

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1950-1951.

SEANCE DU 19 DECEMBRE 1950.

Proposition de loi tendant à créer un fonds spécial et temporaire des grands travaux.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le but du Fonds spécial.

Le régime prévu dans le projet de loi s'applique aux travaux nécessaires à l'adaptation du réseau des routes et celui des voies navigables, aux besoins de l'économie générale du pays.

Le principe traditionnel de l'annualité du budget, appliqué aux Travaux Publics, a des conséquences souvent néfastes.

Les ingénieurs en chef chargés de l'étude des projets ne pourraient la commencer avant de connaître la composition du budget. En effet, si la mise en adjudication des travaux ne suit pas, à brève échéance, la confection des plans, les projets risquent d'être périmés par suite de la modification des lieux, des circonstances et de l'évolution de la technique, et tout le travail dépensé à leur rédaction de se trouver perdu.

Il en résulte qu'il est impossible d'entamer l'étude des projets suffisamment à l'avance pour qu'elle puisse se faire avec le calme et la réflexion nécessaires.

L'annualité du budget et les discussions parlementaires y afférentes font ainsi qu'à la fin de chaque année, de multiples cahiers des charges sont introduits, dont la mise en adjudication doit se faire de manière précipitée; pour se couvrir des aléas qui en résultent, les entrepreneurs se voient, dès lors, obligés de prévoir des prix supérieurs à ceux qu'ils auraient pu consentir après une étude plus fouillée. Des millions se perdent ainsi chaque année.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING VAN 1950-1951.

VERGADERING VAN 19 DECEMBER 1950.

Wetsvoorstel tot instelling van een bijzonder tijdelijk fonds voor grote werken.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het doel van het bijzonder Fonds.

Het in het wetsontwerp voorziene stelsel is toepasselijk op de werken welke nodig zijn voor de aanpassing van het wegen- en scheepvaartwegennet aan de behoeften van 's lands algemene economie.

Het traditioneel beginsel van de éénjarigheid van de begroting, heeft vaak kwade gevolgen, wanneer het op openbare werken wordt toegepast.

De met de studie van de ontwerpen belaste hoofd-ingenieurs zouden daarmee niet kunnen beginnen, alvorens de samenstelling van de begroting te kennen. Inderdaad, zo de aanbesteding van de werken niet, binnen korten tijd, op het opmaken van de plannen volgt, lopen de ontwerpen gevaar te verouderen ten gevolge van wijzigingen in plaats en ligging, omstandigheden en evolutie van de techniek en gaat al de aan de uitwerking ervan bestede arbeid verloren.

Daaruit volgt dat het onmogelijk is met de studie van de ontwerpen vroeg genoeg te beginnen opdat zij met de nodige kalmte en het vereiste overleg zou kunnen uitgevoerd worden.

De éénjarigheid van de begroting en de desbetreffende parlementaire besprekingen zijn aldus oorzaak dat aan het einde van elk jaar, menigvuldige bestekken worden ingediend, waarvan de aanbesteding overhaastig moet gedaan worden; om zich tegen de daaruit voortvloeiende risico's te dekken, zijn de aannemers bijgevolg verplicht hogere prijzen te voorzien dan die waarvoor zij zouden kunnen ingeschreven hebben, na een meer diepgaande studie. Aldus gaan elk jaar miljoenen verloren.

Dans le cas où il s'agit de travaux de grande envergure et de longue durée, d'autres inconvénients graves peuvent se superposer à ceux que nous avons signalés.

L'exécution d'un programme d'ensemble de grands travaux ne peut se faire à une cadence quelconque. Trop de précipitation peut compromettre le succès de l'exécution. Par contre, il est le plus souvent indispensable que les phases successives d'une même entreprise et les entreprises successives d'un même programme, se suivent à une cadence régulière. Trop de lenteur a comme première conséquence que les capitaux importants investis tardent à produire un effet utile. Ensuite, dans bien des cas, la bonne conservation des travaux déjà exécutés est mise en péril par le retard dans l'exécution des phases suivantes.

