être déplacées suivant les nécessités économiques du moment.

* *

5. Luchtvaart.

De voorstellen voor de Luchtvaart berusten op de volgende principes :

a) Het is nodig binnen de kortst mogelijke tijd te kunnen beschikken over één vliegveld van allereerste klas, hebbende :

- de nodige afmetingen voor een veilige landing bij de maximum-snelheden die voor de snelste vliegtuigen kunnen voorzien worden;
- een technische uitrusting inzake bebakening, radiobERICHTGEVING, landing bij blindvliegen, enz., waardoor aan de lijntoestellen een maximum van veiligheid kan verzekerd worden.

b) Buiten dit basisvliegveld dienen er hulpvliegvelden voorzien, groot en veilig genoeg om zelfs in ongunstige weersomstandigheden toch een landing op Belgisch grondgebied mogelijk te maken.

c) Niettegenstaande hun belang zijn de school- en toerismevliegvelden als niet essentieel te beschouwen en moeten ze onder dringendheid II genoteerd worden.

Het werd noodzakelijk geoordeeld de financiële inspanning ten gunste van de burgerlijke luchtvaart op de punten *a* en *b* te concentreren en op de andere vliegvelden enkel die werken uit te voeren, welke volstrekt nodig zijn om die vliegvelden voor het luchtverkeer bruikbaar te maken. Het internationaal luchtverkeer heeft in het leven van de wereld een buitengewoon grote plaats ingenomen, waarvan de belangrijkheid niet anders dan toenemen kan en ons land interesseert uit het oogpunt zowel van de inkomsten die door dit verkeer verschaft worden als van de faam die het aan het land kan bezorgen. Het voornaamste element op dit gebied is de veiligheid; elke ontoereikendheid in de uitrusting brengt de vreemde piloten er toe de gevaarlijke tussenlanding te vermijden; alzo verliest het slecht uitgeruste land de aanzienlijke voordelen van een levendig luchtverkeer.

De afmetingen van ons land, die uiterst gering zijn in vergelijking met de door de grote lijnen afgelegde afstanden, vergen dat al onze pogingen op een uitstekend uitgerust en technisch onberispelijk centraal vliegveld zouden geconcentreerd worden. Elke versnippering moet hier volstrekt worden vermeden. Dit doel moet zo spoedig mogelijk bereikt worden; daarna kan het probleem der andere vliegvelden terug aangevat worden.

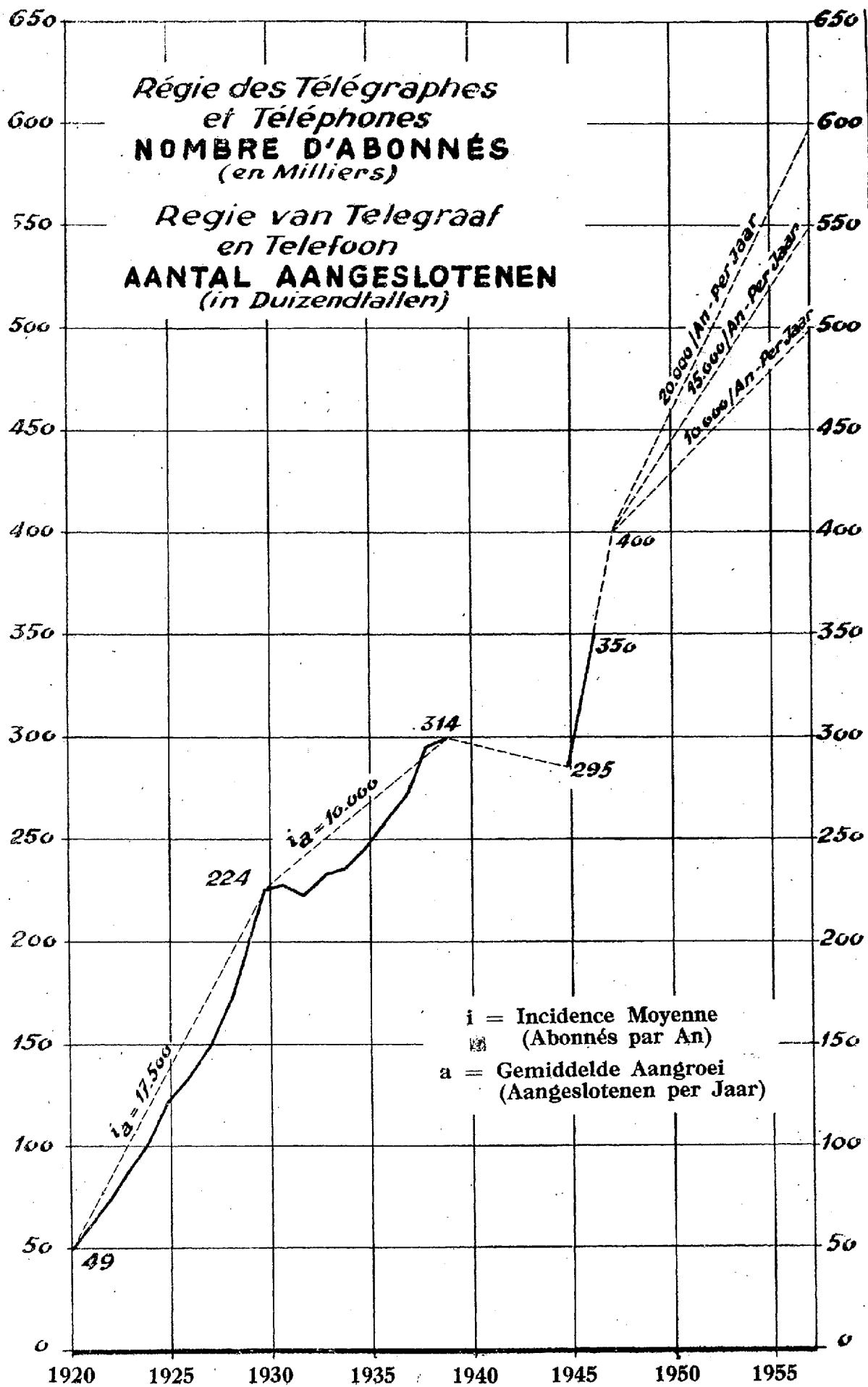
* *

6. Posterijen en Postchecks.

De onder dringendheid I genoteerde posten hebben betrekking op de verwervingen die volstrekt noodzakelijk zijn. Deze dienen om materieel te vervangen ten einde een voldoening gevende werking van de postdiensten te verzekeren.

Onder dringendheid II werden enkele verwervingen ingeschreven, die minder noodzakelijk zijn en naar gelang van de economische noodwendigheden kunnen verplaatst worden.

* *



7. Régie des Télégraphes et des Téléphones.

Sous réserve d'un examen plus approfondi, le programme décennal présenté par la Régie a été reproduit tel quel dans le programme général.

A partir de l'année 1952, la Régie n'a pas établi de plan définitif. Les dépenses forfaitaires renseignées pour la période 1952 à 1957 ont été inscrites par moitié en urgence I et en urgence II.

Il paraît utile de donner une vue schématique sur la progression du nombre des abonnés.

La variation du nombre d'abonnés depuis 1920 s'est faite suivant le graphique ci-contre, qui montre les incidences moyennes intervenues :

- période 1920-1930 : 17.500 abonnés par an;
- période 1930-1939 : 10.000 abonnés par an;
- période 1945-1947 : près de 60.000 abonnés par an.

En fait, les prévisions pour l'avenir doivent tenir compte d'une incidence moyenne, et non des cadences exceptionnelles constatées après les crises ou après les guerres.

Si l'on part du chiffre de 400.000 abonnés qui sera atteint à fin 1947, l'on arrive, pour 1957, et pour les différentes incidences moyennes possibles :

- $i = 10.000$ abonnés par an, à 500.000 abonnés;
- $i = 15.000$ abonnés par an, à 550.000 abonnés;
- $i = 20.000$ abonnés par an, à 600.000 abonnés.

Il apparaît donc que le nombre d'abonnés raccordés en 1957 se situera entre 500.000 et 600.000 considérés comme chiffres extrêmes. Après une période d'activité exceptionnelle due aux destructions de la guerre et à l'absence des renouvellements nécessaires, la Régie des Télégraphes et Téléphones verra son activité revenir à des cadences plus normales.

8. I. N. R.

Le programme présenté par l'I.N.R. ne semble pas exagéré. Il est toutefois bien entendu que les bâtiments correspondants ne doivent pas être considérés comme prioritaires et, si le secteur du génie civil reste étroit, il y a lieu de faire passer avant ceux de l'I.N.R. les ouvrages répondant à une activité économique productrice.

7. Regie van Telegraaf en Telefoon.

Onder voorbehoud van een grondiger onderzoek werd het door de Regie ingediende tienjarenprogramma onveranderd in het algemeen programma opgenomen.

Voor de jaren 1952, enz., heeft de Regie geen definitief plan opgemaakt. De voor het tijdperk 1952-1957 opgegeven forfaitaire uitgaven werden half onder dringendheid I en half onder dringendheid II opgeschreven.

Het blijkt nuttig een schematisch overzicht te geven van de toename van het aantal aangesloten.

Sedert 1920 schommelde het aantal aangesloten volgens nevenstaande graphiek, die de volgende aangroegemiddelden toont :

- tijdperk 1920-1930 : 17.500 aangesloten per jaar;
- tijdperk 1930-1939 : 10.000 aangesloten per jaar;
- tijdperk 1945-1947 : bijna 60.000 aangesloten per jaar.

Bij de vooruitzichten voor de toekomst moet men feitelijk rekening houden met een gemiddelde aangroei, dus niet met de buitengewone sprongen die na de crisissen en de oorlogen vastgesteld worden.

Wanneer men vertrekt van het cijfer van 400 duizend aangesloten dat op het einde van 1947 zal bereikt zijn, komt men voor 1957 en voor de verschillende mogelijke aangroegemiddelden :

- $a = 10.000$ aangesloten per jaar, tot 500.000 aangesloten;
- $a = 15.000$ aangesloten per jaar, tot 550.000 aangesloten;
- $a = 20.000$ aangesloten per jaar, tot 600.000 aangesloten.

Het blijkt dus dat in 1957 het aantal aangesloten tussen de 500.000 en de 600.000, als uiterste cijfers beschouwd, zal bedragen. Na een periode van buitengewone bedrijvigheid die aan de oorlogsvernielingen en het uitblijven van de nodige vernieuwingen toe te schrijven is, zal de activiteit van de Regie van Telegraaf en Telefoon volgens een meer normaal rythme voortschrijden.

8. N. I. R.

Het programma dat door het N.I.R. ingediend werd, schijnt niet overdreven te zijn. Het is nochtans wel verstaan dat de er in vermelde gebouwen niet mogen beschouwd worden als hebbende recht op voorrang. Indien de sector van de burgerlijke bouwkunde eng blijft, zullen de werken die voor een voortbrengende economische bedrijvigheid bestemd zijn, vóór die van het N.I.R. moeten uitgevoerd worden.

II. — TRAVAUX PUBLICS.

Les programmes à effectuer à l'intervention du Département des Travaux Publics comportent presque exclusivement du génie civil et ont donc déjà fait l'objet d'un examen dans l'étude des possibilités physiques de réalisation. Il n'y a pas lieu de reprendre ici les chiffres déjà cités. Il convient toutefois d'insister encore sur le fait que, tout au moins pour les deux ou trois premières années, les propositions énoncées semblent constituer des maxima qu'il faut éviter de dépasser et qu'il serait peut-être même souhaitable de légèrement réduire.

Il est cependant utile de souligner que ces propositions comprennent la réparation des dommages de guerre qui se montent pour 1948, aux chiffres suivants :

Routes de l'Etat . . .	212 millions
Voies hydrauliques . . .	550 millions
Bâtiments de l'Etat . . .	180 millions

942 millions

montants qui figurent au budget du Ministère des Travaux Publics.

Nous dirons quelques mots des propositions relatives aux trois grands secteurs des Travaux Publics.

1. Routes.

Les sommes totales reprises aux propositions sont sensiblement équivalentes aux sommes prévues dans le programme des besoins présentés (cf. page 37).

Quelques modifications dans le programme individuel de certaines routes sont toutefois estimées nécessaires.

Il est notamment proposé de porter en deuxième urgence l'exécution de la « route de Wallonie » et d'accélérer la réfection et l'amélioration de routes diverses, et en particulier des routes existantes dans l'axe de la future route de Wallonie. Le déplacement en deuxième urgence de la route de Wallonie permettra également la réalisation des 1948 de la ceinture du Borinage.

Il est ensuite proposé d'accélérer la remise en état des routes Bruxelles-Charleroi et Bruxelles-Liège tandis que les travaux des routes Bruxelles-Maastricht et Bruxelles-Beaumont seraient retardés vers les années 1954-1955-1956.

Les études relatives à la réalisation de l'autostrade Bruxelles-Ostende ne sont pas terminées à la date du présent rapport.

* *

Il faut souligner ici la nécessité de coordonner le programme des routes de l'Etat avec celui de la voirie provinciale et communale, celui du Chemin de fer et, en général, avec les programmes des divers autres moyens de transport, dans le cadre général d'une coordination des transports. D'ailleurs, la politique routière, dans son ensemble, n'a pas encore reçu une mise au point définitive.

* *

II. — OPENBARE WERKEN.

De programma's die door tussenkomst van het Departement van Openbare Werken moeten uitgevoerd worden, omvatten bijna uitsluitend werken van burgerlijke bouwkunde; ze werden dus reeds onderzocht in de studie over de fysieke verwezenlijkingsmogelijkheden. De reeds aangehaalde cijfers moeten hier derhalve niet meer herhaald worden. Nochtans dient er nog nadruk op gelegd dat, voor de eerste twee of drie jaar ten minste, de ingediende voorstellen denkkelijk een uiterste grens vormen die niet mag worden overschreden en die wellicht zelfs enigszins lager zou mogen gesteld worden.

Het is evenwel nuttig er op te wijzen, dat deze voorstellen de herstelling van oorlogsschade insluiten, die voor 1948 de volgende cijfers bereikt :

Rijkswegen	212 miljoen
Waterwegen	550 miljoen
Rijksgebouwen	180 miljoen

942 miljoen,

welke bedragen op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voorkomen.

Wij zullen enige woorden zeggen over de voorstellen betreffende de drie grote sectoren van Openbare Werken.

1. Rijkswegen.

De totale sommen die op de voorstellen voorkomen, stemmen nagenoeg overeen met de sommen die in het programma der voorgelegde behoeften voorzien zijn (cf. bladzijde 37).

Enkele wijzigingen aan het individueel programma van sommige wegen werden nochtans nodig geacht.

Er wordt namelijk voorgesteld de uitvoering van de « weg van Wallonië » naar dringendheid II over te brengen en de herstelling en verbetering van verschillende wegen te bespoedigen, in het bijzonder de wegen die in de as van de toekomstige weg van Wallonië liggen. Door het overbrengen van de weg van Wallonië naar dringendheid II zal het werk der ringbaan van de Borinage van 1948 af kunnen uitgevoerd worden.

Vervolgens wordt er voorgesteld het weer in orde brengen van de wegen Brussel-Charleroi en Brussel-Luik te bespoedigen, terwijl de werken aan de wegen Brussel-Maastricht en Brussel-Beaumont naar de jaren 1954-1955-1956 zouden verschoven worden.

De studies betreffende de aanleg van de autosnelweg Brussel-Oostende zijn op het huidige ogenblik nog niet geëindigd.

* *

Hier dient gewezen op de noodzakelijkheid om, met het oog op een algemene ordening van het verkeer, het programma der Rijkswegen te coördineren met dat van de provincie- en gemeentewegen, dat van de Spoorwegen en, in het algemeen, met de programma's van de verschillende andere verkeersmiddelen. De wegenpolitiek, in haar geheel genomen, is ten andere nog niet definitief vastgelegd.

* *

2. Voies hydrauliques.

Le programme des besoins présentés pour les voies hydrauliques a été adopté en distinguant deux degrés d'urgence.

Il a été nécessaire de répartir le plus uniformément possible le programme de 18.987 millions figurant en première urgence, dont la plupart des travaux sont absolument nécessaires et urgents.

En ce qui concerne le canal Gand-Terneuzen, une partie des travaux étant exécutée en Hollande, la limitation résultant des possibilités physiques ne doit pas s'appliquer à celle-ci.

Les travaux dont l'exécution a été accélérée le plus possible sont l'achèvement du barrage d'Eupen, le canal et l'écluse de Terneuzen et les travaux d'amélioration de la Sambre, de même que la suppression du bouchon de Lanaye, dont l'achèvement a été prévu pour 1952, conformément aux propositions formulées.

On constatera par l'examen du tableau des propositions que les années 1950-1951-1952 sont extrêmement chargées. Il a paru malaisé de réduire davantage le programme des travaux de ces années.

Un important ouvrage, encore à l'étude, ne figure pas au programme des travaux; il s'agit du Barrage de l'Ourthe qui sera nécessaire pour alimenter en eau potable les grands centres urbains.

Dès à présent, on peut prévoir que la dépense pour ce travail sera de l'ordre de 3 milliards de francs et qu'elle devra être prévue à partir de 1954 pour être répartie sur quatre ou cinq années.

En ce qui concerne la réalisation éventuelle de la liaison directe Anvers-Rhin, il convient de se reporter aux commentaires formulés au chapitre des besoins présentés (v. page 40).

* * *

3. Bâtiments.

Le programme des besoins présentés (page 41) a été considérablement réduit dès 1948 pour tous les bâtiments demandés par les départements intéressés. En effet, le total présenté de 3.058 millions pour 1948 a été ramené à 1.280 millions. La réduction porte entièrement sur le programme figurant au budget extraordinaire.

Les programmes des départements qui ont subi les modifications les plus sensibles sont :

1. Les Finances, département pour lequel il est proposé de répartir sur dix années au lieu de trois le programme de construction de bâtiments (excepté à Bruxelles); cet étalement du programme ne doit pas présenter de difficultés majeures.

2. La Gendarmerie subit une modification analogue à celle des Finances.

2. Waterwegen.

Het programma der inzake waterwegen zich voordoende behoeften werd goedgekeurd met inachtneming van een onderscheid van twee graden van urgentie.

Een zo gelijkvormig mogelijke verdeling is nodig gebleken voor het programma der 18.987 miljoen, urgentie eerste graad, waarvan het merendeel der werken volstrekt nodig en spoedeisend zijn.