Il s'ensuit qu'en cette matière, la conception de l'ouvrage ou de l'ensemble d'ouvrages devrait s'accompagner d'un planning qui en répartit l'exécution rationnellement dans le temps.

Pareil planning ne peut être conçu si l'on reste dans l'incertitude quant à la disponibilité, en temps voulu, des moyens financiers nécessaires à son exécution.

La création d'un Fonds spécial a pour but d'éviter ces inconvénients tout en sauvegardant le contrôle du pouvoir législatif.

La modernisation du réseau routier.

La revue *Routes*, dans ses numéros de février et mars 1950, a publié un rapport détaillé de l'Administration des Routes traitant de l'amélioration de notre réseau routier. Les considérations qui suivent en sont un résumé qui, quoique très succinct, est suffisant pour mettre en lumière l'extrême urgence des travaux envisagés.

Les besoins routiers, en ce qui concerne la circulation, ont augmenté dans de fortes proportions.

De 1928 à 1948, le rapport d'accroissement est de :

- 2,25 pour les voitures, cars et autobus;
- 3,1 pour les camions;
- 2,76 pour les motocyclettes;
- 1,62 pour les vélos.

Quant au trafic journalier moyen exprimé en tonnes sur les routes de l'Etat, le rapport d'accroissement pour la même période est de 3,18.

A côté de l'accroissement du nombre de véhicules et du tonnage transporté, il y a lieu de considérer également une augmentation de la vitesse de circulation.

Waar het gaat om werken van grote omvang en lange duur, komen nog andere ernstige bezwaren bij die waarop wij reeds gewezen hebben.

De uitvoering van een algemeen programma van grote werken kan niet in een willekeurig tempo geschieden. Overhaasting kan het succes van de uitvoering in gevaar brengen. Daarentegen is het meestal noodzakelijk, dat de achtereenvolgende fases van één en dezelfde onderneming en de achtereenvolgende ondernemingen van één en hetzelfde programma in een regelmatig tempo bij elkaar aansluiten. Te langzame vordering van de werken heeft als eerste gevolg, dat de daarin belegde aanzienlijke kapitalen niet vlug genoeg een nuttig effect afwerpen. Vervolgens, in heel wat gevallen wordt het in goede staat houden van de reeds uitgevoerde werken in gevaar gebracht door de vertraging in de uitvoering van de volgende fases.

Daaruit volgt dat, op dit gebied, het concipiëren van het werk of van het geheel van werken zou moeten gepaard gaan met een planning die de uitvoering ervan in de tijd rationeel verdeelt.

Zulke planning kan niet opgemaakt worden wanneer men in onzekerheid blijft verkeren wat betreft het beschikbaar zijn, te gepasten tijde, van de voor de uitvoering nodige geldmiddelen.

De oprichting van een Bijzonder fonds heeft tot doel die bezwaren te vermijden, doch tevens de controle van de wetgevende macht gaaf te houden.

De modernisering van het wegennet.

In de nummers van Februari en Maart 1950 van het tijdschrift *Routes* is een uitvoerig verslag van het Wegenbestuur verschenen, waarin de verbetering van ons wegennet behandeld wordt. De hiernavolgende beschouwingen geven daarvan een samenvatting die, hoewel zeer bondig, volstaat om de dringende noodzakelijkheid van de in overweging genomen werken in het licht te stellen.

De eisen van ons wegennet, wat het verkeer betreft, zijn in sterke mate verhoogd.

Van 1928 tot 1948 is de coëfficiënt van toeneming :

- 2,25 voor de wagens, cars en autobussen;
- 3,1 voor de vrachtwagens;
- 2,76 voor de motorrijwielen;
- 1,62 voor de rijwielen.

Wat het in ton uitgedrukt dagelijks gemiddeld verkeer op de Rijkswegen betreft, beloopt de verhogingscoëfficiënt voor hetzelfde tijdperk 3,18.