Wat het kanaal Gent-Terneuzen betreft wordt een gedeelte der werken uitgevoerd in Holland en dient de beperking voortvloeiend uit de natuurlijke mogelijkheden er niet op toegepast.

De werken, waarvan de uitvoering zo veel mogelijk bespoedigd werd, zijn de voltooiing van de afdamming te Eupen, het kanaal en de sluis van Terneuzen en de verbeteringswerken van de Samber, evenals de uitschakeling van de stop van Ternaaien, waarvan de voltooiing voorzien werd voor 1952, overeenkomstig de overgelegde voorstellen.

Het onderzoek van de tabel der voorstellen toont dadelijk aan, dat de jaren 1950, 1951 en 1952 uiterst bezwaard zijn. Het scheen niet geraden het programma der werken van bewuste jaren nog meer in te krimpen.

Een belangrijk werk, dat nog ter studie ligt komt niet voor in het programma der werken, namelijk de afdamming van de Ourthe die zal nodig zijn om de grote stedencomplexen van drinkwater te voorzien.

Van stonde aan mag verwacht worden dat de uitgave voor dit werk een 3 miljard frank zal bedragen en dat zij dient voorzien met ingang van 1954 om verdeeld te worden over vier of vijf jaar.

Wat de rechtstreekse verbinding Antwerpen-Rijn betreft, dient verwezen naar de commentaar voorkomend in het hoofdstuk der overgelegde behoeften (zie bladz. 40).

* * *

3. Gebouwen.

Het programma der voorgelegde behoeften (bladz. 41) werd van 1948 af aanzienlijk ingekrompen voor alle door de betrokken Departementen gevraagde gebouwen. Het voor 1948 voorgelegde totaal van 3.058 miljoen werd inderdaad tot 1.280 miljoen verminderd. De vermindering slaat geheel op het programma dat op de buitengewone begroting voorkomt.

De departementale programma's die het meest gewijzigd werden, zijn :

1. Financiën, departement waarvoor een verdeling van het gebouwenprogramma (Brussel uitgezonderd) over tien in plaats van drie jaar voorgesteld wordt; deze termijnverlenging zal geen al te grote moeilijkheden veroorzaken.

2. De Gendarmerie ondergaat een zelfde wijziging als Financiën.

3. L'Agriculture, département pour lequel un programme de deuxième urgence (120 millions) a été établi, comportant le Musée et les bâtiments du Jardin Botanique de Meise, les nouveaux bâtiments administratifs centraux et les neuf bâtiments provinciaux (voir tableau, p. 111).

En ce qui concerne le programme de première urgence de ce Département, il a été réparti sur sept ans au lieu de trois, en y donnant une priorité au centre antiaphteux d'Uccle.

4. Les Travaux Publics, dont le programme 1948-1949-1950 a été réduit tandis que le programme de 1954 à 1957 a été augmenté. Il s'agit ici, comme pour les Finances et la Gendarmerie, d'un très grand nombre de petits bâtiments, dont la construction peut parfaitement s'étaler sur dix ans au lieu de trois ou quatre.

5. L'Instruction Publique, département qui, à lui seul, absorbe près de la moitié des prévisions de construction de bâtiments, subit les modifications suivantes par rapport au programme des besoins présentés :

a) Beaux-Arts : la construction de la Bibliothèque Albertine est reportée en deuxième urgence;

b) Enseignement supérieur : tout le programme présenté, y compris l'Hôpital universitaire de Gand (800 millions) a été maintenu en première urgence, avec une réalisation proposée à la cadence présentée par le département intéressé;

c) Enseignement moyen : le total de 2.000 millions présenté par le Département a été maintenu en première urgence, mais sa réalisation a été étendue sur sept années au lieu des cinq années demandées;

d) Enseignement normal et Enseignement technique : les programmes présentés ont été maintenus en première urgence, mais leur réalisation a été établie sur dix ans au lieu des sept années demandées.

* *

Il est à remarquer que dans le chapitre II analysant les besoins présentés, figurent diverses cités ou bâtiments administratifs (Finances, Budget, Agriculture, Rééquipement, Travaux publics). Il conviendrait, avant d'engager la totalité de ces dépenses, qui dépassent 500 millions de francs, de prendre position sur le principe d'une cité administrative commune à tous les services centraux de l'Etat à Bruxelles. Une décision positive à ce sujet entraînerait la révision de nombreux postes du programme décennal des bâtiments administratifs, et produirait certainement de sensibles économies sur les investissements prévus pour cette catégorie de bâtiments.

3. Landbouw, departement waarvoor een programma van dringendheid II (120 miljoen) werd opgemaakt, omvattende het Museum en de gebouwen van de Kruidtuin te Meise, de nieuwe centrale administratieve gebouwen en de negen provinciale gebouwen (zie tabel, blz. 111).

Het programma van dringendheid I van dit Departement werd over zeven in plaats van drie jaar verdeeld, waarbij aan het Centrum voor mond- en klauwzeerbestrijding te Ukkel een voorrang wordt verleend.

4. Openbare Werken, waarvan het programma voor 1948-1949-1950 verminderd werd, terwijl het programma van 1954-1955-1956-1957 werd vermeerderd. Zoals bij Financiën en Gendarmerie, gaat het hier om een zeer groot aantal kleine gebouwen waarvan de oprichting zeer goed over tien in plaats van drie of vier jaar kan verdeeld worden.

5. Openbaar Onderwijs, welk Departement alleen reeds op bijna de helft der ramingen betreffende oprichting van gebouwen beslag legt, ondergaat in het programma der voorgelegde behoeften de volgende wijzigingen :

a) Schone kunsten : de bouw van de Albert-Bibliotheek wordt naar dringendheid II overgebracht;

b) Hoger Onderwijs : het gehele ingediende programma, met inbegrip van het universiteitshospitaal te Gent (800 miljoen) werd in dringendheid I behouden; tevens wordt voorgesteld het programma uit te voeren volgens het ritme dat door het betrokken Departement aangegeven werd;

c) Middelbaar onderwijs : het door het Departement voorgesteld totaal van 2.000 miljoen werd in dringendheid I behouden, maar de uitvoering van de desbetreffende werken werd over zeven in plaats van de vijf gevraagde jaren verdeeld;

d) Normaalonderwijs en Technisch Onderwijs : de ingediende programma's werden in dringendheid I behouden, doch de uitvoering er van werd over tien in plaats van de zeven gevraagde jaren verdeeld.

* *

Er dient opgemerkt dat onder hoofdstuk II, waarin de voorgelegde behoeften uiteengezet worden, verschillende administratieve gebouwen of gebouwencomplexen voorkomen (Financiën, Begroting, Landbouw, Wederuitrusting, Openbare Werken). Alvorens al die uitgaven, die meer dan 500 miljoen frank bedragen, aan te wenden, zou men stelling moeten nemen ten opzichte van het principe van een administratief gebouwencomplex waarin alle te Brussel gevestigde centrale Rijksdiensten zouden ondergebracht worden. Een stellige beslissing dien-aangaande zou de herziening van talrijke posten van het tienjarenprogramma der administratieve gebouwen noodzakelijk maken en zou gewis aanzienlijke besparingen op de voor dit soort gebouwen voorziene investeringen ten gevolge hebben.

Il était à tout le moins utile d'évoquer ici l'intérêt que présenterait une étude complète de la question, qui pourrait ne pas se cantonner sur le plan des administrations de l'Etat rassemblées à Bruxelles, mais s'étendre à celui des administrations qui peuvent être concentrées dans les grands centres provinciaux.

* * *

III. — PORTS D'ANVERS ET DE GAND.

L'importance essentielle de ces ports exige de satisfaire, dans le plus bref délai possible, à des besoins dont la mise en œuvre mettra à la disposition de notre activité économique, des outils de première importance. Il en est ainsi, notamment, de la construction de la seconde écluse de Kruisschans et de celle d'une écluse répondant aux conditions actuelles, à Terneuzen, qui permette au port de Gand d'atteindre son complet épanouissement.

De l'aveu même des services intéressés, la réalisation d'une partie des projets d'amélioration et d'extension ne présente pas le caractère d'absolue nécessité, qu'il convient de reconnaître, par exemple, aux travaux cités ci-dessus. Cette partie a donc été inscrite en urgence II.

Le tableau de la page 112-113 reprend, en chiffres globaux, les propositions de réalisation telles qu'elles sont apparues souhaitables à l'issue d'un premier examen. Ce programme sera revu dans son ensemble, et précisé dans tous ses détails à brève échéance, par une Commission créée par le Ministère des Travaux Publics, et à laquelle allusion a été faite au chapitre II.

* * *

IV. — ADMINISTRATIONS SUBORDONNEES.

L'exposé général relatif aux difficultés pratiques de réaliser dans l'immédiat l'intégralité des programmes présentés, difficultés qui se concentrent en fait dans le domaine du génie civil, tant de la construction des bâtiments que des autres travaux, dispense de longs commentaires sur les investissements des administrations subordonnées.

Les divers postes de ce secteur sont donc succinctement passés en revue ci-dessous.

1. Voirie.

Il apparaît souhaitable, sous réserve des résultats des enquêtes menées actuellement, d'aligner les prévisions sur celles qui ont été faites au sujet du réseau routier de l'Etat, c'est-à-dire qu'une partie du programme, évaluée à 25 p. c. de l'ensemble (à l'exclusion des réparations de dommages de guerre) ou 2 milliards de francs en chiffres absolus, peut être

Het was in elk geval nuttig hier te wijzen op het belang van een volledige studie van de kwestie, waarbij men wellicht zich niet zou beperken tot de Rijksbesturen die te Brussel gevestigd zijn; men zou integendeel ook de kwestie onderzoeken van de administraties die in de grote provincie-centra kunnen samengetrokken worden.

* * *

III. — HAVENS VAN ANTWERPEN EN GENT.

De buitengewone belangrijkheid van die havens vergt dat binnen de korts mogelijke tijd zekere gewettigde wensen voldaan worden, waarvan de verwezenlijking werktuigen van het allergrootste belang ter beschikking van onze economische bedrijvigheid zal stellen. Dit is namelijk het geval met de bouw van de tweede Kruisschanssluis en de bouw van een sluis te Terneuzen die aan de huidige vereisten voldoen zou en daardoor de haven van Gent haar volle opbloei zou helpen bereiken.

Naar de betrokken diensten zelf erkennen, is de uitvoering van een deel der verbeterings- en uitbreidingsontwerpen nog niet zo volstrekt noodzakelijk als bij voorbeeld de uitvoering van voormelde werken. Dat deel werd dus onder dringendheid II opgeschreven.

De tabel op bladzijde 112-113 geeft in globale cijfers de verwezenlijkingsvoorstellen weer, zoals ze na een eerste onderzoek gewent bleken te zijn. Dat programma zal eerlang in zijn geheel herzien en in al zijn bijzonderheden nader bepaald worden door een Commissie die door het Ministerie van Openbare Werken opgericht werd en die reeds onder hoofdstuk II werd vermeld.

* * *

IV. — ONDERGESCHIKTE BESTUREN.

Lange commentaren omtrent de investeringen van de ondergeschikte besturen zijn overbodig wanneer men de algemene uiteenzetting leest, die handelt over de moeilijkheden welke de algehele uitvoering van de ingediende programma's in een nabije toekomst in de weg staan, welke moeilijkheden feitelijk alle in de sector van de burgerlijke bouwkunde, zowel van de oprichting van gebouwen als van andere werken, te vinden zijn.

De onderscheiden posten van de sector « Ondergeschikte besturen » worden hieronder dus bondig beschouwd.

1. Wegen.

Onder voorbehoud van de uitslagen der enquêtes die thans verricht worden, blijkt het gewent de indeling der ramingen te regelen naar die van het Rijkswegennet, dit wil zeggen dat een gedeelte van het programma, geschat op 25 p. c. van het geheel (met uitzondering van de herstellingen van oorlogsschade) of 2 milliard frank in ronde cijfers,

reportée en urgence II. L'échelonnement des travaux est prévu en fonction des possibilités de réalisation.

* * *

2. Bâtiments.

La même remarque peut être formulée. Les dommages de guerre figurent en priorité I, de même qu'un peu plus de 50 p. c. du restant du programme. Les 900 millions indiqués en urgence II sont concentrés sur les années qui ne sont plus chargées par les travaux de reconstruction, soit à partir de 1952.

* * *

3. Ports intérieurs.

L'urgence I comporte 50 p. c. des prévisions initiales, soit 200 millions. Il semble que cette position pourra éventuellement être revue lorsque les divers projets seront communiqués de façon précise à l'Administration de l'Urbanisme.

* * *

4. Investissements sanitaires.

a) Installations de traitement des immondices.

Aucune expérience importante et vraiment technique n'a encore été poursuivie en Belgique dans le domaine du traitement des immondices. Quelques cas isolés, abandonnés maintenant, ne permettent pas d'établir une doctrine vraiment fondée. Aussi, une usine d'essai a-t-elle été projetée pour l'agglomération de Charleroi dont les 300.000 habitants conduiront à une production d'immondices de l'ordre de 75.000 tonnes par an, ce qui exige, pour une usine travaillant à deux postes (soit 16 heures par jour) une immobilisation de l'ordre de 150 millions de francs; un tiers environ de cette somme représente la quote-part des bâtiments.

Dans le projet en question, il a également été envisagé de récupérer la chaleur de combustion des immondices. Une telle récupération entraînerait toutefois l'installation de chaudières, de turbines, etc., ce qui majorerait les frais d'installations de 50 à 60 p. c. Le supplément d'investissement relatif à cette récupération semble difficilement rentable, vu le faible pouvoir calorifique, assez variable d'ailleurs, des immondices.

L'incinération des immondices dans des usines spécialisées pose un important problème de collecte à domicile et de transport. Un tel transport est rendu coûteux par la construction spéciale de camions collecteurs à vitesse réduite et par la nécessité de disposer d'engins nombreux dont l'utilisation décroît rapidement avec la distance. Aussi la collecte des immondices ne peut-elle se justifier

naar dringendheid II mag overgedragen worden. De opeenvolging van de werken zal door de uitvoeringsmogelijkheden bepaald worden.

* * *

2. Gebouwen.

Hier kan dezelfde opmerking gemaakt worden. De oorlogsschade komt voor onder dringendheid I, evenals een weinig meer dan 50 p. c. van het overige deel van het programma. De onder dringendheid II genoteerde 900 miljoen zijn geconcentreerd op de jaren die niet langer door de werken voor wederopbouw belast zijn, namelijk 1952, enz.

* * *

3. Binnenhavens.

Dringendheid I omvat 50 p. c. van de oorspronkelijke ramingen, namelijk 200 miljoen. Het schijnt dat deze positie eventueel zal kunnen herzien worden, wanneer de verschillende ontwerpen nauwkeurig aan het Bestuur van Stedebouw zullen medegedeeld zijn.

* * *

4. Sanitaire investeringen.

a) Inrichtingen voor het behandelen van vuilnis.

Inzake behandeling van vuilnis werd er in België nog geen belangrijke en werkelijke technische proefneming gedaan. Enkele afzonderlijke gevallen, waarin de werkzaamheden overigens stopgezet werden, laten niet toe een waarlijk gegronde doctrine vast te leggen. Er werd dan ook een proeffabriek ontworpen voor de agglomeratie van Charleroi, waarvan de 300.000 bewoners per jaar circa 75.000 ton vuilnis zullen opleveren, wat voor een fabriek die met twee ploegen werkt (dus 16 uren per dag) een immobilisatie van circa 150 miljoen frank vergt; ongeveer een derde van deze som vertegenwoordigt het aandeel der gebouwen.

In het ontwerp in kwestie werd er ook aan gedacht de warmte van de verbranding van vuilnis terug te winnen. Deze terugwinning zou evenwel ketels, turbines, enz., vergen, wat de inrichtingskosten met 50 à 60 t. h. verhogen zou. De bijkomende investering voor deze terugwinning blijkt moeilijk rendabel te zijn, gezien het geringe en ten andere tamelijk wisselend warmtevermogen van vuilnis.

Het verbranden van vuilnis in gespecialiseerde fabrieken stelt een belangrijk vraagstuk van afhaling en vervoer. Dit vervoer is zeer duur ingevolge de speciale bouw van afhaalwagens met geringe snelheid en de noodzakelijkheid om over talrijke voertuigen te beschikken, waarvan het gebruik snel afneemt met de afstand. De afhaling van vuilnis kan dan ook slechts in stadsgemeenten gebillijkt

que dans les communes urbaines et elle n'est économiquement pas défendable dans les communes rurales où la densité de la population est inférieure à une certaine limite et exigerait un matériel de transport exorbitant.

En partant de ces notions, il faut admettre la nécessité de doter les villes importantes du pays d'installations modernes d'incinération des immonables. Si on limite ces installations aux communes de plus de 25.000 habitants, la population qui doit être desservie peut être estimée à 3 millions d'habitants environ, ce qui correspondrait à dix usines d'importance similaire à celle projetée pour Charleroi. Les investissements à prévoir seraient ainsi de l'ordre de 1,5 milliard.

Un tel programme ne pourra toutefois être réalisé en dix ans : l'expérience encore insuffisante acquise en Belgique dans ce domaine ne permet pas de s'engager, sans étude préalable, dans des réalisations généralisées et il faudra procéder à des essais systématiques avant de mettre en chantier les usines ultérieures. Il n'est certainement pas exagéré de considérer que l'intégralité du programme ne pourra être réalisé qu'en une quinzaine d'années, ce qui conduit à prévoir, pour les dix années du programme considéré, des investissements totaux de l'ordre de 1 milliard.

b) *Egouts.*

Il est sans doute assez difficile de se prononcer sur le résultat de l'estimation présentée au chapitre des besoins. Il est bien évident que le raccordement de villes ou villages de plus en plus réduits se révélera comme de moins en moins rentable, le coût des réseaux restant très élevé lorsque la densité de la population est faible. Le problème est analogue à celui des distributions d'eau, de gaz ou d'électricité.

Aussi est-il probable qu'au moins un million d'habitants resteront à tout jamais en dehors d'un réseau d'égouts. Quant aux deux millions restants, leur raccordement ne se fera qu'à une cadence très lente, qui pourrait conduire à la totalité des raccordements au terme d'une vingtaine d'années. De plus, il s'agit pour une bonne part de travaux de génie civil dont l'exécution ne peut se faire que lentement, par chantiers réduits et avec une main-d'œuvre importante. Ce sont là des conditions défavorables, que la nature même du travail impose.

Pour l'ensemble de ces raisons, il paraît indiqué de réduire les 4 milliards proposés à 2 milliards, à répartir en première et deuxième urgence. Par contre, il est souhaitable de maintenir intégralement les 800 millions relatifs à la modernisation des réseaux des localités importantes.

worden en is dus economisch niet te verantwoorden in plattelandsgemeenten, alwaar de bevolkingdichtheid beneden een zeker peil blijft, wat een naar verhouding overdreven hoeveelheid vervoermaterieel zou vergen.

Van deze begrippen uitgaande, moet men aannemen dat het nodig is de belangrijke steden van het land met moderne inrichtingen voor het verbranden van vuilnis te begiftigen. Wanneer men deze inrichtingen enkel aan gemeenten met meer dan 25.000 inwoners toekent, mag de te bedienen bevolking op ongeveer 3 miljoen inwoners geschat worden, wat zou overeenstemmen met tien fabrieken even groot als die welke voor Charleroi ontworpen is. Aldus zouden de te voorziene investeringen ongeveer 1,5 milliard bedragen.

Nochtans zal dergelijk programma niet in tien jaar kunnen verwezenlijkt worden : de ondervinding die in België op dit gebied opgedaan werd, is nog niet groot genoeg om zonder voorafgaande studie veralgemeende verwezenlijkingen aan te vatten. Men zal dus stelselmatige proefnemingen moeten verrichten alvorens met de bouw van de andere fabrieken te beginnen. Men overdrijft voorzeker niet wanneer men aanneemt dat het geheel van het programma eerst na een vijftiental jaren zal kunnen uitgevoerd zijn. Dit laat toe voor de tien jaren van het beschouwde programma een totaal van investeringen ten bedrage van circa 1 milliard te voorzien.

b) *Riolering.*

Het is ongetwijfeld tamelijk moeilijk om een oordeel te vellen over het resultaat van de raming die onder het hoofdstuk van de behoeften gegeven werd. Het is heel natuurlijk dat hoe kleiner steden of dorpen zijn, hoe minder de aansluiting er van rendabel zijn zal; inderdaad zullen de kosten van de netten zeer hoog blijven wanneer de dichtheid van de bevolking gering is. Het probleem is hier hetzelfde als voor de water-, gas- of electriciteitsdistributies.

Ook is het waarschijnlijk dat minstens één miljoen inwoners het voor altijd zonder rioleringsnet zullen moeten stellen. Voor de overige twee miljoen zal de aansluiting slechts zeer langzaam verwezenlijkt worden, waardoor het geheel van de aansluitingen eerst na een twintigtal jaren zou kunnen voltooid zijn. Bovendien betreft het hier voor een groot deel werken van burgerlijke bouwkunde, die slechts langzaam, in kleine gedeelten en met naar verhouding veel arbeiders, zullen kunnen uitgevoerd worden. Dit zijn allemaal ongunstige omstandigheden, waarvoor de aard zelf van het werk verantwoordelijk is.

Wegens al die redenen blijkt het geraden de voorgestelde 4 milliard te verminderen tot 2 milliard, die over dringendheid I en II dienen verdeeld. Van de andere kant is het wenselijk de 800 miljoen betreffende de modernisering van de netten der belangrijke gemeenten in hun geheel te behouden.

c) *Distributions d'eau.*

Des considérations analogues permettent d'abaisser de 6 milliards 600 millions à 5 milliards le montant global prévu pour les distributions d'eau.

Il importe ici de souligner l'importance que revêtirait l'étude sur le plan national, du captage des eaux, de l'édification des barrages, des interconnexions des réseaux de distribution, et des raccordements.

d) *Autres secteurs.*

Les propositions définitives s'écartent dans une certaine mesure des montants cités comme besoins. Ces écarts se justifient par le fait qu'une certaine imprécision ou incertitude subsiste souvent dans les projets présentés, d'une part, et parce que les possibilités physiques de réalisation de tous les programmes contraignent à des suppressions, d'autre part.

Il est à noter que le programme présenté par le Ministère de la Santé Publique en matière d'établissements antituberculeux et des centres anticancéreux, qui résulte d'études complètes, ne doit subir aucune modification.

* *

5. *Divers.*

Il apparaît malaisé avant de connaître par le détail les projets des administrations subordonnées, d'émettre le moindre commentaire sur le montant avancé comme besoin. Il semble adéquat dès lors de reporter en urgence II quelque 50 p. c. du montant global, position à revoir après plus ample connaissance.

* *

V. — DEFENSE NATIONALE.

Le programme présenté par la Défense Nationale a dû être sensiblement réduit pendant les quatre premières années. Il est toutefois essentiel de remarquer que les réductions proposées sont indispensables dans le domaine du génie civil, mais qu'elles ne visent pas l'équipement technique qui provient d'autres secteurs.

* *

CHAPITRE IV.

Le programme décennal.

A. — TABLEAUX GÉNÉRAUX DES PROPOSITIONS.

* *

c) *Watervoorziening.*

Gelijkaardige beschouwingen laten toe het voor waterdistributies voorziene globaal bedrag van 6 miljard 600 miljoen tot 5 miljard terug te brengen.

Hier dient gewezen op het belang van een eventuele studie, van nationaal standpunt uit, over het opvangen der waters, het bouwen van stuwdammen, het onderling verbinden van distributie-netten en over de aansluitingen.

d) *Andere sectoren.*

De definitieve voorstellen wijken in zekere mate af van de bedragen die als behoeften vermeld werden. Deze verschillen zijn verantwoord door het feit dat er in de voorgelegde ontwerpen dikwijls nog een zekere onduidelijkheid of onzekerheid blijft bestaan en anderzijds doordat de fysieke verwezenlijkingmogelijkheden van alle programma's tot weglatingen nopen.

Er dient opgemerkt, dat het programma hetwelk inzake antituberculeuze inrichtingen en centra voor kankerbestrijding door het Ministerie van Volksgezondheid ingediend werd en dat op volledige studies berust, in geen enkel opzicht moet gewijzigd worden.

* *

5. *Allerlei.*

Zolang men de ontwerpen van de ondergeschikte besturen niet in bijzonderheden kent, blijkt het niet gemakkelijk om enige commentaar te leveren over het bedrag dat als behoefte vermeld wordt. Het is dus geraden circa 50 t. h. van het globaal bedrag naar dringendheid II over te brengen, welke positie zou moeten herzien worden zodra men over meer gegevens beschikt.

* *

V. — LANDSVERDEDIGING.

Het door Landsverdediging ingediende programma moest voor de eerste vier jaren merkkelijk besnoeid worden. Het is nochtans nodig er hier op te wijzen, dat de voorgestelde inkrimpingen betrekking hebben op de sector van de burgerlijke bouwkunde, waar ze volstrekt noodzakelijk zijn, en niet op de technische uitrusting die door andere sectoren geleverd wordt.

* *

HOOFDSTUK IV.

Het tienjarenprogramma.

A. — ALGEMENE TABELLEN DER VOORSTELLEN.

* *

Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

OBJET.	TOTAL TOTAL.	1948		1949		1950		1951		1952	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Travaux :											
Voies de fer	44.905	4.262	—	3.973	249	4.755	265	4.501	390	4.315	375
Voies automobiles	850	200	—	200	—	200	—	150	—	100	—
Travaux de l'Etat	1.260	249	—	197	8	173	19	107	35	142	28
Travaux publics	1.438	301	—	299	—	292	—	78	—	78	—
Travaux techniques	3.485	264	—	557	—	320	132	301	147	290	147
Travaux de chèques-postaux	504	134	—	41	24	50	16	43	17	23	19
Travaux de téléphone et radio	8.811	1.487	—	799	—	699	—	301	—	475	450
Travaux divers	822	105	—	228	—	154	—	80	—	5	—
Total	62.075	7.002	—	6.294	281	6.643	432	5.561	589	5.428	1.019
Travaux publics (Etat) :											
Travaux hydrauliques	8.550	755	—	720	122	718	98	696	114	673	229
Travaux de ponts	25.872	1.715	—	2.078	326	2.365	504	2.612	526	2.402	911
Travaux divers	12.310	1.280	—	1.042	235	1.064	210	1.073	203	1.036	217
Total	46.732	3.750	—	3.840	683	4.147	812	4.381	843	4.111	1.357
Travaux divers et de Gand :											
Travaux divers	9.500	300	—	770	—	860	390	865	460	855	465
Travaux subordonnés :											
Travaux de construction	8.800	550	—	700	200	800	200	800	200	700	200
Travaux de réparation	2.800	250	—	350	—	350	—	350	—	260	150
Travaux intérieurs	400	25	—	25	—	25	—	25	—	20	—
Travaux de sanitaires	13.400	655	—	830	310	770	425	840	425	940	445
Travaux divers	2.000	135	—	150	—	150	100	150	100	115	100
Total	27.400	1.615	—	2.055	510	2.095	725	2.165	725	2.035	895
Travaux nationaux :											
Travaux de construction	2.767	281	—	252	100	240	65	197	75	267	100
Travaux de matériel, armement et équip.	2.313	13	—	400	—	400	—	350	—	250	—
Travaux divers	106	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	5.186	400	—	652	100	640	65	547	75	517	100
Totaux :											
Urgence I	116.548	13.067	—	13.611	—	14.385	—	13.519	—	12.946	—
Urgence II	34.345	—	—	—	1.574	—	2.424	—	2.692	—	3.836
Totaux généraux	150.893	13.067	—	15.185	—	16.809	—	16.211	—	16.784	—

Programme décennal. — PROPOSITIONS.
Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.
Office National de la Jonction Nord-Midi.

OBJET.	TOTAUX TOTALEN	1948		1949		1950		1951		1952	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
I. Voie :											
Ouvrages d'art	805	310	—	165	—	145	—	90	—	40	—
Bâtiments (autres que Jonction)	4.630	259	—	321	—	320	10	290	130	320	130
Aménagements des gares . . .	1.420	183	—	160	—	160	—	135	—	130	—
Voies	9.915	503	—	1.000	—	1.200	—	1.200	—	1.200	—
Outillage	230	40	—	20	30	20	30	10	35	—	20
Travaux de la Jonction :											
a) gros œuvre	200	50	—	50	—	50	—	50	—	—	—
b) bâtiments	550	125	—	125	—	125	—	125	—	50	—
c) divers	550	125	—	125	—	125	—	125	—	50	—
	18.300	1.595	—	1.966	30	2.145	40	2.025	165	1.790	150
II. Electricité et Signalisation . .	1.900	348	—	277	—	225	—	200	—	150	—
III. Matériel	11.365	1.129	—	630	219	725	225	726	225	755	225
IV. Electrification	13.340	1.190	—	1.100	—	1.660	—	1.550	—	1.620	—
=====											
Total S.N.C.B.	44.905										
dont Urgence I	39.215	4.262	—	3.973	—	4.755	—	4.501	—	4.315	—
Urgence II	5.690	—	—	—	249	—	265	—	390	—	375
=====											
Office National de la Jonction Nord-Midi	850	200	—	200	—	200	—	150	—	100	—
TOTAL.	45.755										
dont Urgence I	40.065	4.462	—	4.173	—	4.955	—	4.651	—	4.415	—
Urgence II	5.690	—	—	—	249	—	265	—	390	—	375

Unité : millions de francs.
Eenheid : miljoen frank.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BELGISCHE SPOORWEGEN.

Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord-Zuid-Verbinding.

1953		1954		1955		1956		1957		VOORWERP.
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
30	—	15	—	10	—	—	—	—	—	I. <i>Spoor</i> :
340	262	350	247	350	252	340	237	340	132	Kunstwerken.
120	70	110	60	72	50	50	40	50	30	Gebouwen (andere dan voor N.-Z.-V.).
772	200	760	200	760	200	760	200	760	200	Inrichting der stations.
—	15	—	10	—	—	—	—	—	—	Sporen.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Gereedschap
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Werken der N.-Z.-Verbinding :
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	a) ruwbouw.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	b) gebouwen.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c) allerlei.
1.262	547	1.235	517	1.192	502	1.150	477	1.150	362	
130	40	100	40	90	40	90	40	90	40	II. <i>Electriciteit en Seindienst.</i>
998	255	1.019	324	994	349	844	439	845	439	III. <i>Materieel.</i>
2.010	—	1.640	—	1.700	—	800	—	70	—	IV. <i>Electrificatie.</i>

Totaal N.M.B.S.:

4.400	—	3.994	—	3.976	—	2.884	—	2.155	—	waarvan : Dringendheid I.
—	842	—	881	—	891	—	956	—	841	Dringendheid II.

Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord-Zuid-Verbinding.

TOTAAL.

4.400	—	3.994	—	3.976	—	2.884	—	2.155	—	waarvan : Dringendheid I.
—	842	—	881	—	891	—	956	—	841	Dringendheid II.

Programme décennal. — PROPOSITIONS.
Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

VICINAUX.

OBJET.	TOTAL. TOTAAL.	1948		1949		1950		1951		1952	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
I. Voies :											
Lignes à électrifier	341	73	—	48	—	67	—	27	—	42	—
Nouvelles lignes	50	—	—	—	5	—	5	—	5	—	5
Mise à double voie	50	5	—	5	—	5	—	5	—	5	—
Lignes à reconstruire.	70	—	—	—	3	—	14	—	30	—	23
Equipement de sous-stations	12	3	—	3	—	3	—	3	—	—	—
Total	523	81	—	56	8	75	19	35	35	47	28
II. Matériel :											
Motrices à bogies	270	90	—	45	—	45	—	—	—	45	—
Remorques à bogies	90	—	—	22	—	—	—	23	—	—	—
Autobus	200	50	—	25	—	25	—	25	—	25	—
Tracteurs Diesel	158	23	—	45	—	23	—	22	—	22	—
Total	718	163	—	137	—	93	—	70	—	92	—
III. Signalisation	19	5	—	4	—	5	—	2	—	3	—
TOTAL	1.260										
dont Urgence I	1.140	249	—	197	—	173	—	107	—	142	—
Urgence II	120	—	—	—	8	—	19	—	35	—	28

Unité : millions de francs.

Eenheid : miljoen frank.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN.

1953		1954		1955		1956		1957		VOORWERP.
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
I. Sporen										
27	—	27	—	9	—	21	—	—	—	Te elektrificeren lijnen.
—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	Nieuwe lijnen.
5	—	5	—	5	—	5	—	5	—	Op dubbelspoor brengen.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Opnieuw aan te leggen lijnen.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Uitrusting van onderstations.
32	6	32	6	14	6	26	6	5	6	Totaal.
=====										
II. Materieel :										
—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	Motorwagens met bogies.
22	—	—	—	23	—	—	—	—	—	Aanhangwagens met bogies.
25	—	25	—	—	—	—	—	—	—	Autobussen.
23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Dieseltractors.
70	—	70	—	23	—	—	—	—	—	Totaal.
=====										
III. Seindienst.										
=====										
TOTAAL.										
102	—	102	—	37	—	26	—	5	—	waarvan : Dringendheid I.
—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	Dringendheid II.

Programme décennal. — PROPOSITIONS.
Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

AERONAUTIQUE. —

OBJET.	TOTAUX TOTALEN	1948		1949		1950		1951		1952	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
I. Services techniques de l'Etat	9	8	—	1	—	—	—	—	—	—	—
=====											
II. Equipement technique :											
Signalisation et matériel	25	12	—	2	—	1	—	2	—	1	—
Météorologie	12	3	—	1	—	1	—	1	—	1	—
Sécurité.	232	82	—	—	—	—	—	—	—	25	—
Total	269	97	—	3	—	2	—	3	—	27	—
=====											
III. Aérodromes :											
Melsbroek	1.738	103	—	244	—	282	—	282	—	247	—
Raversyde (Ostende)	74	10	—	19	—	9	—	9	—	9	—
St-Hubert	132	4	—	73	—	27	—	7	—	7	—
St-Denis (Gand)	129	6	—	83	—	—	5	—	5	—	5
Bierset (Liège).	252	3	—	—	—	—	20	—	33	—	33
Deurne (Anvers)	322	12	—	—	—	—	45	—	47	—	47
Gosselies	156	2	—	94	—	—	11	—	11	—	11
Grimbergen.	174	6	—	38	—	—	26	—	26	—	26
Le Zoute	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spa	19	7	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Autres aérodromes	106	6	—	—	—	—	12	—	13	—	12
Total	3.107	159	—	553	—	318	119	298	135	263	134
=====											
IV. Imprévus	100	—	—	—	—	—	13	—	12	—	13
=====											
TOTAL	3.485										
dont : Urgence I	2.482	264	—	557	—	320	—	301	—	290	—
Urgence II	1.004	—	—	—	—	—	132	—	147	—	147

Unité : millions de francs.
Eenheid : miljoen frank.

LUCHTVAART.

1953		1954		1955		1956		1957		VOORWERP.
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	I. Technische Diensten van de Staat.
=====										
										II. Technische uitrusting :
2	—	1	—	2	—	1	—	1	—	Signalisatie en materieel.
1	—	1	—	1	—	1	—	1	—	Weerkunde.
25	—	25	—	25	—	25	—	25	—	Veiligheid.
=====										
28	—	27	—	28	—	27	—	27	—	Totaal.
=====										
										III. Vliegvelden :
247	—	247	—	78	—	4	—	4	—	Melsbroek.
9	—	9	—	—	—	—	—	—	—	Raversijde (Oostende).
7	—	7	—	—	—	—	—	—	—	St-Hubert.
—	5	—	5	—	5	—	5	—	5	St-Denijs (Gent).
—	33	—	33	—	33	—	33	—	31	Bierset (Luik).
—	47	—	47	—	27	—	25	—	25	Deurne (Antwerpen).
—	11	—	11	—	5	—	—	—	—	Gosselies.
—	26	—	26	—	—	—	—	—	—	Grimbergen.
—	1	—	1	—	1	—	1	—	1	Het Zoute.
—	2	—	2	—	2	—	2	—	2	Spa.
—	13	—	12	—	13	—	12	—	13	Andere vliegvelden.
=====										
263	138	263	137	78	86	4	78	4	77	Totaal.
=====										
—	12	—	13	—	12	—	13	—	12	IV. Allerlei werken.
=====										
										TOTAAL.
291	—	290	—	106	—	31	—	31	—	waarvan : Dringendheid I.
—	150	—	150	—	98	—	91	—	89	Dringendheid II.

Programme décennal. — PROPOSITIONS.

Unité : millions de francs.

MARINE DE L'ETAT.