Naast de toeneming van het aantal voertuigen en van de vervoerde tonnage, moet eveneens rekening gehouden worden met een opvoering van de verkeerssnelheid.

Eu égard à cette intensification de la circulation et à la non-adaptation de notre réseau routier, il n'est pas étonnant qu'on doive constater l'encombrement chronique de nos grandes routes, d'où une réduction de la vitesse moyenne, un taux très élevé des accidents, une charge toujours croissante des frais d'utilisation et d'entretien des véhicules.

Le réseau défectueux exige, d'autre part, des frais d'entretien de loin supérieurs à ceux inhérents à un réseau modernisé qui grèvent ainsi le budget ordinaire de l'Etat de charges improductives.

Le réseau routier divisé suivant sa gestion administrative, comporte approximativement pour la *grande voirie* :

routes de l'Etat	9.125 kilomètres
routes provinciales	1.600 kilomètres
soit un total de	10.725 kilomètres

et pour la *petite voirie* :

chemins de grande communication	10.000 km. env.
chemins vicinaux ordinaires	25.000 "
voirie urbaine	15.000 "
soit un total de	50.000 "

La caractéristique essentielle de ce réseau est son manque de continuité et d'homogénéité.

En ce qui concerne la petite voirie, plus de 95 p.c. en sont encore pourvus de simples empièvements ou de pavages usés.

Quant au réseau de l'Etat, celui-ci compte environ 23 p.c. de chaussées revêtues de vieux pavés.

De tels revêtements ne conviennent certes pas pour une circulation rapide, intense et lourde.

Les largeurs des plates-formes et des chaussées sont généralement insuffisantes et les tracés en plan et les profils en long des routes accusent des rayons trop faibles avec manque de visibilité au sommet des côtes et dans les virages et manque de stabilité dans les courbes.

Ce court exposé fait ressortir l'ampleur et l'urgente nécessité d'un programme de rénovation du réseau routier, basé sur des principes généraux et sur une continuité d'exécution dans le temps.

Ces principes généraux comprennent les diverses caractéristiques des revêtements modernes qui doivent correspondre avec la nature et l'intensité du trafic.

Gelet op die verhoogde drukte van het verkeer en op het feit dat ons wegennet daaraan niet is aangepast, baart het geen wonder dat men een chronische verkeersbelemmering op onze grote wegen ondervindt, met, als gevolg, een vermindering van de gemiddelde snelheid, een zeer hoog aantal ongevallen, een steeds toenemende last van de gebruiks- en onderhoudskosten van de voertuigen.

Het gebrekkig net vergt, anderzijds, onderhoudskosten die ruim hoger zijn dan de aan een modern net verbonden kosten, waardoor zij aldus de gewone begroting van de Staat met onproductieve lasten bezwaren.

Het volgens het administratief beheer ervan onderverdeeld wegennet omvat, bij benadering, voor de *hoofd- wegen* :

rijkswegen	9.125 km.
provinciewegen	1.600 km.
zegge in totaal	10.725 km.

en voor de *kleine wegen* :

wegen van groot verkeer	ongeveer 10.000 km.
gewone buurtwegen	" 25.000 km.
stadswegen	" 15.000 km.
zegge in totaal	" 50.000 km.

Het hoofdkenmerk van dit net ligt in het gebrek aan doorlopende aansluiting en samenhang ervan.

Wat de kleine wegen betreft, zijn meer dan 95 t.h. wegen nog voorzien van een eenvoudige steenslagverharding of van versleten straatstenen.

Wat het rijksnet betreft, daarin komen ongeveer 23 t.h. met oude straatstenen beklede wegen voor.

Zulke wegbedekkingen passen zeker niet voor snel, druk en zwaar verkeer.