OBJET	Total pour 10 ans	1948		1949		1950		1951		1952		1953		1954		1955		1956	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
<i>Bâtiments et ouvrages d'art :</i>																			
Ateliers et matériel de quai	62	16	—	13	—	12	—	3	—	3	—	3	—	3	—	3	—	3	—
Reconstruction du matériel flottant ...	812	176	—	36	—	75	—	75	—	75	—	75	—	75	—	75	—	75	—
Réparation navires saisis	564	109	—	250	—	205	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (Urgence I)	1 438	301	—	299	—	292	—	78	—	78	—	78	—	78	—	78	—	78	—

pour mémoire (voir Travaux Publics)

Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

Eenheid : miljoen frank.

RIJKSMARINE.

VOORWERP	1948		1949		1950		1951		1952		1953		1954		1955		1956		1957		
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	
pro memorie (zie Openbare Werken)																					
Gebouwen en kunstwerken :																					
Werkplaatsen en kaaimaterieel	62	16	—	13	—	12	—	3	—	3	—	3	—	3	—	3	—	3	—	3	—
Hernieuwing drijvend materieel	812	176	—	36	—	75	—	75	—	75	—	75	—	75	—	75	—	75	—	75	—
Herstelling aangeslagen schepen	564	109	—	250	—	205	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal (Dringendheid I)	1.438	301	—	299	—	292	—	78	—	78	—	78	—	78	—	78	—	78	—	78	—

pro memorie (zie Openbare Werken)

Unité : millions de francs.
Eenheid : miljoen frank.

Programme décennal. — PROPOSITIONS.
Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

TELEGRAPHIE, TELEPHONE ET RADIO.
TELEGRAAF, TELEFOON EN RADIO.

OBJET. — VOORWERP.	1948		1949		1950		1951		1952		1953		1954		1955		1956		1957	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
TOTAL. — TOTAAL.	TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.	
	8.586		1.462		674		276		450		450		450		450		450		450	
I. Téléphone — Telefoon	8.586		1.462		674		276		450		450		450		450		450		450	
II. Télégraphie. — Telegraaf	100		10		10		10		10		10		10		10		10		10	
III. Radio. — Radio	125		15		15		15		15		10		10		10		10		10	
TOTAL. — TOTAAL.	8.811		1.487		699		301		475		470		470		470		470		470	
dont — waarvan :	6.011		1.487		699		301		475		470		470		470		470		470	
Urgence I — Dringendheid I	6.011		1.487		699		301		475		470		470		470		470		470	
Urgence II — Dringendheid II	2.800		—		—		—		—		—		—		—		—		—	

I. N. R.
N. I. R.

OBJET. — VOORWERP.	1948		1949		1950		1951		1952		1953		1954		1955		1956		1957	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
TOTAL. — TOTAAL.	TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.	
	822		105		154		80		5		50		50		50		50		50	
I. Terrains. — Terreinen	24		2		1		—		—		—		—		—		—		—	
II. Bâtimens. — Gebouwen	367		46		36		49		—		20		20		20		20		20	
III. Matériel. — Materieel	431		38		117		31		5		30		30		30		30		30	
TOTAL. — TOTAAL.	822		105		154		80		5		50		50		50		50		50	
dont — waarvan :	572		105		154		80		5		50		50		50		50		50	
Urgence I — Dringendheid I	572		105		154		80		5		50		50		50		50		50	
Urgence II — Dringendheid II	250		—		—		—		—		—		—		—		—		—	

Programme décennal. — PROPOSITIONS.

Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

POSTES ET CHEQUES POSTAUX. —

OBJET.	TOTAL TOTAAL.	1948		1949		1950		1951		1952	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
I. Bâtiments :											
Bâtiments propr. dits		pour mémoire (repris au secteur Travaux publics). — <i>pro memorie</i>									
Parachèvement local chèq. post.	65	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	65	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—
=====											
II. Matériel et Mobilier :											
Installations électromécaniques	104	28	—	3	1	21	4	19	5	—	7
Service d'exécution	210	17	—	20	17	18	7	18	7	17	6
Office des Chèq. Postaux.	59	15	—	11	3	6	2	3	2	3	2
Imprimerie de l'O.C. Postaux	7	2	—	2	—	1	—	—	—	1	—
Atelier du Timbre à Malines.	4	2	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Garage	25	5	—	4	—	3	—	3	—	2	—
Total	409	69	—	41	21	50	13	43	14	23	15
=====											
III. Divers	30	—	—	—	3	—	3	—	3	—	4
=====											
TOTAL	504										
=====											
dont : Urgence I	368	134	—	41	—	50	—	43	—	23	—
Urgence II	136	—	—	—	24	—	16	—	17	—	19

Unité : millions de francs.

Eenheid : miljoen frank.

— POSTERIJEN EN POSTCHECKS.

1953		1954		1955		1956		1957		VOORWERP.
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
										I. <i>Gebouwen :</i>
										Eigenlijke gebouwen.
										Afwerking lokaal Postchecks.
										Totaal.
										II. <i>Materieel en Mobilair :</i>
—	5	—	5	—	6	—	—	—	—	Electromechanische installaties.
14	5	14	5	12	5	10	5	9	4	Uitvoeringsdienst.
2	1	3	1	1	1	2	—	1	—	Postcheckdienst.
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Drukkerij van de Postcheckdienst.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Zegelfabriek te Mechelen.
2	—	1	—	2	—	1	—	2	—	Garage.
19	11	18	11	15	12	13	5	12	4	Totaal.
—	3	—	3	—	3	—	4	—	4	III. <i>Allerlei.</i>
										TOTAAL.
19	—	18	—	15	—	13	—	12	—	waarvan : Dringendheid I.
—	14	—	14	—	15	—	9	—	8	Dringendheid II.

Programme décennal. — PROPOSITIONS.
Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

ROUTES DE L'ETAT. —

OBJET.	TOTAL. TOTAAL	1948		1949		1950		1951		1952	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Route 1 Bruxelles-Breda	21	—	—	—	—	1	—	20	—	—	—
Route 1bis Bruxelles-Anvers	38	8	—	20	—	10	—	—	—	—	—
Route 2 Bruxelles-Maastricht	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Route 3 Bruxelles-Liège	84	3	—	50	1	30	—	—	—	—	—
Route 4 Bruxelles-Namur-Luxemb.	121	6	—	—	—	—	—	31	—	34	—
Route 5 Bruxelles-Charleroi	66	11	—	45	—	10	—	—	—	—	—
Route 6 Bruxelles-Beaumont	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Route 7 Bruxelles-Mons	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Route 8 Bruxelles-Lille	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Route 9 Bruxelles-Courtrai	114	—	—	—	—	—	—	14	—	30	20
Route 10 Bruxelles-Ostende	48	3	—	15	6	18	6	—	—	—	—
Route 71 Tournai-Courtrai	43	5	—	—	—	19	—	19	—	—	—
Route 14 Tourcoing-Courtrai-Gand- Anvers-Turnhout	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Autoroute Ostende-Gand	36	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Route de Wallonie	561	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69
Route du Condroz	27	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ceintures de Villes	491	25	—	—	30	15	30	15	30	15	30
Divers	2.192	128	—	81	85	115	62	97	84	94	110
	4.126	243	—	220	122	218	98	196	114	173	229
Entretien ordinaire	3.000	300	—	300	—	300	—	300	—	300	—
Domnages de guerre	1.424	212	—	200	—	200	—	200	—	200	—
TOTAL	8.550										
dont : Urgence I	6.527	755	—	720	—	718	—	696	—	673	—
Urgence II	2.023	—	—	—	122	—	98	—	114	—	229

Unité : millions de francs.

Eenheid : miljoen frank.

RIJKSWEGEN.

1953		1954		1955		1956		1957		VOORWERP.
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Weg 1 Brussel-Breda.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Weg 1bis Brussel-Antwerpen.
—	—	—	—	30	—	30	21	—	—	Weg 2 Brussel-Maastricht.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Weg 3 Brussel-Luik.
40	10	—	—	—	—	—	—	—	—	Weg 4 Brussel-Namen-Luxemburg.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Weg 5 Brussel-Charleroi.
—	—	—	51	—	—	—	—	—	—	Weg 6 Brussel-Beaumont.
—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	Weg 7 Brussel-Bergen.
—	—	—	—	—	—	—	—	27	—	Weg 8 Brussel-Rijsel.
33	17	—	—	—	—	—	—	—	—	Weg 9 Brussel-Kortrijk.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Weg 10 Brussel-Oostende.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Weg 71 Doornik-Kortrijk.
21	—	30	—	30	16	—	—	—	—	Weg 14 Tourcoing - Kortrijk - Gent - Antwerpen - Turnhout.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Autoweg Oostende-Gent.
—	104	—	126	—	65	—	140	—	57	Weg van Wallonië.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Weg van Condroz.
15	30	25	30	25	30	—	30	59	57	Ringbanen rond steden.
87	120	102	120	140	124	97	120	235	192	Allerlei.
196	281	185	327	225	235	127	311	320	306	
300	—	300	—	300	—	300	—	300	—	Gewoon onderhoud.
100	—	100	—	100	—	112	—	—	—	Oorlogsschade.
TOTAAL.										
596	—	585	—	625	—	539	—	620	—	waarvan : Dringendheid I.
—	281	—	327	—	235	—	311	—	306	Dringendheid II.

Programme décennal. — PROPOSITIONS.
Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

VOIES HYDRAULIQUES. —

OBJET.	TOTAL TOTAAL	1948		1949		1950		1951		1952	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Port d'Ostende	590	15	—	49	14	62	15	49	7	44	—
Port de Zeebrugge	1.317	5	—	31	—	33	—	23	—	—	150
Côte	99	5	—	21	—	25	—	15	16	—	17
Canal Gand-Ostende	561	10	—	2	—	2	35	2	38	42	—
Haut-Escaut	627	25	—	45	—	50	20	50	50	60	62
Bouchon de Lanaye	250	5	—	63	—	63	—	62	—	57	—
Canal Gand-Terneuzen :											
Territoire belge	872	7	—	15	—	50	—	100	—	200	—
Territoire hollandais	1.660	—	—	50	—	250	—	450	—	400	—
Canal circulaire Gand	1.508	28	—	80	—	140	—	180	—	200	—
Dendre	602	—	—	40	—	55	—	55	—	60	20
Canal Albert	122	9	—	11	5	17	14	26	13	7	20
Canal Charleroi-Bruxelles	3.750	108	—	270	—	300	6	350	10	450	70
Canal Nimy-Blaton-Péronnes	1.392	129	—	127	—	106	55	100	60	89	110
Meuse	1.927	49	—	75	30	75	50	74	75	100	125
Sambre	820	21	—	75	—	95	—	105	—	85	55
Barrages réservoirs (Eupen-Gileppe)	873	208	—	70	10	25	30	50	10	100	—
Liaison directe Anvers-Rhin	p. m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Divers	2.652	241	—	204	67	167	79	121	47	88	82
Entretien	3.000	300	—	300	—	300	—	300	—	300	—
Donnages de guerre	3.250	550	—	550	200	550	200	500	200	120	200
TOTAL : . 25.872											
=====											
dont : Urgence I	18.987	1.715	—	2.078	—	2.365	—	2.612	—	2.402	—
Urgence II	6.885	—	—	—	326	—	504	—	526	—	911

Unité : millions de francs.
Eenheid : miljoen frank.

WATERWEGEN.

1953		1954		1955		1956		1957		VOORWERP.
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80	—	75	—	60	—	60	—	60	—	Haven van Oostende.
—	175	—	220	—	275	—	275	—	130	Haven van Zeebrugge.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Kust.
41	65	39	65	—	60	—	85	—	75	Kanaal Gent-Oostende.
30	—	40	—	42	—	74	—	79	—	Boven-Schelde.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Stop van Ternaaïen.
										Kanaal Gent-Terneuzen :
200	—	200	—	70	—	—	30	—	—	Belgisch grondgebied.
250	—	200	—	60	—	—	—	—	—	Hollands grondgebied.
200	—	200	—	200	—	160	—	120	—	Ringvaart van Gent.
30	46	30	60	30	45	20	56	—	55	Dender.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Albertkanaal.
430	146	410	100	350	—	350	—	400	—	Kanaal Charleroi-Brussel.
—	120	—	120	—	130	—	126	—	120	Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes.
125	125	141	125	130	125	130	125	125	123	Maas.
75	45	65	40	45	35	29	30	—	20	Samber.
50	—	100	—	120	—	100	—	—	—	Stuwen (Eupen-Gileppe).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rechtstreekse verbinding van Antwerpen met de Rijn.
89	94	79	148	74	251	74	298	74	375	Allerlei.
300	—	300	—	300	—	300	—	300	—	Onderhoud.
20	40	20	10	20	10	20	10	20	10	Oorlogsschade.
TOTAAL.										
1.920	—	1.899	—	1.501	—	1.317	—	1.178	—	waarvan : Dringendheid I.
—	856	—	888	—	931	—	1.035	—	908	Dringendheid II.

Programme décennal. — PROPOSITIONS.
Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

BATIMENTS DE L'ETAT. —

OBJET.	TOTAL. TOTAAL	1948		1949		1950		1951		1952	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Budget extraordinaire :											
1. Cabinet Premier Ministre et Affaires Etrangères	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Finances	804	90	—	50	30	50	30	50	30	60	30
3. Justice	50	19	—	31	—	—	—	—	—	—	—
4. Instruction Publique :											
a) Beaux-Arts	1.085	15	—	50	—	50	—	50	—	50	—
b) Enseignement supérieur	1.495	208	—	100	—	160	—	150	—	140	—
c) Enseignement moyen	2.000	300	—	300	—	300	—	300	—	300	—
d) Enseignement normal	127	24	—	18	—	10	—	10	—	10	—
e) Enseignement technique	300	14	—	22	—	22	—	35	—	35	—
5. Communications, Postes et Marine.	477	30	—	30	30	30	30	30	30	30	30
6. Affaires Economiques	60	30	—	—	30	—	—	—	—	—	—
7. Budget	96	46	—	—	30	—	20	—	—	—	—
8. Intérieur : a) Département	140	11	—	14	—	15	—	15	—	15	—
b) Gendarmerie	1.905	80	—	40	100	50	100	50	100	50	100
9. Agriculture	357	18	—	28	15	30	15	33	6	35	7
10. Défense Nationale (armée-aviation)	p. m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11. Rééquipement National	7	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—
12. Travaux publics - Département	936	28	—	31	—	40	—	50	37	50	50
13. Santé Publique - Département	37	2	—	3	—	7	15	10	—	—	—
Total du Budget Extraordinaire.	9.880	919	—	724	235	764	210	783	203	775	217
=====											
Entretien ordinaire	1.800	181	—	179	—	180	—	180	—	180	—
=====											
Dommages de guerre :											
1. Finances	25	4	—	21	—	—	—	—	—	—	—
2. Justice	321	47	—	23	—	70	—	100	—	81	—
3. Instruction publique	100	49	—	41	—	10	—	—	—	—	—
4. Communications	80	56	—	24	—	—	—	—	—	—	—
5. Intérieur	85	13	—	22	—	40	—	10	—	—	—
6. Agriculture	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Défense Nationale p.m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8. Travaux Publics	15	7	—	8	—	—	—	—	—	—	—
9. Colonies	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Dommages de guerre.	630	180	—	139	—	120	—	110	—	81	—
=====											
Urgence I	9.733	1.280	—	1.042	—	1.064	—	1.073	—	1.036	—
Urgence II	2.577	—	—	—	235	—	210	—	203	—	217
=====											
TOTAL	12.310	1.280		1.277		1.274		1.276		1.253	

Unité : millions de francs.
Eenheid : miljoen frank.

RIJKSGEBOUWEN.

1953		1954		1955		1956		1957		VOORWERP.
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	
										<i>Buitengewone Begroting :</i>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1. Kabinet Eerste-Minister en Buitenlandse Zaken.
60	30	60	17	70	—	70	—	77	—	2. Financiën.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3. Justitie.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4. Openbaar Onderwijs :
30	10	60	40	60	175	60	175	60	200	a) Schone Kunsten.
170	—	170	—	160	—	140	—	97	—	b) Hoger onderwijs.
300	—	200	—	—	—	—	—	—	—	c) Middelbaar onderwijs.
10	—	10	—	10	—	10	—	15	—	d) Normaalonderwijs.
25	—	25	—	40	—	40	—	42	—	e) Technisch onderwijs.
30	30	27	30	—	30	—	30	—	30	5. Verkeerswezen, Posterijen en Marine.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6. Economische Zaken.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7. Begroting.
15	—	20	—	20	—	15	—	—	—	8. Binnenlandse Zaken : a) Departement.
50	100	100	200	100	150	130	150	67	188	b) Gendarmerie.
45	7	48	7	—	20	—	20	—	23	9. Landbouw.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10. Landsverdediging (leger, luchtvaart).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11. 's Lands Wederuitrusting.
50	50	100	—	100	—	200	—	150	—	12. Openbare Werken - Departement.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13. Volksgezondheid - Departement.
785	227	820	294	560	375	665	375	508	441	Totaal Buitengewone Begroting.
										=====
180	—	180	—	180	—	180	—	180	—	Gewoon onderhoud.
										=====
										<i>Oorlogsschade :</i>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1. Financiën.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2. Justitie.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3. Openbaar Onderwijs.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4. Verkeerswezen.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5. Binnenlandse Zaken.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6. Landbouw.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7. Landsverdediging.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8. Openbare Werken.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9. Koloniën.
										=====
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Totaal Oorlogsschade.
										=====
965	—	1.000	—	740	—	845	—	688	—	Dringendheid I.
—	227	—	294	—	375	—	375	—	441	Dringendheid II.
										=====
1.192		1.294		1.115		1.240		1.109		TOTAAL.

Programme décennal. — PROPOSITIONS.

Unité : millions de francs.

MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

Objet.	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
<i>Urgence I :</i>										
1. Beaux-Arts	15	50	50	50	50	30	60	60	60	60
2. Enseignement supérieur	208	100	160	150	140	170	170	160	140	97
3. Enseignement moyen	300	300	300	300	300	300	200	—	—	—
4. Enseignement normal	24	18	10	10	10	10	10	10	10	15
5. Enseignement technique	14	22	22	35	35	25	25	40	40	42
Total de l'Urgence I	561	490	542	545	535	535	465	270	250	214
<i>Urgence II :</i>										
Beaux-Arts :										
Bibliothèque Albertine	—	—	—	—	—	10	40	175	175	200
Total des Urgences I et II	561	490	542	545	535	545	505	445	425	414

Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

Eenheid : millioen frank.

MINISTERIE VAN OPENBAAR ONDERWIJS.

Voorwerp.	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
<i>Dringendheid I :</i>										
1. Schone Kunsten	15	50	50	50	50	30	60	60	60	60
2. Hoger onderwijs	208	100	160	150	140	170	170	160	140	97
3. Middelbaar onderwijs	300	300	300	300	300	300	200	—	—	—
4. Normaalonderwijs	24	18	10	10	10	10	10	10	10	15
5. Technisch onderwijs	14	22	22	35	35	25	25	40	40	42
Totaal van Dringendheid I	561	490	542	545	535	535	465	270	250	214
<i>Dringendheid II :</i>										
Schone Kunsten :										
Albert Bibliotheek	—	—	—	—	—	10	40	175	175	200
Totaal van Dringendheden I en II	561	490	542	545	535	545	505	445	425	414

Programme décennal. — PROPOSITIONS.

Unité : millions de francs.

BATIMENTS POUR LE DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE (Budget extraordinaire Travaux Publics).

Objet.	Totaux.	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
<i>Première Urgence</i>											
Centre Uccle	20	7	13	—	—	—	—	—	—	—	—
Centre Gembloux	120	3	4	12	15	20	30	36	—	—	—
Centre Gand	60	2	2	9	10	10	15	12	—	—	—
Jardin Botanique de Meise	32	6	7	7	7	5	—	—	—	—	—
Divers	5	—	2	2	1	—	—	—	—	—	—
Total	237	18	28	30	33	35	45	48	—	—	—
<i>Deuxième Urgence :</i>											
Jardin Botanique de Meise	63	—	—	—	—	—	—	—	20	20	23
Bâtiments administratifs	30	—	15	15	—	—	—	—	—	—	—
Bâtiments pour directions provinciales	27	—	—	—	6	7	7	7	—	—	—
Total	120	—	15	15	6	7	7	7	20	20	23
Total général	357	18	43	45	39	42	52	55	20	20	23

[111]

Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

Eenheid : miljoen frank.

GEBOUWEN VOOR HET DEPARTEMENT VAN LANDBOUW (Buitengewone begroting Openbare Werken).

Voorwerp.	Totaal.	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
<i>Dringendheid I :</i>											
Centrum Ukkel	20	7	13	—	—	—	—	—	—	—	—
Centrum Gembloux	120	3	4	12	15	20	30	36	—	—	—
Centrum Gent	60	2	2	9	10	10	15	12	—	—	—
Kruidtuin van Meise	32	6	7	7	7	5	—	—	—	—	—
Allerlei	5	—	2	2	1	—	—	—	—	—	—
Totaal	237	18	28	30	33	35	45	48	—	—	—
<i>Dringendheid II :</i>											
Kruidtuin van Meise	63	—	—	—	—	—	—	—	20	20	23
Administratieve gebouwen	30	—	15	15	—	—	—	—	—	—	—
Gebouwen voor provinciale directies	27	—	—	—	6	7	7	7	—	—	—
Totaal	120	—	15	15	6	7	7	7	20	20	23
Algemeen totaal	357	18	43	45	39	42	52	55	20	20	23

116

Programme décennal. — PROPOSITIONS.

Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

PORTS D'ANVERS ET DE GAND. —

OBJET.	TOTAL TOTAAL	1948		1949		1950		1951		1952	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
I. Port d'Anvers :											
Dommages de guerre	500	160	—	200	—	140	—	—	—	—	—
Améliorations	2.400	70	—	150	—	180	120	200	140	200	140
Extensions	3.300	—	—	200	—	320	130	350	160	350	160
Total	6.200	230	—	550	—	640	250	550	300	550	300
=====											
II. Port de Gand :											
Dommages de guerre	100	40	—	40	—	20	—	—	—	—	—
Améliorations	400	30	—	30	—	40	20	40	20	30	25
Extensions	2.800	—	—	150	—	160	120	275	140	275	140
Total	3.300	70	—	220	—	220	140	315	160	305	165
=====											
TOTAL	9.500	=====									
dont : Urgence I	5.600	300	—	770	—	860	—	865	—	855	—
Urgence II	3.900	—	—	—	—	—	390	—	460	—	465

Programme décennal. — PROPOSITIONS.

Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

ADMINISTRATIONS SUBORDONNEES. —

OBJET.	TOTAL TOTAAL	1948		1949		1950		1951		1952	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Voirie provinciale et communale	8.800	550	—	700	200	800	200	800	200	700	200
Bâtiments (administrations, écoles, culte et justice)	2.800	250	—	350	—	350	—	350	—	260	150
Ports intérieurs	400	25	—	25	—	25	—	25	—	20	—
Investissements sanitaires	13.400	655	—	830	310	770	425	840	425	940	445
Divers (électricité, travaux relevant de l'Agriculture, etc.)	2.000	135	—	150	—	150	100	150	100	115	100
TOTAL	27.400	=====									
dont : Urgence I	19.100	1.615	—	2.055	—	2.095	—	2.165	—	2.035	—
Urgence II	8.300	—	—	—	510	—	725	—	725	—	895

Unité : millions de francs.
Eenheid : miljoen frank.

HAVENS VAN ANTWERPEN EN GENT.

1953		1954		1955		1956		1957		VOORWERP.
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	I. Haven van Antwerpen :
200	160	200	160	—	160	—	160	—	160	Oorlogsschade.
350	170	340	170	90	170	—	170	—	170	Verbeteringen.
550	330	540	330	90	330	—	330	—	330	Uitbreidingen.
Totaal.										

II. Haven van Gent :

—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Oorlogsschade.
30	25	—	25	—	25	—	30	—	30	Verbeteringen.
270	160	270	160	200	160	—	160	—	160	Uitbreidingen.
300	185	270	185	200	185	—	190	—	190	Totaal.

TOTAAL

850	—	810	—	290	—	—	—	—	—	waarvan : Dringendheid I.
—	515	—	515	—	515	—	520	—	520	Dringendheid II.

Unité : millions de francs.
Eenheid : miljoen frank.

ONDERGESCHIKTE BESTUREN.

1953		1954		1955		1956		1957		VOORWERP.
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	
650	200	650	250	650	250	650	250	650	250	Gemeentewegen en Provinciale wegen.
100	150	60	150	60	150	60	150	60	150	Gebouwen (besturen, scholen, credienst en gerecht).
20	40	20	40	20	40	10	40	10	40	Binnenhavens.
960	465	1.020	575	1.025	585	1.030	585	930	585	Sanitaire investeringen.
100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Allerlei (electriciteit, werken die van het Ministerie van Landbouw afhangen, enz.).
TOTAAL.										
1.830	—	1.850	—	1.855	—	1.850	—	1.750	—	waarvan : Dringendheid I.
—	955	—	1.115	—	1.125	—	1.125	—	1.125	Dringendheid II.

Programme décennal. — PROPOSITIONS.
Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

INVESTISSEMENTS SANITAIRES. —

OBJET.	TOTAL TOTAAL	1948		1949		1950		1951		1952	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
I. Installations de traitement des immon- dices	1.000	—	—	100	—	—	—	—	—	100	—
=====											
II. Egouts :											
Etabl. de réseaux complets et mo- dernisat. des réseaux existants.	2.800	180	—	180	80	180	100	180	100	180	120
=====											
III. Epuration des eaux usées :											
Syst. complet d'épuration et décan- tation préalable.	1.000	10	—	40	30	60	40	70	40	70	40
=====											
IV. Abattoirs	800	30	—	40	30	40	30	50	30	50	30
=====											
V. Etablissements médicaux :											
a) Etabl. antituberculeux et centres anticancéreux	500	60	—	60	—	60	—	60	—	60	—
b) Centres de santé et œuvres de l'enfance	300	20	—	20	—	20	—	20	—	20	—
=====											
VI. Organisation hospitalière	1.000	50	—	50	40	50	40	50	40	60	40
=====											
VII. Education physique - sports :											
Plaines de jeux (700); Piscines (280) Auberges de jeunesse (20)	1.000	45	—	50	30	60	40	60	40	70	40
=====											
VIII. Distributions d'eau	5.000	260	—	290	100	300	175	350	175	350	175
=====											
TOTAL	13.400										
=====											
dont : Urgence I	9.000	655	—	830	—	770	—	840	—	960	—
Urgence II	4.400	—	—	—	310	—	425	—	425	—	445

Eenheid : miljoen frank.

Unité : millions de francs.

SANITAIRE INVESTERINGEN.

1953		1954		1955		1956		1957		VOORWERP.
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	
100	—	100	100	100	100	100	100	—	100	I. Inrichtingen voor de behandeling van vuilnis.
=====										
										II. Riolering
180	120	180	120	180	120	180	120	180	120	Aanleg van volledige netten en modernisering van netten.
=====										
										III. Zuivering der gebruikte waters :
70	40	80	40	85	40	85	40	85	40	Volledige zuiveringsstelsels en voorafgaande afgieting.
=====										
50	30	60	30	60	40	60	40	60	40	IV. Slachthuizen.
=====										
										V. Geneeskundige inrichtingen :
40	—	40	—	40	—	40	—	40	—	a) Antituberculeuze inrichtingen en centra voor kankerbestrijding.
20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	b) Gezondheidscentra en werken voor kindergeweldzijn.
=====										
60	40	70	50	70	50	70	50	70	50	VI. Hospitaalinstelling.
=====										
										VII. Lichamelijke opvoeding - sporten :
70	40	70	40	75	40	75	40	75	40	Speelpleinen (700); Zweminrichtingen (280); Jeugdherbergen (20).
=====										
350	175	400	175	400	175	400	175	400	175	VIII. Watervoorziening.
=====										
TOTAAL.										
940	—	1.020	—	1.025	—	1.030	—	930	—	waarvan : Dringendheid I.
465	—	575	—	585	—	585	—	585	—	Dringendheid II.

DEFENSE NATIONALE.

OBJET.	1948		1949		1950		1951		1952		1953		1954		1955		1956		1957	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
<i>Budget extraordinaire :</i>																				
1. Constructions (*)	110	—	125	100	135	65	102	75	120	100	67	50	100	100	100	50	108	70	145	50
2. Matériel, armement et équip.	13	—	400	—	400	—	350	—	250	—	250	—	250	—	200	—	100	—	100	—
3. Terrains	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Donnages de guerre :</i>																				
Bâtimens	100	—	58	—	35	—	25	—	77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Entretien ordinaire	71	—	69	—	70	—	70	—	70	—	70	—	70	—	70	—	70	—	70	—
TOTAL	5.186																			
dont : Urgence I	400	—	652	—	640	—	547	—	517	—	387	—	420	—	370	—	278	—	315	—
Urgence II	—	—	—	100	—	65	—	75	—	100	—	50	—	100	—	50	—	70	—	50

(*) Remarque : Sauf les années 1948 et 1949, comprenant chacune une provision de 25 millions pour l'établissement de pistes d'aviation, le poste « Constructions » ne comporte que des constructions de bâtimens.

Tienjarenprogramma. — VOORSTELLEN.

Eenheid : millioen frank.

LANDSVERDEDIGING.

VOORWERP	1948		1949		1950		1951		1952		1953		1954		1955		1956		1957	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
<i>Buitengewone begroting :</i>																				
1. Bouwwerken (*)	110	—	125	100	135	65	102	75	120	100	67	50	100	100	100	50	108	70	145	50
2. Materieel	13	—	400	—	400	—	350	—	250	—	250	—	250	—	200	—	100	—	100	—
3. Terreinen	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Oorlogsschade :</i>																				
Gebouwen	100	—	58	—	35	—	25	—	77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Geevoen anderhoud	71	—	69	—	70	—	70	—	70	—	70	—	70	—	70	—	70	—	70	—
TOTAAL	6.186																			
waartvan : Dringendheid I	400	—	652	—	640	—	547	—	517	—	387	—	420	—	370	—	278	—	315	—
Dringendheid II	—	—	—	100	—	65	—	75	—	100	—	50	—	100	—	50	—	70	—	50

(*) Opmerking : Behalve voor de jaren 1948 en 1949, die elk een raming van 25 millioen voor het aanleggen van startbanen voor vliegtuigen bevatten, slaat de post «Bouwwerken» enkel op het oprichten van gebouwen.

**RELATION ENTRE LA TRANCHE 1948 DU PROGRAMME DECENNAL ET LE BUDGET DE L'ETAT DE 1948 EN CE QUI CONCERNE LES TRAVAUX
DES ADMINISTRATIONS SUBORDONNEES.**

I. Montant inscrit au budget de l'Etat (en millions).
II. Montant global des travaux correspondants (en millions).

	Subside unique		Domages de guerre		Santé publique		Total
	I	II	I	II	I	II	
<i>Voirie</i>	210	375	175	175	—	—	550
<i>Bâtiments</i> :							
administratifs	15	—	—	—	—	—	—
scolaires	40	130	120	120	—	—	250
justice et culte	15	25	—	—	—	—	25
<i>Ports intérieurs</i>	15	—	—	—	—	—	—
<i>Investissements sanitaires</i> :							
Immondices	—	—	—	—	—	—	—
Eaux (égouts, distribution d'eau	125	215	—	—	131 (3)	225	440
voutements, démergents)	—	—	—	—	6 (3)	10	10
Bâtiments, station d'épuration d'eaux	—	—	—	—	—	—	—
Etablissements antituberculeux	55	100	—	—	60 (4)	60	60
(Fond spécial Tuberculeuse)	20	35	—	—	10 (5)	10	45
Divers	200	350	—	—	207	305	655
Education physique, sports	45	80	55	55	—	—	135
<i>Divers</i>	60	100	200	200	—	—	300
<i>Ports d'Anvers et de Gand</i>	—	—	—	—	—	—	—
Totaux	600 (1)	1.060	550 (2)	550	207	305	1.915

(1) Article 469 du budget extraordinaire (600 millions).
(2) Article 506 (200 millions) et 507 (350 millions).
(3) Article 477 (135 millions) et 478 (2,1 millions).
(4) Article 479 (60 millions).
(5) Article 481 (9,6 millions).

**VERHOUDING TUSSEN DE SCHIJF 1948 VAN HET TIENJARENPROGRAMMA EN DE RIJKSBEGROTING VAN 1948, WAT DE WERKEN DER
ONDERGESCHIKTE BESTUREN BETREFT.**

I. Bedrag uitgetrokken op de Rijksbegroting (in miljoenen).
II. Globaal bedrag der overeenstemmende werken (in miljoenen).

	Enige subsidie		Oorlogsschade		Volksgezondheid		Totaal
	I	II	I	II	I	II	
<i>Wegen</i>	210	375	175	175	—	—	550
<i>Gebouwen voor</i> :							
administratie	15	130	120	120	—	—	250
onderwijs	40	70	—	—	—	—	—
justitie en eredienst	15	25	—	—	—	—	25
<i>Binnenhavens</i>	15	—	—	—	—	—	—
<i>Sanitaire investeringen</i> :							
Vuilnis	—	—	—	—	—	—	—
Waters (riolering, waterdistributie,	125	215	—	—	131 (3)	225	440
overwelvingen, watersnoodbestrij-	—	—	—	—	6 (3)	10	10
ding)	—	—	—	—	—	—	—
Gebouwen, waterzuiveringsstation	—	—	—	—	60 (4)	60	60
Antituberculeuze inrichtingen (spe-	55	100	—	—	55	100	100
ciaal Tuberculosefonds)	20	35	—	—	10 (5)	10	45
Allerlei	200	350	—	—	207	305	655
Lichamelijke opvoeding, sporten	45	80	55	55	—	—	135
<i>Allerlei</i>	60	100	200	200	—	—	300
<i>Havens van Antwerpen en Gent</i>	—	—	—	—	—	—	—
Totaal	600 (1)	1.060	550 (2)	550	207	305	1.915

(1) Artikel 469 van de buitengewone begroting (600 miljoen).
(2) Artikel 506 (200 miljoen) en 507 (350 miljoen).
(3) Artikel 477 (135 miljoen) en 478 (2,1 miljoen).
(4) Artikel 479 (60 miljoen).
(5) Artikel 481 (9,6 miljoen).

**COMPARAISON ENTRE LES BUDGETS DE L'ETAT POUR 1948 ET LA TRANCHE CORRESPONDANTE
DU PROGRAMME DECENNAL.**

Montants repris au Programme décennal <i>Bedragen opgenomen in het Tienjaren- programma</i>	OBJET — VOORWERP	PART D'INTER- =====
		Chapitre IV du budget des dépenses extraordinaires N° de référence des articles — <i>Verwijzings- nummer der artikelen</i>
	A. Communications — Verkeerswezen :	
4.462	1. S.N.C.B. et O.N.J. — <i>N.M.B.S. en N.Z.V.</i>	434 435 à 439 452 466 495
249	2. S. N. C. V. — <i>N. M. V. B.</i>	
301	3. Marine — <i>Marine</i>	443 à 445 499 et/en 500
264	4. Aéronautique — <i>Luchtvaart</i>	440 et/en 441 498
134	5. Postes et chèques postaux — <i>Posterijen, en Postchecks</i>	442 501
1.487	6. Télégraphes, Téléphones et Radio — <i>Telegraaf, Telefoon en Radio</i>	496
105	7. I.N.R. — <i>N.I.R.</i>	497
7.002	TOTAL COMMUNICATIONS — TOTAAL VERKEERSWEZEN	
	B. Travaux publics — Openbare Werken :	
755	1. Routes — <i>Rijkswegen</i>	449 à 450 502
1.715	2. Voies hydrauliques — <i>Waterwegen</i>	461 à 464 467 et/en 468 504 et/en 505
1.280	3. Bâtiments — <i>Gebouwen</i>	454 à 458 et/en 460 503
3.750	TOTAL TRAVAUX PUBLICS — TOTAAL OPENBARE WERKEN.	
1.915	C. Administrations subordonnées (1) (y compris ports d'Anvers et de Gand) <i>Ondergeschikte Besturen (1) (Havens Antwerpen en Gent inbegrepen).</i>	469-477-478-479 481-506-507
400	D. Défense Nationale — <i>Landsverdediging</i>	420 à 431 484 à 491 (2)
13.067	TOTAL TRANCHE 1948 DU PROGRAMME DECENNAL — TOTAAL SCHIJF 1948 VAN HET TIENJARENPROGRAMMA	
	Dépenses prévues au chapitre IV du Budget des dépenses extraordinaires non reprises au programme des investissements — <i>Uitgaven voorzien onder hoofd- stuk IV van de Begroting der buitengewone uitgaven en niet in het investerings- programma opgenomen.</i>	417 à 419-432-433-446 447-451-453-459-465-470 à 474-475-476-480-482- 483-492 à 494-508-509 à 521-484 à 491 (2)

(1) Voir tableau complémentaire (page 117).