De breedte van de rijwegvlakken en van de steenwegen is over het algemeen onvoldoende en de vlakke tracés en langsprofielen van de wegen vertonen een te korte straal, met onvoldoende zichtbaarheid bovenaan de hellingen en in de korte draaien en te weinig ligzekerheid in de bochten.

Deze korte uiteenzetting geeft ons een beeld van de omvang en de dringende noodzakelijkheid van een programma van hernieuwing van het wegennet, gebaseerd op algemene beginselen en op een doorlopende uitvoering in de tijd.

Deze algemene beginselen omvatten de verscheidene kenmerken van de moderne wegbekledingen, die met de aard en de drukte van het verkeer moeten overeenstemmen.

Routes nouvelles.

A côté de l'amélioration des routes existantes, il est nécessaire de construire des routes nouvelles qui doivent remédier aux lacunes du réseau, dédoubler des itinéraires dont l'amélioration exigerait des dépenses trop élevées et assurer les communications internationales.

Pour ces routes nouvelles à caractère de liaison internationale, le type « autoroute » s'impose. Celui-ci comprend une route à double chaussée réservée exclusivement à la circulation automobile sans croisement à niveau.

Le canevas des autoroutes devra s'intégrer dans le réseau international dressé par le Conseil économique européen des Nations-Unies.

Reprise par l'Etat de certaines routes provinciales et de grande communication.

Il est d'autre part urgent de mettre fin à la classification artificielle de la voirie et de ses services de gestion. Il est souhaitable qu'un nouveau statut de la voirie puisse être soumis prochainement au pouvoir législatif.

Cette réforme rentre d'ailleurs dans le programme des gouvernements successifs en vue de réduire la complexité des rouages administratifs.

La présente proposition de loi prévoit les sommes nécessaires en vue de la réfection et de l'amélioration du réseau provincial et du réseau vicinal actuels en se limitant toutefois, pour ce dernier, au réseau des routes de grande communication d'intérêt général ou régional.

La modernisation du réseau des voies navigables.

Le réseau des voies navigables joue un rôle de premier plan dans l'économie du pays. Alors que l'opinion publique est pleinement consciente de l'importance capitale de sauvegarder les liaisons maritimes, tant les ports que les voies et canaux maritimes qui y donnent accès, il apparaît que la navigation intérieure, par contre, n'a pas encore su reconquérir l'estime ni imposer sa valeur à certains milieux politiques et économiques du pays.

Plusieurs rapports introduits au Congrès de 1947 du Centenaire de l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège (A. I. Lg.) ont mis en évidence le rôle économique important joué par les transports par eau. En résumé, on peut relever :

a) *Son bon marché* pour le transport de marchandises pondéreuses de peu de valeur : Les statistiques (Institut National de Statistiques) signalent que la batellerie, pendant l'année 1949, a transporté 30.500.000 tonnes métri-

Nieuwe wegen.

Naast de verbetering van de bestaande wegen is het nodig nieuwe wegen aan te leggen, die in de leemten van het net moeten voorzien, en in de plaats treden van bestaande wegen, waarvan de verbetering te hoge uitgaven zou vergen, en het internationaal verkeer verzekeren.

Voor die nieuwe wegen, met het karakter van internationaal verbindingsmiddel, is het type « auto-snelweg » geboden. Dit type begrijpt een weg met dubbel rijvlak, uitsluitend bestemd voor het autoverkeer, zonder overwegen.

Het schema van de autowegen zal moeten opgenomen worden in het door de Europese economische raad der Verenigde Naties ontworpen internationaal net.

Overneming door de Staat van sommige provinciale wegen van groot verkeer.

Voorts dient er spoedig een einde te komen aan de kunstmatige klassering van de wegen en van de betreffende diensten. Het is wenselijk dat een nieuw statuut van de wegen binnenkort aan de Wetgevende Macht zou kunnen voorgelegd worden.

Die hervorming is trouwens op haar plaats in het programma van de achtereenvolgende regeringen, voor het tot standbrengen van een minder ingewikkeld administratief kaderwerk.