(2) Une partie de ces dépenses, soit 40,4 millions ne représente pas de l'investissement proprement dit, et n'est donc pas reprise au programme décennal.

Unité : millions de francs.

Eenheid : miljoen frank.

**VERGELIJKING TUSSEN DE RIJKSBEGROTINGEN VOOR 1948 EN DE OVEREENSTEMMENDE SCHIJF
VAN HET TIENJARENPROGRAMMA.**

VENTION DIRECTE DE L'ETAT — AANDEEL VAN DE RECHTSTREEKSE TUSSENKOMST VAN DE STAAT.

<i>Hoofdstuk IV van de begroting der buitengewone uitgaven.</i>		<i>Budget des dépenses résultant de la guerre — Begroting der uitgaven veroorzaakt door de oorlog.</i>		<i>Budget des dépenses ordinaires — Begroting der gewone uitgaven.</i>		<i>Montant total de l'intervention</i>
<i>Montants.</i>	<i>N° de réf. des articles — Verwijzingsn° der artikelen</i>	<i>Montants.</i>	<i>N° de réf. des articles — Verwijzingsn° der artikelen</i>	<i>Montants.</i>	<i>Totaal bedrag van de tussenkomst</i>	
<i>—</i>	<i>—</i>	<i>—</i>	<i>—</i>	<i>—</i>	<i>—</i>	<i>—</i>
<i>Bedragen.</i>		<i>Bedragen.</i>		<i>Bedragen.</i>		
500,0						
69,5						
3,0						
55,0						
1.100,0	1.727,5	—		—		1.727,5
—		—		—		—
12,1						
143,6	155,7	317	146	—		301,7
236,4						
27,0	263,4	—		—		263,4
129,0						
5,5	134,5			—		134,5
75,0		—		—		75,0
2,0		—		—		2,0
2.358,1		146		—		2.504,1
243,0						
212,0	455		16,1	300		755
811,0						
54,0	1.415	—	16,5 et /en 16,6	300		1.715
550,0						
919,1						
180,0	1.099,1	—	16,3	181		1.280,1
2.969,1		—		781		3.750,1
1.356,7		—		—		1.356,7
228,4						
100,0	328,4	—	16	71		399,4
7.012,3		146		852		8.010,3

791,2

(1) Zie aanvullende tabel (bladzijde 117).

(2) Een deel van die uitgaven, nl. 40,4 miljoen, vertegenwoordigt geen eigenlijke investering en is dus niet in het tienjarenprogramma opgenomen.

B. — BUDGET DE L'ÉTAT.

Il a été souligné, dans le chapitre introductif, que le programme décennal des investissements publics, pour avoir un sens réel et général, devait s'appliquer non seulement aux secteurs ressortissant directement à l'Etat, mais aussi à ceux relevant des administrations subordonnées et des organismes paraétatiques. De même, les dépenses de renouvellement et celles causées par les réparations de dommages de guerre ne doivent pas être disjointes des dépenses relatives à des extensions proprement dites.

Ces deux éléments expliquent les divergences apparentes que l'on constate lorsqu'on compare les tableaux de propositions du programme décennal avec le budget des dépenses extraordinaires de 1948.

En effet, l'Etat ne couvre directement qu'une partie plus ou moins grande des dépenses à résulter des travaux des administrations subordonnées et des organismes paraétatiques. D'autre part, certains travaux sont inscrits au budget des dépenses ordinaires, qui doivent figurer au programme, parce qu'ils correspondent à la notion des investissements de renouvellement et qu'ils puisent nécessairement aux sources de main-d'œuvre disponible pour l'ensemble des travaux. C'est le cas, par exemple, des travaux d'entretien des routes, des bâtiments, des voies navigables.

Enfin, parmi les dépenses prévues au chapitre IV du budget des dépenses extraordinaires (crédits relatifs aux immobilisations), certaines n'ont pas été reprises au programme décennal, pour des raisons diverses, schématisées ci-dessous :

- les acquisitions de biens immeubles nécessaires pour l'exécution de certains travaux (par exemple routes et voies hydrauliques), ont été négligées. Il s'agit ici d'un problème purement financier, ne comportant en réalité aucun travail nouveau.
- il en est de même de la dotation de 350 millions au Ministère de la Reconstruction pour la construction d'immeubles nouveaux. Ceci concerne le secteur privé de l'habitation, qui ne doit pas être envisagé dans le cadre des investissements publics proprement dits
- certaines dépenses ne correspondent pas à la notion d'investissements adoptée, comme par exemple, les budgets d'aide aux artistes. Elles ont donc été exclues des tableaux.
- enfin, certains secteurs n'ont pu être suffisamment examinés et, en conséquence, n'apparaissent pas au programme décennal. Leur incidence est très faible, dans l'ensemble

B. — RIJKSBEGROTING.

In het inleidend hoofdstuk werd reeds onderlijnd dat het tienjarenprogramma van de openbare investeringen, om een werkelijke en algemene betekenis te hebben, niet alleen op de sectoren moet slaan, die rechtstreeks onder de Staat ressorteren, maar ook op die welke van de ondergeschikte besturen en van de parastatale instellingen afhangen. Zo ook mogen de uitgaven voor hernieuwing en voor herstelling van oorlogsschade niet gescheiden worden van die welke op eigenlijke uitbreidingen betrekking hebben.

Deze twee elementen leggen het schijnbaar verschil uit, dat men vaststelt wanneer men de voorstelentabellen van het tienjarenprogramma vergelijkt met de begroting der buitengewone uitgaven voor 1948.

Immers, de Staat dekt op rechtstreekse wijze slechts een min of meer groot deel der onkosten die voortvloeien uit de werken der ondergeschikte besturen en parastatale instellingen. Anderzijds zijn sommige werken die op het programma moeten voorkomen, ingeschreven op de begroting van de gewone uitgaven omdat zij beantwoorden aan het begrip « investering voor hernieuwing » en noodzakelijk gaan putten uit de bronnen van de werkkrachten die voor het geheel der werken beschikbaar zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval met de werken voor onderhoud van wegen, gebouwen en waterwegen.

Ten slotte, onder de uitgaven voorzien onder hoofdstuk IV van de begroting der buitengewone uitgaven (kredieten voor immobilisaties) zijn er enkele niet opgenomen in het tienjarenprogramma, wegens verschillende redenen die hieronder in het kort opgegeven worden :

- de verwervingen van onroerende goederen, nodig voor de uitvoering van sommige werken (b.v. wegen en waterwegen), werden ter zijde gelaten. Het betreft hier een louter financieel vraagstuk dat in werkelijkheid geen nieuw werk vergt;
- hetzelfde geldt voor het bedrag van 350 miljoen dat aan het Ministerie van Wederopbouw toegewezen werd voor het oprichten van nieuwe gebouwen. Deze zaak heeft alleen betrekking op de private woningsector, die niet in het raam van de eigenlijke openbare investeringen moet beschouwd worden.
- zekere uitgaven beantwoorden niet aan het in dit werk aanvaarde begrip van investeringen, b.v. de hulpverlening aan kunstenaars. Ze werden dus niet op de tabellen genoteerd.
- zekere sectoren konden niet genoeg onderzocht worden en komen derhalve niet op het tienjarenprogramma voor. De materiële belangrijkheid van de aldus niet in aanmerking genomen werken is over het algemeen zeer gering.

Il conviendra, à ce sujet, lors de l'étude des améliorations à apporter au présent travail, d'examiner les modifications éventuelles de présentation à réaliser.

* *

La comparaison entre les budgets de l'Etat pour 1948 et la tranche correspondante du programme décennal est réalisée dans le tableau des pages 118-119.

On remarquera :

a) que sur les 13.067 millions inscrits au programme de 1948, les budgets de l'Etat supportent 8.010 millions, soit 61,6 p. c.;

b) que parmi les dépenses prévues au chapitre IV du budget des dépenses extraordinaires (crédits relatifs aux immobilisations nouvelles et à la restauration du domaine public et assimilé), soit 7.803,5 millions, seule une part peu importante, c'est-à-dire 791,2 millions, n'a pas été reprise dans le programme décennal.

Par ailleurs, il a été estimé nécessaire de donner un tableau complémentaire, relatif plus spécialement aux administrations subordonnées, y compris les ports d'Anvers et de Gand. (page 117)

* *

CHAPITRE V.

Synthèse et conclusion.

A. — CADENCE DES INVESTISSEMENTS.

Le tableau ci-après reprend, en chiffres globaux, les données de récapitulations générales des « besoins présentés » et des « propositions ». La comparaison est marquante : tout d'abord une élimination des besoins les moins urgents a été effectuée, ensuite, l'année 1948 est considérablement déchargée. Les montants sont exprimés en millions de francs.

	Besoins présentés.		Propositions.	
	10 ans.	1948.	10 ans.	1948.
A. Communications ...	62.075	8.762	62.075	7.002
B. Travaux Publics ...	46.732	5.564	46.732	3.750
(Etat)				
C. Ports d'Anvers et Gand	9.500	1.601	9.500	300
D. Admin. subord. ...	38.120	4.052	27.400	1.615
E. Défense Nationale ...	5.186	518	5.186	400
Totaux	161.613	20.497	150.893	13.067
dont Urgence I	148.809	20.129	116.548	13.067
Urgence II	12.804	368	34.345	—

Wanneer de verbeteringen zullen bestudeerd worden die aan onderhavig werk dienen aangebracht, zal men moeten nagaan welke werken eventueel uit het programma verwijderd of er in opgenomen moeten worden.

* *

De vergelijking tussen de Rijksbegrotingen voor 1948 en de overeenstemmende schijf van het tien-jarenprogramma staat op de tabel der bladzijden 118-119.

Men zal opmerken :

a) dat van de 13.067 miljoen die op het programma van 1948 voorkomen, de Rijksbegrotingen er 8.010 dragen, dus 61,6 t. h.;

b) dat van de uitgaven, voorzien onder hoofdstuk IV van de begroting der buitengewone uitgaven (kredieten voor nieuwe immobilisaties en voor het herstel van het openbaar en het er mede gelijkgestelde domein), namelijk 7.803,5 miljoen, enkel een weinig belangrijk deel (791,2 miljoen) niet in het tienjarenprogramma opgenomen werd.

Men heeft het nodig geacht ook een aanvullende tabel te geven, die meer in het bijzonder betrekking heeft op de ondergeschikte besturen, met inbegrip van de havens van Antwerpen en Gent. (bladz. 117)

* *

HOOFDSTUK V.

Samenvatting en gevolgtrekking.

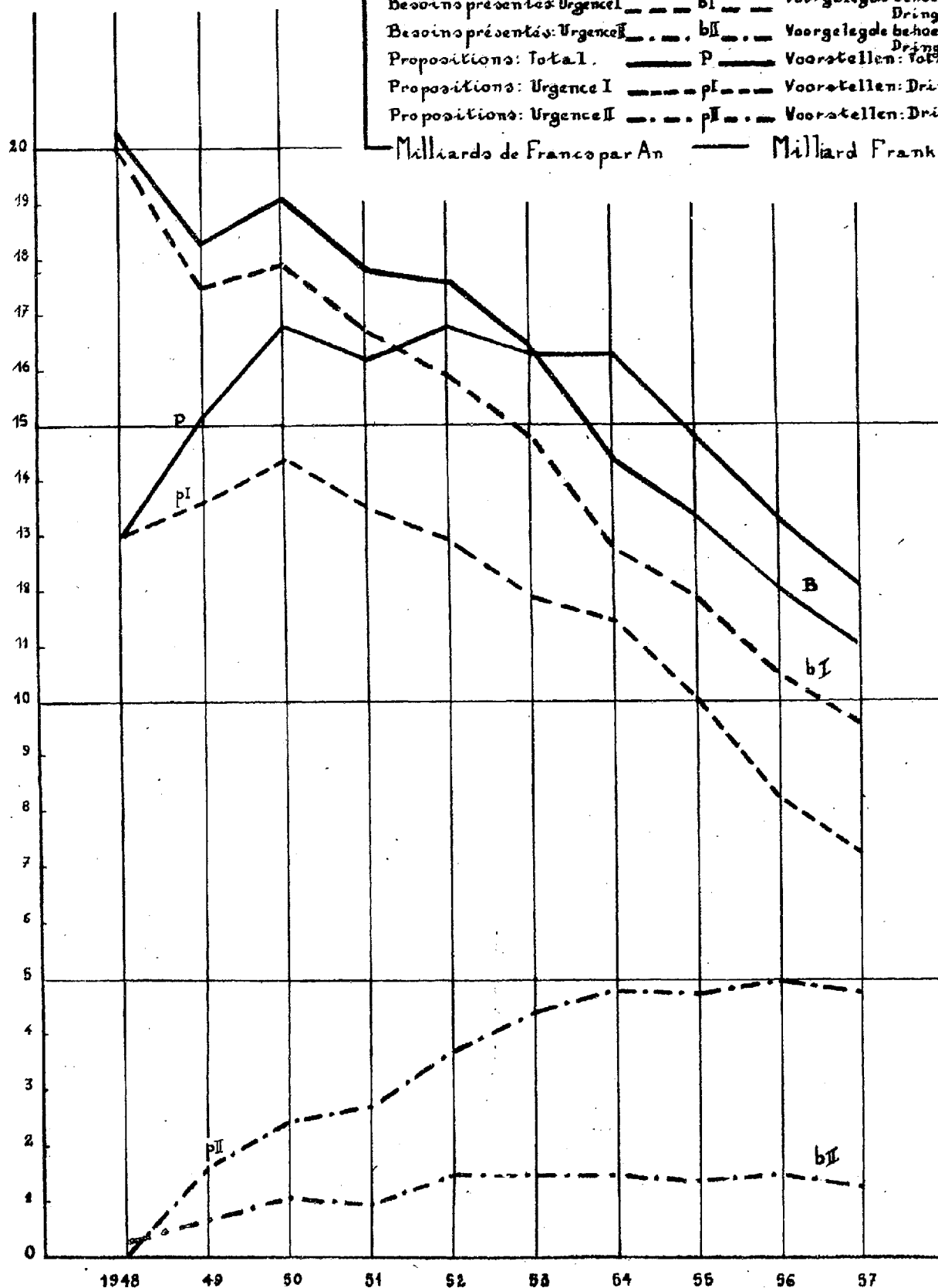
A. — RYTHME DER INVESTERINGEN.

Onderstaande tabel herneemt in globo de gegevens der algemene samenvattingen van de « voorgelegde behoeften » en de « voorstellen ». De vergelijking is kenschetsend : eerst werd tot de uitschakeling van de minst dringende behoeften overgegaan, daarna werd het jaar 1948 gevoelig ontlast. De bedragen zijn uitgedrukt in miljoen frank.

	Voorgelegde behoeften.		Voorstellen.	
	10 jaar.	1948.	10 jaar.	1948.
A. Verkeerswezen ...	62.075	8.762	62.075	7.002
B. Openbare Werken ...	46.732	5.564	46.732	3.750
(Staat).				
C. Havens van Antwerpen en Gent	9.500	1.601	9.500	300
D. Ondergeschikte besturen	38.120	4.052	27.400	1.615
E. Landsverdediging ...	5.186	518	5.186	400
Totaal	161.613	20.497	150.893	13.067
waarvan Dringendheid I	148.809	20.129	116.548	13.067
Dringendheid II	12.804	368	34.345	—

LEGENDE - VERKLARING.

Besoins présentés: Total. ——— B ———	Voorgelegde behoeften: Totaal. ———
Besoins présentés: Urgence I ——— bI ———	Voorgelegde behoeften: Dringendheid I. ———
Besoins présentés: Urgence II ——— bII ———	Voorgelegde behoeften: Dringendheid II. ———
Propositions: Total. ——— P ———	Voorstellen: Totaal. ———
Propositions: Urgence I ——— pI ———	Voorstellen: Dringendheid I. ———
Propositions: Urgence II ——— pII ———	Voorstellen: Dringendheid II. ———
Milliards de Francs par An ———	Milliard Frank per Jaar. ———



Le diagramme ci-joint donne une représentation graphique des résultats du présent travail. Les courbes qui y figurent sont relatives aux investissements annuels et correspondent :

- les courbes B, aux *besoins présentés*;
- les courbes P, au *programme proposé*.

Ce graphique complète le tableau ci-dessus en indiquant les modifications intervenues :

- une réduction pure et simple par rejet, au delà de la période de dix ans considérée, des projets manifestement les moins urgents;
- une égalisation dans le temps, consistant à reporter vers les dernières années des projets initialement concentrés sur les premières et qui auraient provoqué, au début, une accumulation de travaux irréalisables.

Cette première rationalisation conduit à un programme qui, à aucun moment, ne dépasse la capacité physique de réalisation de nos entreprises ou de notre industrie.

Deux remarques doivent être formulées au sujet des urgences adoptées.

La courbe p I doit être considérée comme la mesure de l'effort technique et financier à fournir par le pays pour atteindre à un minimum de réhabilitation de son patrimoine. La réalisation des investissements correspondants doit être considérée comme indispensable et il ne peut y être renoncé que dans le cas d'impossibilités majeures et graves.

La courbe p II des investissements de complément peut être considérée comme parfaitement souple. Si le programme propose pour elle une croissance régulière en fonction du temps, il est bien entendu cependant qu'elle peut être déplacée ou déformée au gré des nécessités. Rien n'empêche d'en rassembler les éléments et, dans la mesure des possibilités physiques, de concentrer leur réalisation sur deux ou trois années intermédiaires, ou d'en reporter l'exécution à une période ultérieure.

Enfin, il y a lieu de se rappeler que le présent travail n'est relatif qu'aux investissements du seul secteur public. Il n'est en rien représentatif de l'activité économique de l'ensemble du pays. Il va sans dire que, si une répartition différente des travaux d'urgence II s'avérait nécessaire, elle devrait être effectuée en fonction de la courbe de l'activité économique générale et viser à en combler une éventuelle dépression. Il importe de souligner ici que l'utilisation d'une réserve de travaux en vue de corriger la conjoncture, implique une politique budgétaire et financière qui assure la disposition, au moment voulu, des capitaux nécessaires à l'exécution de ces travaux. Or, une dépression conjoncturelle se traduit normalement par des difficultés de financement pour l'Etat. Le Gouvernement se préoccupe, dès à présent, de ce problème essentiel.

Bijgaand diagram geeft een graphische voorstelling van de uitslagen van onderhavig werk. De curven die er in voorkomen, hebben betrekking op de jaarlijkse investeringen en beantwoorden :

- de curven B, aan de *voorgelegde behoeften*;
- de curven P, aan het *voorgestelde programma*.

Deze graphiek vult bovenstaande tabel aan door er de aangebrachte wijzigingen van aan te duiden :

- een vermindering door eenvoudig de klaarblijkelijk minst dringende ontwerpen te verdagen tot na de beschouwde tien jaren;
- een gelijke verdeling over de tijd, die hierin bestaat dat de oorspronkelijk op de eerste jaren geconcentreerde projecten, die een opeenhoping van onverwezenlijke werken zouden veroorzaken hebben, overgebracht worden naar de laatste jaren.

Deze eerste rationalisatie leidt tot een programma dat op geen enkel ogenblik de fysieke capaciteit van onze ondernemingen of onze nijverheid overschrijdt.

In verband met de vastgestelde graad van dringendheid moeten twee opmerkingen gemaakt worden :

De curve p I moet beschouwd worden als de maat van de technische en financiële inspanning die het land zal moeten leveren om zijn patrimonium alvast terug op een minimumpeil te brengen. Het tot stand brengen van de hiermee overeenstemmende investeringen moet beschouwd worden als noodzakelijk en er mag niet van afgezien worden tenzij in ernstige gevallen van overmacht, die de verwezenlijking onmogelijk maken.

De curve p II van de complementaire investeringen mag als volkomen aanpasbaar beschouwd worden. Alhoewel zij volgens het programma een regelmatige stijging vertoont in functie van de tijd, is het nochtans vanzelfsprekend dat zij kan verplaatst of vervormd worden naargelang de noodzakelijkheden. Niets belet er de elementen van samen te brengen en hun verwezenlijking, in de mate van de fysieke mogelijkheden, te concentreren op twee of drie overgangsjaren, of hun uitvoering tot een latere periode uit te stellen.

Ten slotte is het gepast er aan te herinneren dat onderhavig werk slechts slaat op de investeringen van de openbare sector alleen. In geen geval mag het beschouwd worden als representatief voor de economische activiteit van heel het land. Het spreekt vanzelf dat, indien een andere verdeling van de onder dringendheid II vallende werken mocht noodzakelijk blijken, deze zou moeten gedaan worden in functie van de curve van de algemene economische activiteit om er een eventuele depressie van aan te vullen. Hier moet onderlijnd worden dat het aanwenden van een reserve werken met het oog op de correctie van de conjunctuur, een budgétaire en financiële politiek veronderstelt, waardoor men verzekerd is dat men op het gepaste ogenblik over de nodige kapitalen beschikt om deze werken uit te voeren.

Aan de andere kant brengt een conjunctuurdepressie gewoonlijk financieringsmoeilijkheden voor de Staat mede. De Regering houdt zich van nu af met dit essentieel probleem bezig.

B. — SURVEILLANCE DES RÉALISATIONS.

Il appartient au Parlement de décider si une politique des investissements de l'Etat doit être poursuivie et si un programme à longue échéance doit être établi, dont le présent travail constitue une première étape.

Ce travail doit comprendre deux parties :

a) l'établissement, pour chaque exercice, d'un inventaire technique et financier de ce qui a été effectivement réalisé, la comparaison avec les projets correspondants, l'estimation des travaux qui n'ont pu être terminés ;

b) le programme technique et financier de ce qui reste à réaliser dans l'avenir ; ce programme est à examiner, pour chaque exercice, compte tenu de l'inventaire prévu au a) et des perspectives conjoncturelles.

La coordination doit être réalisée :

- sur le plan technique et économique, par le Ministère de la Coordination économique et du Rééquipement National ;
- sur le plan financier, par le Ministre des Finances auquel il appartient de décider des Voies et Moyens qui peuvent être mis à la disposition de l'exécution du programme ;
- sur le plan budgétaire proprement dit, et en fonction de la politique générale, par le Ministère du Budget.

Il est bien entendu que, une fois décidée la réalisation d'un ouvrage, les divers ministères exécutants restent seuls compétents au point de vue de l'exécution et conservent intégralement leurs prérogatives, leur autonomie et leur responsabilité. La coordination proposée n'a d'autre but que d'acter les réalisations du programme, ainsi que les retards y apportés, de permettre l'adaptation annuelle du programme aux conditions du moment et en fin de compte, d'inscrire les réalisations dans le cadre de l'économie nationale et de ses possibilités.

Conçue sous cette forme, l'observation des réalisations donnerait au Parlement une base d'appréciation rationnelle où ce dernier trouverait non seulement l'indication des sommes dépensées, mais surtout une manière de bilan technique lui permettant de suivre physiquement les investissements effectués et de les situer dans la perspective d'une politique d'ensemble.

* * *

C. — PRINCIPES D'ORGANISATION DES INVESTISSEMENTS PUBLICS.

Une organisation rationnelle des investissements publics présente, pour le pays, une importance énorme. Mieux que tout raisonnement, la cadence annuelle de 10 à 15 milliards établit la dimension du problème et la nécessité de l'étudier de près.

B. — TOEZICHT OVER DE VERWEZENLIJINGEN.

Het Parlement moet beslissen of een investerings-politiek door de Staat moet nagestreefd worden en of een programma op lange termijn, waarvan onderhavig werk een eerste stap vormt, moet opgesteld worden.

Dit werk moet twee delen omvatten :

a) het opstellen, voor elk dienstjaar, van een technische en financiële inventaris van wat werkelijk verwezenlijkt werd, de vergelijking met de overeenkomstige ontwerpen, de schatting van de werken die niet konden voltooid worden ;

b) het technisch en financieel programma dat nog in de toekomst moet verwezenlijkt worden ; dit programma moet voor elk dienstjaar onderzocht worden, rekening houdend met de sub a) voorziene inventaris en de conjunctuurperspectieven.

De coördinatie moet verwezenlijkt worden :

- op het technisch en economisch plan, door het Ministerie van Economische Coördinatie en van 's Lands Wederuitrusting ;
- op het financieel plan, door de Minister van Financiën, die moet beslissen over de Rijksmiddelen die mogen ter beschikking gesteld worden voor de uitvoering van het programma ;
- op het eigenlijk budgetair plan en in functie de algemene politiek, door het Ministerie van Begroting.

Het spreekt vanzelf dat eens de beslissing getroffen om een werk tot stand te brengen, de verschillende uitvoerende Departementen uitsluitend bevoegd blijven wat de uitvoering betreft en zij integraal hun prerogatieven, hun autonomie en hun verantwoordelijkheid blijven behouden. De voorgestelde coördinatie heeft geen enkel ander doel dan de verwezenlijkingen van het programma aan te tekenen evenals de aangebrachte vertragingen, er voor te zorgen dat het programma jaarlijks aan de omstandigheden van het ogenblik wordt aangepast en, ten slotte, de verwezenlijkingen te plaatsen in het kader van de nationale huishouding en haar mogelijkheden.

In deze vorm opgevat, zou het waarnemen van de verwezenlijkingen voor het Parlement een basis voor een rationele beoordeling vormen, waar dit laatste niet alleen de aanduiding van de uitgegeven sommen zou vinden, maar vooral een soort technische balans die zou toelaten physisch de gedane investeringen te volgen en ze te plaatsen in de lijn van een algemene politiek.

* * *

C. — ORGANISATIEPRINCIPES VAN DE OPENBARE INVESTERINGEN.

Een rationele organisatie van de openbare investeringen is van buitengewoon belang voor het land.

Beter dan elke redenering, geeft het jaarlijks ritme van 10 à 15 milliard een idee van de belangrijkheid van het vraagstuk en de noodzakelijkheid het van naderbij te beschouwen.

Nous ne nous occuperons plus ici de discuter la valeur absolue des sommes inscrites au programme pour les divers ouvrages. Nous évoquerons seulement les améliorations techniques et les économies de capitaux qu'il y aurait moyen de réaliser en coordonnant entre eux les investissements du secteur public.

Au cours de ce premier travail, divers obstacles à cette coordination ont été rencontrés. Il s'agit de difficultés bien connues, mais nous croyons utile de mentionner celles qui nous ont paru dominantes. Un programme des investissements publics peut être l'occasion de repenser les problèmes de la technique administrative : il convient d'en discerner clairement les défauts actuels et de chercher à bien les définir en vue d'y remédier.

a) Dimension économique des chantiers.

Il est reconnu que toute activité de production ou de mise en œuvre exige une dimension minimum des ouvrages en dessous de laquelle une réalisation économique est techniquement impossible. Il est donc essentiel de prévoir des chantiers importants. Dans le domaine des routes en particulier, lorsqu'une réduction des crédits prévus doit être envisagée, il serait absurde de faire porter cette réduction uniformément sur tous les projets. Il faut, au contraire, supprimer radicalement les petits chantiers et concentrer les crédits disponibles sur des ouvrages d'une dimension suffisante pour atteindre au minimum de prix de revient.

Il est important de remarquer qu'une rationalisation des chantiers conduira à une meilleure utilisation de la main-d'œuvre et augmentera la capacité totale du secteur du génie civil. Ce progrès permettrait de revoir les chiffres de possibilités sur lesquels s'appuie le présent travail et de majorer les attributions proposées.

b) Cadence industrielle de réalisation.

En dehors de la question de dimension qui vient d'être mise en lumière, il existe, pour chaque ouvrage, une cadence optimum de réalisation qui assure le meilleur fonctionnement du chantier et un prix minimum de l'ouvrage. Toute cadence anormalement lente et, plus encore, toute activité sporadique ou désordonnée conduisent au gaspillage et à une majoration considérable du prix de revient. L'obtention d'un coût raisonnable est donc liée indissolublement à une cadence normale d'exécution, donnée technique précise qui dépend du genre de travail envisagé et qu'il y a un intérêt majeur à calculer et à maintenir.

c) Nombre d'ouvrages entamés.

De la nécessité d'une cadence d'exécution découle directement l'obligation de n'entamer les ouvrages qu'en proportion des crédits qui peuvent être obtenus. Quelle que soit, dans le cadre d'un programme

Wij zullen ons hier niet meer bezighouden met de bespreking van de absolute waarde van de in het programma opgenomen sommen voor de verschillende werken. Wij zullen slechts de technische verbeteringen en de besparingen van kapitalen in het licht stellen, die kunnen verwezenlijkt worden door de investeringen van de publieke sector onderling te coördineren.

Bij het opstellen van dit werk stonden verschillende hinderpalen deze coördinatie in de weg. Het gaat om welgekende moeilijkheden, maar wij achten het nuttig die te vermelden welke ons van overwegend belang toeschenen. Een investeringsprogramma kan aanleiding geven tot overdenkingen in verband met de vraagstukken van de administratieve techniek : het past een klaar inzicht te hebben in de huidige fouten en te trachten ze goed te bepalen om ze te verhelpen.

a) Economische grootte der werven.

Het is een algemeen erkend feit dat elke productie-activiteit of werkonderneming een minimum-grootte moet hebben, beneden welke een economische verwezenlijking technisch onmogelijk is. Het is dus essentieel belangrijke werven te voorzien. Vooral op het gebied der wegen zou het onzinnig zijn, indien een vermindering der voorziene kredieten moet overwogen worden, deze vermindering gelijkelijk toe te passen op alle ontwerpen. Men moet, integendeel, radicaal de kleine werken afschaffen en de beschikbare kredieten concentreren op de werken met een voldoende omvang om de kostprijs tot een minimum te herleiden.

Het is van belang vast te stellen dat een rationalisatie der werven zal leiden tot een betere aanwending van de arbeidskrachten en tot een verhoging van de totale capaciteit van de sector der burgerlijke bouwkunde. Deze vooruitgang zou toelaten de cijfers der mogelijkheden, waarop onderhavig werk steunt, te herzien en de voorgestelde toekenningen te verhogen.

b) Industrieel verwezenlijgingsrhythme.

Buiten het vraagstuk van de grootte, die hoger belicht werd, bestaat er voor elk werk een optimum-verwezenlijgingsrhythme dat een betere werking van de werf en de minimumprijs van het werk verzekert. Elk abnormaal langzaam rhythme en meer nog, elke sporadische of ordeloze werkzaamheid leiden tot verspilling en een gevoelige verhoging van de kostprijs. Het bekomen van een redelijke prijs is dus onafscheidelijk verbonden aan een normaal uitvoeringsrhythme, hetwelk een technisch gegeven is dat afhangt van de aard van het voorgenomen werk en waarvan de berekening en de handhaving van overgroot belang is.

c) Aantal begonnen werken.

Uit de noodzakelijkheid van een uitvoeringsrhythme vloeit rechtstreeks de verplichting voort slechts werken te beginnen naar verhouding van de kredieten die kunnen bekomen worden. Welke ook,

décennal, l'ignorance d'ailleurs relative où l'on puisse se trouver au sujet des budgets ultérieurs, il y a généralement des ordres de grandeur qui peuvent être fort suffisamment estimés en vue de fixer le volume des travaux admissibles.

Or, à la cadence normale d'exécution correspond également, pour chaque ouvrage, un crédit annuel normal qui doit être obtenu, mais qu'il est inutile de dépasser. Le nombre de travaux à commencer simultanément dépend alors de la proportion entre le crédit total et les crédits annuels normaux affectés aux différents ouvrages. Si les fonds obtenus permettent d'alimenter dix chantiers importants par exemple, il convient de s'en tenir strictement à ce nombre et de résister énergiquement à tout éparpillement. L'équité bien comprise ne consiste pas à ouvrir dans tout le pays, des chantiers trop nombreux pour être vraiment actifs. Ce n'est pas une politique saine que de sembler donner, à chacun, un début de satisfaction et puis d'abandonner des travaux inachevés. Dans le domaine réaliste des investissements, seuls comptent les résultats dont les deux plus importants sont :

- l'économie de prix de revient;
- la mise en activité, en un temps minimum, des ouvrages terminés.

Nous croyons un programme décennal des investissements publics susceptible d'éviter toute dispersion dans ce domaine et d'assurer l'observation de ces trois conditions techniques essentielles indissolublement liées : dimension, cadence et nombre des chantiers.

d) Délimitation des attributions.

Une source sérieuse de complications et de difficultés vient de ce que, dans de nombreux cas, deux organismes au moins participent financièrement à l'établissement d'un ouvrage et il est alors difficile d'arriver, sur le plan technique, à l'unité désirable dans la conception et dans l'exécution.

De tels dédoublements sont à réduire le plus possible : ils conduisent à des discussions stériles notamment sur l'importance relative des quote-parts et la délimitation précise des travaux incombant à chacun. De telles distinctions sont, en effet, arbitraires; c'est tout de même le secteur public dans son ensemble qui finance les investissements et c'est une perte de temps que de canaliser, par plusieurs voies différentes, des fonds venant d'une même source et allant au même but. Cette discrimination est d'autant plus inutile que les quote-parts respectives d'intervention des divers organismes ne peuvent être fixées qu'arbitrairement et ne sauraient répondre à des critères d'équité impossibles à établir.

Il n'est malheureusement pas possible de fixer, une fois pour toutes, une délimitation précise des attributions ministérielles et administratives. Aussi faudra-t-il s'efforcer d'aboutir progressivement à une meilleure classification des dépenses et mettre fin au

in het kader van een tienjarenprogramma, de trouwens relatieve onkundigheid zij waarin men verkeert betreffende de toekomstige begrotingen, er bestaat over 't algemeen gegevens die met een voldoende benadering kunnen geschat worden, met het oog op de vaststelling van het volume toe te laten werken.

Welnu, met het normaal uitvoeringsrhythme komt ook, voor ieder werk, een normaal jaarlijks krediet overeen, welk krediet moet bekomen worden doch niet hoeft overschreden. Het aantal der werken, die gelijktijdig mogen begonnen worden, hangt dan af van de verhouding tussen het totaal krediet en de normale kredieten welke jaarlijks aan de verschillende werken worden toegekend. Indien bijvoorbeeld de toegewezen fondsen kunnen voorzien in de behoeften van tien belangrijke werven, dan moet men zich strikt tot dit aantal beperken en krachtdadig elke versnippering te keer gaan. Een welbegrepen billijkheid bestaat niet in het oprichten van werven over geheel het land, te talrijk om werkelijk actief te zijn. Het is geen daad van gezonde politiek, aan ieder een schijn van voldoening te geven bij het begin en daarna de begonnen werken onvoltooid te laten. Op het zakelijk terrein van de investeringen, hecht men alleen belang aan de uitslagen, waarvan de twee voornaamste zijn:

- Zo klein mogelijke kostprijs;
- Zo spoedig mogelijk in dienst nemen der beëindigde werken.

Wij denken dat een tienjarenprogramma voor de openbare investeringen wel in staat is elke versnippering op dit gebied te voorkomen, evenals de inachtneming te verzekeren van deze drie wezenlijke technische voorwaarden, die onafscheidelijk verbonden zijn: grootte, rhythme en aantal der werven.

d) Omschrijving der bevoegdheden.

Een ernstige bron van moeilijkheden en verwikkelingen is het feit dat, in vele gevallen, twee of meer organismen financieel betrokken zijn bij het uitvoeren van een werk; het is dan moeilijk op technisch gebied de gewenste eenheid van opvatting en uitvoering te bekomen.

Dergelijke splitsingen dienen zoveel mogelijk vermeden. Zij leiden tot nutteloze redetwisten over het relatief belang der aandelen en de juiste omschrijving van het werk dat aan ieder wordt opgelegd. Immers, dergelijk onderscheid is willekeurig, want per slot van rekening is het toch de openbare sector in zijn geheel die de investeringen financiert en het is tijdverlies de fondsen, die uit één en dezelfde bron komen en aangewend worden voor hetzelfde doel, langs verscheidene wegen te leiden. Dit onderscheid heeft hoegenaamd geen zin, aangezien de respectieve aandelen waarvoor de onderscheiden organismen tussenkomen slechts heel willekeurig kunnen bepaald worden, en er onmogelijk een criterium van billijkheid kan vastgesteld worden.

Ongelukkig genoeg is het onmogelijk eens voor altijd een juiste omschrijving te geven van de ministeriële en de bestuurlijke bevoegdheden. Ook zal men een inspanning moeten doen om geleidelijk tot een betere classificatie der uitgaven te komen en

gonflement artificiel des budgets par doubles emplois, lequel constitue une difficulté supplémentaire à la recherche de l'équilibre budgétaire.

e) Mise au point des travaux conjoncturels.