Dit wetsvoorstel voorziet in de benodigde sommen voor herstel en verbetering van het huidig provincie- en buurtwegennet, voor dit laatste evenwel enkel in zake de wegen van groot verkeer van algemeen of gewestelijk belang.

Modernisatie van het waterwegennet.

Het waterwegennet speelt een zeer voorname rol in de economie van het land. Terwijl de openbare mening zich volledig bewust is van het kapitaal belang van de vrijwaring der zeeverbindingen, zowel de havens als de zeewegen en -kanalen, die toegang daarnaar verlenen, schijnt het dat de binnenvaart, daarentegen, nog steeds de achting niet wist te herwinnen, noch haar waarde te laten gelden in zekere politieke en economische kringen van het land.

Verschillende verslagen, ingediend op het Congres van 1947 van het Eeuwfeest van de « Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège (A. I. Lg.) » hebben de belangrijke economische rol van het vervoer te water in het licht gesteld. Samenvattend kan men vermelden :

a) *De goedkoopste* van het vervoer van zware goederen met geringe waarde. De statistieken (Nationaal Instituut voor de Statistiek) vermelden dat de binnenvaart, tijdens het jaar 1949, 30.500.000 metrische ton heeft ver-

ques représentant un tonnage kilométrique à l'intérieur du pays de 2.600.000 Tkm. contre respectivement 60.100.000 T. et 5.600.000 Tkm. pour la S.N.C.F.B. La voie d'eau a donc transporté approximativement la moitié du trafic-marchandise du chemin de fer à des conditions plus favorables que ce dernier.

b) *Son trafic international*: La navigation intérieure rejoint la navigation maritime dans le domaine du trafic international; toutes les deux assurent le maintien et l'essor du commerce extérieur du pays et ont ainsi une activité au delà de nos frontières. Le développement de ces moyens de transport ne peut, en conséquence, être lié aux règles qu'on édicterait pour les transporteurs purement « intérieurs ».

N'oublions pas que dans les années normales d'avant guerre, la navigation intérieure déplaçait les 2/3 de son trafic au delà des frontières, augmentant ainsi considérablement son tonnage kilométrique et partant son activité économique. C'est cette caractéristique de la navigation intérieure qui a fait dire au Congrès de Liège: « il est d'importance pour l'avenir de notre industrie et de notre commerce que la coordination de nos moyens de transport soit examinée avec des vues dépassant nos frontières ».

c) *Transbordement*: Le bateau, enfin spacieux, permet l'utilisation d'installations de transbordement puissantes, ayant un grand rendement. Cet avantage est surtout intéressant dans nos ports maritimes et nos grands ports intérieurs. Citons, par exemple, qu'au port d'Anvers, la répartition du trafic donna, en 1937, environ 18,3 millions de tonnes à la voie d'eau et 11 millions au rail; or, le port d'Anvers est pourtant reconnu pour ses facilités d'évacuation au point de vue rail (densité du réseau ferré, etc.).

d) *Souplesse et magasinage*: Comme avantages mineurs, on pointe la souplesse des transports par eau qui peuvent se croiser, se dépasser, se diriger dans tous les sens sans devoir respecter un plan défini à l'avance. D'autre part, le bateau, véhicule qui s'accommode à une rotation lente, convient mieux que n'importe quel autre à emmagasiner les marchandises. Les industriels du Hainaut, dans leurs brochures pour le nouveau canal de Charleroi, ont exposé lumineusement les avantages du bateau dans cet ordre d'idées.

e) *La plus-value des terrains bordant les rivières et les canaux*: cet avantage, qui n'a jamais été chiffré, est réel. Pour s'en rendre compte, il suffit de relever la densité des industries qui se sont fixées le long des voies navigables.

Déficiences du réseau actuel.