L'utilité d'une réserve de travaux conjoncturels n'est techniquement effective que si ces travaux ont été préalablement étudiés dans tous leurs détails et sont prêts à être mis immédiatement en chantier. Il est donc nécessaire que les travaux inscrits en urgence II soient individuellement désignés et progressivement mis au point en vue de leur exécution.

En présence d'une crise économique, le Gouvernement doit pouvoir disposer d'un moyen d'action qui soit :

- adapté, par son volume, au fléchissement de la conjoncture;
- prêt à être immédiatement utilisé, grâce à une préparation parfaite qui garantisse la célérité dans l'intervention.

Sans doute, la mise au point, longtemps à l'avance, de projets importants qui ne doivent être réalisés qu'à une date indéterminée est-elle fort difficile, les services étant déjà surchargés par l'exécution des travaux en cours. Il conviendrait éventuellement de voir les départements intéressés recourir, en cas de nécessité, aux services d'études d'organismes extérieurs et même privés. Les frais correspondants devront quand même être un jour supportés et ils représentent peu de chose à côté des dépenses énormes et stériles de chômage que la réserve de travaux, si elle est prête, peut éviter.

f) Investissements des administrations subordonnées.

Les principes précédents ne doivent pas s'appliquer uniquement à l'Etat, mais aussi, et avec plus de pertinence encore aux administrations subordonnées.

Dans le cas des départements ministériels et des organismes paraétatiques, la technique budgétaire réalise, malgré tout, une première coordination qu'un programme décennal a d'ailleurs pour but de renforcer. Mais spécialement à l'échelon des communes, il reste un grand effort à faire pour promouvoir des investissements rationnels.

Dans l'état actuel des choses, et lorsque les finances locales sont prospères, toute commune est pratiquement en droit d'utiliser à son gré ses propres capitaux, sous la seule réserve d'une approbation de son budget par la Députation permanente. C'est là une règle saine, mais à laquelle il est indispensable d'apporter une certaine limitation :

1^o Une prospérité toute locale ne doit pas conduire une commune à réaliser, dans un domaine accessoire, des investissements discutables que d'autres organismes publics sont contraints de se refuser;

2^o Il est souhaitable de suivre, à l'échelon « commune », les règles valables pour les travaux de l'Etat. Particulièrement au point de vue dimension

aldus een einde te stellen aan het kunstmatig aandikken van de begrotingen door dubbele aanwending, wat nog een bijkomende moeilijkheid uitmaakt bij het nastreven van een budgetair evenwicht.

e) Op punt stellen van conjuncturele werken.

Een reserve conjuncturele werken brengt op technisch gebied slechts dan nut bij, als deze werken vooraf tot in de minste details bestudeerd werden en helemaal klaar zijn om onmiddellijk aangevat te worden. Vandaar de noodzakelijkheid om al de werken die onder « dringendheid II » voorkomen, afzonderlijk te omschrijven en geleidelijk op punt te stellen met het oog op hun uitvoering. Wanneer de Regering voor een economische crisis komt te staan, dan moet zij over een middel tot handelen beschikken dat :

- door zijn omvang, aangepast is aan de inzinking der conjunctuur;
- gebruiksklaar is, dank zij een volmaakte voorbereiding die een snelle tussenkomst waarborgt.

Het lijdt geen twijfel dat het zeer moeilijk is lang op voorhand belangrijke ontwerpen uit te werken, waarvan de uitvoeringsdatum onbepaald is, daar de diensten reeds overlast zijn met de werken waarvan de uitvoering aan gang is. Gebeurlijk zouden de betrokken departementen, in geval van nood, hun toevlucht kunnen nemen tot de studiediensten van andere, zelfs private organismen. De kosten die er uit voortvloeien, moeten toch eens gedragen worden en zij zijn klein in vergelijking met de enorme en niets opbrengende uitgaven voor werklozensteun, die kunnen vermeden worden door de reserve werken, indien deze gereed is.

f) Investerings der ondergeschikte besturen.

De voorgaande principes zijn niet alleen van toepassing op de Staat, maar ook en met meer reden nog op de ondergeschikte besturen.

In het geval van de ministeriële departementen en de parastatale instellingen, verricht de begrotings-techniek ondanks alles een eerste coördinatie, welke trouwens nog versterkt wordt door het tienjaren-programma. Maar vooral op het gemeentelijk plan blijft een grote krachtinspanning te doen om te komen tot rationele investeringen.

Met de huidige staat van zaken, en als de plaatselijke financiën welvarend zijn, is elke gemeente practisch gerechtigd haar eigen kapitaal naar goeddunken te gebruiken, onder het enig beding, dat de Bestendige Deputatie het budget goedkeurt. Deze stelregel is gezond, maar nochtans moet er een zekere beperking aan gesteld worden :

1^o Een louter plaatselijke welvaart mag voor een gemeente geen aanleiding zijn tot betwistbare investeringen in een ondergeschikt domein, welke andere openbare instellingen niet kunnen verrichten.;

2^o Het is wenselijk op het gemeentelijk plan de stelregelen te volgen welke gelden voor de Rijkswerken. Vooral wat betreft de grootte der werken, is het

des chantiers, il est nécessaire de faire un effort de concentration qui ne peut être que favorable aux finances communales;

3^o Pour les activités qui ne sont pas spécifiquement locales, il n'est plus possible d'admettre des projets conçus dans le cadre étroit de la commune et de la forme géographique que lui ont donnée les hasards politiques du passé. Dans les domaines de la voirie, des réseaux d'égouts, des distributions d'eau, de l'électricité notamment, les projets doivent être étudiés du point de vue *régional*, sous peine de conduire à des investissements financièrement exagérés, techniquement irrationnels, et incohérents dans l'espace et dans le temps.

Ce dernier point est vraiment essentiel. De très nombreux exemples pourraient être cités où un excès de particularisme a conduit à des réalisations coûteuses et illogiques à réformer plus tard. L'importance du problème ressort clairement des chiffres présentés : le programme des travaux des administrations subordonnées se monterait à 27 milliards et le coût total des travaux de la voirie communale et provinciale est supérieur à celui du réseau routier de l'Etat. On conçoit que des ouvrages d'une telle ampleur exigent d'être étudiés en s'inspirant de données purement techniques et, en particulier, d'une politique des routes qui doit être une bonne fois mise au point et appliquée à l'ensemble du territoire national.

Dans le domaine des administrations subordonnées, les possibilités d'intervention de l'Etat sont, à l'heure actuelle, fortement limitées par l'autonomie communale que, par ailleurs, il convient de respecter dans ses spécialités propres. Le refus d'un crédit pour participation à des investissements jugés non souhaitables, représente pratiquement la seule mesure à laquelle il puisse être fait appel. Sans doute, la Direction générale de l'Urbanisme constitue-t-elle déjà un important élément de coordination. Mais une action plus poussée devrait être entreprise et pourrait être menée en liaison avec les organismes de financement des administrations subordonnées.

Sans toucher au principe de l'autonomie communale, il est indispensable de l'adapter, dans certains cas, à des nécessités techniques indiscutables. Si cette autonomie doit être maintenue dans son intégrité pour tous les objectifs exclusivement locaux, elle doit être atténuée lorsqu'il s'agit de problèmes qui, par leur nature même, sont intercommunaux. Il est alors justifié de rechercher des solutions conçues à l'échelle régionale et de les réaliser par des moyens puissants. Des ententes intercommunales sont hautement souhaitables et les obstacles administratifs et psychologiques doivent s'effacer devant la nécessité objective de réalisations d'ensemble et rationnelles.

nodig een inspanning te doen tot samenbundeling, die niet anders dan gunstig voor de gemeentelijke financiën kan uitvallen ;

3^o Betreft het werkzaamheden die niet meer echt plaatselijk zijn, dan is het onduidelijk dat de desbetreffende ontwerpen zouden opgevat worden in het enge kader van de gemeente en van de geografische vormen haar door het politiek toeval vroeger gegeven. In het domein van de wegenbouw, het afwateringsstelsel, de watervoorziening en de electriciteit namelijk, moeten de ontwerpen bestudeerd worden op het *gewestelijk* plan; anders leiden zij tot investeringen die financieel overdreven, technisch irrationeel en onafhankelijk in ruimte en tijd zijn.

Dit laatste punt is werkelijk essentieel. Men zou zeer talrijke voorbeelden kunnen aanhalen van gevallen waar een te ver gedreven particularisme geleid heeft tot dure verwezenlijkingen, die onlogisch waren en later moesten omgevormd worden. Hoe belangrijk het probleem is, volgt duidelijk uit de voorgestelde cijfers : het programma der werken van de ondergeschikte besturen zou 27 milliard bedragen en de totale kostprijs voor wegenbouw, provinciale en gemeentelijke, overschrijdt die van het wegennet van de Staat.

Men verstaat gemakkelijk dat werken met dergelijke omvang bestudeerd moeten worden op zuiver technische grondslag, en in 't bijzonder op grondslag van een politiek van wegenbouw die eens voor goed op punt gesteld moet worden en toegepast over heel het nationale grondgebied.

Op het gebied van de ondergeschikte besturen zijn de tussenkomstmogelijkheden van de Staat, op het huidig ogenblik, zeer beperkt door de gemeentelijke autonomie, die overigens dient geëerbiedigd te worden in haar eigen bijzonderheden. Het weigeren van een krediet dat zou dienen om deel te nemen aan niet wenselijk geoordeelde investeringen, is practisch de enige maatregel waarop kan beroep gedaan worden.

Zonder twijfel vormt het Bestuur van Stedebouw reeds een belangrijk element voor de coördinatie. Maar een verder gedreven actie zou moeten ondernomen worden en zou kunnen gevoerd worden in verbinding met de financieringsorganismen der ondergeschikte besturen.

Zonder aan het principe van de gemeentelijke autonomie te raken, is het toch volstrekt noodzakelijk deze in zekere gevallen aan te passen aan onbetwistbare technische noodwendigheden.

Indien deze autonomie in haar geheel moet behouden blijven voor al de uitsluitend plaatselijke doeleinden, dan moet ze toch verminderd worden, wanneer het gaat om vraagstukken die, door hun aard zelf, intercommunaal zijn. Het is dan gerechtvaardigd een oplossing te zoeken die op gewestelijk plan opgevat is, en ze te verwezenlijken door krachtige middelen. Intercommunale overeenkomsten zijn zeer gewenst en de bestuurlijke en psychologische hindernissen moeten wijken voor de objectieve noodzakelijkheid van algemene en rationele verwezenlijkingen.

Cette conception du problème est susceptible d'exercer sur les finances des administrations subordonnées, une influence heureuse.

* *

D. — RESERVES ET CONCLUSION.

Le présent travail ne constitue encore qu'une première étape et doit être progressivement approfondi et précisé. Tel quel, il fixe quand même les données essentielles du problème des investissements publics pour les années à venir.

Il y a lieu de remarquer que, pour comparer les besoins du pays et sa capacité de production, il fallait adopter une unité de mesure. La seule commune mesure qui puisse être appliquée à des choses infiniment disparates, c'est leur valeur. Aussi le programme a-t-il été établi en francs.

Une telle méthode nécessite certaines réserves. Dans l'ensemble d'un ouvrage, seules les quantités de matières et les volumes de travaux à effectuer, exprimés en unités physiques, tonnes, mètres cube, heures de travail, machines, etc... représenteraient vraiment une expression invariable des investissements nécessaires. L'expression de ces mêmes investissements en unités monétaires est évidemment relative et les montants indiqués sont susceptibles de révision dans la mesure d'une variation éventuelle des prix. Le programme étant établi pour une période étendue, il est indispensable de mentionner cette réserve objectivement.

Le détail des travaux envisagés pour l'exercice 1948 sera donné par le programme justificatif des crédits sollicités pour cet exercice. A l'heure actuelle, il manque encore au programme proposé pour les années ultérieures une désignation plus précise. Nombreux sont, cependant, les projets qui apportent déjà une certaine précision tant au point de vue du montant que de l'époque à laquelle ils devront être entrepris. S'ils n'ont pas été repris individuellement aux tableaux généraux des propositions adoptées, c'est qu'il était superflu, dans cette première analyse d'un si vaste problème, d'entrer dans des détails auxquels il sera tout de même nécessaire de revenir ultérieurement.

D'autre part, les programmes de certains secteurs pour les exercices postérieurs à 1948, n'ont été introduits que de façon très incomplète et exagérément approximative, et il était inutile de poursuivre, dans quelques domaines, une précision qui ne pouvait être maintenue pour l'ensemble. Aussi, est-il nécessaire de formuler les plus expresses réserves sur la valeur absolue des chiffres présentés pour les exercices postérieurs à 1948. Plusieurs sont encore certainement entachés d'imprécisions. Le programme vaut toutefois certainement par sa signification d'ensemble et constitue une base de prévision satisfaisante à longue échéance.

Deze opvatting van het vraagstuk kan op de financiën der ondergeschikte besturen een gunstige invloed uitoefenen.

* *

D. — VOORBEHOUD EN GEVOLGTREKKING.

Dit werk is slechts een eerste stap en moet geleidelijk verder gedreven en nader omschreven worden. Zoals het nu is, bepaalt het toch reeds de voornaamste gegevens van het vraagstuk der openbare investeringen voor de komende jaren.

Er dient opgemerkt dat, om de behoeften van het land en zijn productiecapaciteit te vergelijken, een eenheidsmaat moest aangenomen worden. De enige eenheidsmaat die kan toegepast worden op ten zeerste uiteenlopende zaken, is hun waarde.

Ook werd het programma opgesteld in franken.

Een dergelijke methode eist een zeker voorbehoud. In een werk in zijn geheel beschouwd, zou enkel de hoeveelheid materialen en de omvang van de uit te voeren werken, uitgedrukt in fysische eenheden, ton, kubieke meter, arbeidsuren, machines, enz..., een werkelijk onveranderlijke uitdrukking zijn van de nodige investeringen.

De uitdrukking van deze investeringen in munteenheden is natuurlijk betrekkelijk en de opgegeven bedragen moeten herzien worden in de mate van een eventuele prijzenwijziging.

Daar het programma over een lang tijdperk loopt, is het noodzakelijk dit voorbehoud objectief te vermelden.

De bijzonderheden der voor het dienstjaar 1948 voorziene werken zullen gegeven worden door het programma dat de voor dit dienstjaar aangevraagde kredieten verantwoordt. Op het huidig ogenblik kan het voor de latere jaren voorgestelde programma nog niet nader omschreven worden.

Talrijk zijn nochtans de ontwerpen die reeds een zekere nauwkeurigheid vertonen, zowel aangaande het bedrag er van als wat het tijdperk betreft wanneer ze zullen moeten uitgevoerd worden.

Indien ze niet afzonderlijk op de algemene tabellen der voorgedragen voorstellen vermeld staan, dan is het omdat het overbodig was, in deze eerste ontleding van een zo omvangrijk vraagstuk, in bijzonderheden te treden waarop men toch later zal moeten terugkomen.

Anderszijds werden de programma's van zekere sectoren voor de dienstjaren na 1948 slechts op onvolledige wijze en heel ruw geschat ingediend en was het nutteloos, in bepaalde takken een nauwkeurigheid na te streven die niet kon gehandhaafd blijven voor het geheel.

Het is dus nodig een uitdrukkelijk voorbehoud te formuleren nopens de absolute waarde van de cijfers die voor de dienstjaren na 1948 voorgesteld werden. Verschillende er van lijden gewis nog aan een zekere onnauwkeurigheid. Het programma heeft nochtans waarde wegens zijn betekenis in het geheel genomen en vormt een voldoende basis voor de vooruitzichten op lange termijn.

En dépit des approximations inévitables dans un travail effectué pour la première fois dans l'histoire de l'administration du pays, le Gouvernement est conscient de la valeur et de l'importance de l'effort fourni sous son impulsion par les administrations intéressées. Ce premier programme décennal signifie que l'Etat belge est entré dans la voie de la gestion scientifique qu'impose le développement de ses interventions en matière d'investissements.

Le développement industriel et social du monde a contraint les pouvoirs publics à assumer la gestion d'activités techniques de plus en plus nombreuses et de plus en plus complexes : transports, voiries, égouts, distributions diverses et, en général, tous les services publics dont le bon fonctionnement constitue une des bases du niveau de vie de la population et un puissant facteur d'efficience économique.

L'exercice de ces activités exige impérieusement un plan d'ensemble pour arriver aux buts suivants :

- au point de vue technique : unité de conception et de méthode, seule capable de conduire à des réalisations valables;
- au point de vue économique : programme de travaux d'un volume adapté aux possibilités en outillage, matériaux et main-d'œuvre, présentant une répartition satisfaisante dans le temps et dans l'espace et comportant une réserve conjoncturelle suffisante et bien préparée;
- au point de vue budgétaire et financier : rationalisation et clarté budgétaires, économies découlant de la coordination des prévisions.

Niettegenstaande het niet altijd mogelijk was om de zaken anders dan bij benadering te bepalen in een werk, dat voor de eerste maal in de geschiedenis van 's lands bestuur werd uitgevoerd, is de Regering zich bewust van de waarde en van de belangrijkheid der inspanning die onder haar impuls door de betrokken besturen geleverd werd. Dit eerste tienjarenprogramma betekent dat de Belgische Staat de weg is opgegaan van het wetenschappelijk beheer, wat noodzakelijk is geworden door de ontwikkeling van zijn tussenkomst inzake investeringen.

De industriële en sociale ontwikkeling van de wereld heeft de openbare besturen er toe genoopt het beheer waar te nemen van steeds talrijker en steeds ingewikkelder wordende technische bedrijvigheden : verkeer, wegen, riolering, allerlei distributies, en, in het algemeen, alle openbare diensten waarvan de goede werking een der grondslagen van het levenspeil van de bevolking en een machtige factor inzake economische doeltreffendheid vormt.

De uitoefening van deze bedrijvigheden eist gebiedend een algemeen plan ten einde de volgende doeleinden te kunnen bereiken :

- uit technisch oogpunt : een eenheid van opvatting en methode, enig middel om tot waardevolle verwezenlijkingen te komen;
- uit economisch oogpunt : een programma van werken waarvan de omvang is aangepast aan de mogelijkheden inzake materieel, materialen en werkkrachten, welk programma een voldoende verdeling in de tijd en de ruimte bieden moet en een voldoende en goed voorbereide conjuncturele reserve moet voorzien;
- uit begrotings- en financieel oogpunt : begrotings-rationalisatie, budgetaire duidelijkheid, bezuinigingen voortvloeiende uit de coördinatie der ramingen.