Les voies navigables belges ont une longueur approximative de 1.550 km.; elles forment un réseau serré

voerd, dit is een vervoer binnenslands van 2.600.000 Tkm. tegenover onderscheidenlijk 60.100.000 T. en 5.600.000 Tkm. voor de N.M.B.S. De scheepvaartweg heeft dus bij benadering de helft vervoerd van het goederenverkeer van de spoorweg, en zulks tegen gunstiger voorwaarden.

b) *Het internationaal karakter er van*: De binnenvaart voegt zich bij de zeevaart op het gebied van het internationaal verkeer; beide maken de instandhouding en de opbloei van de buitenlandse handel mogelijk en hun werking reikt aldus tot buiten onze grenzen. De ontwikkeling van die vervoermiddelen kan derhalve niet gebonden worden aan de regelen die men zou uitvaardigen voor louter « inlandse » vervoermiddelen.

Er mag niet vergeten worden dat, in normale vooroorlogsjaren, de binnenvaart 2/3 van haar vervoer over de grenzen bracht en aldus haar kilometrische tonnenmaat en haar economische bedrijvigheid aanzienlijk opvoerde. Dit kenmerk van de binnenvaart deed op het Congres te Luik zeggen: « Het is van belang voor de toekomst van onze nijverheid en van onze handel, dat de ordening van onze vervoermiddelen zou onderzocht worden uit standpunten welke tot over onze grenzen reiken ».

c) *Overlading*: Het schip, dat ten slotte ruim geworden is, maakt het gebruik van machtige overlaadinrichtingen met groot rendement mogelijk. Dit voordeel is vooral interessant in onze zeehavens en grote binnenhavens. Als voorbeeld zij vermeld dat, in 1937, van het vervoer in de haven van Antwerpen, ongeveer 18,3 miljoen ton toekwamen aan de waterweg en 11 miljoen ton aan de spoorweg. De haven van Antwerpen is nochtans bekend voor het gemak dat zij biedt uit het oogpunt van afvoer per spoor (dicht spoornet, enz.).

d) *Soepelheid en opslagruimte*: Als voordelen van ondergeschikt belang vermeldt men de soepelheid van de vaartuigen, die elkaar kunnen kruisen en voorbijsteken, en zich in alle richtingen kunnen bewegen zonder een vooraf bepaald plan te moeten volgen. Anderdeels is het schip een vervoermiddel dat zich aan een langzame rotatie aanpast, en daardoor beter dan welk ander ook geschikt is voor het opslaan van goederen. De nijveraars van Henegouwen hebben, in hun brochures voor het nieuw kanaal van Charleroi, de voordelen van het schip in dit verband duidelijk in het licht gesteld.

e) *De waardevermeerdering van de gronden langs de rivieren en kanalen*: Dit is een reëel voordeel dat echter nooit werd berekend. Om zich daarvan rekenschap te geven volstaat het na te gaan hoe dicht opeen de ondernemingen langs de scheepvaartwegen liggen.

Onvolwaardigheid van het huidig net.

De Belgische scheepvaartwegen hebben een lengte van ongeveer 1.550 km.; zij vormen een dicht net, dat echter

quoique de loin non comparable à celui des routes et des voies ferrées.

Aussi, les besoins de nos voies navigables ne portent donc pas sur une extension, mais bien sur une appropriation du réseau ;

- 1) à un trafic accru depuis la date de construction (canaux) et de canalisation (rivières) remontant, en général, à plus d'un siècle ;
- 2) à l'accroissement de la capacité (tonnage) des bateaux depuis la date de mise en marche de ces liaisons ;
- 3) à l'augmentation de la vitesse de croisière des bateaux depuis leur motorisation.

La déficience du réseau actuel réside principalement dans le fait que sa plus grande partie ne permet que la navigation à des péniches de 300 tonnes, bien souvent à chargement incomplet par manque de mouillage, alors que le réseau principal de Hollande et d'Allemagne est calibré pour bateaux de 1.350 tonnes et plus. En outre, nos voies navigables comptent des rétrécissements nombreux, des courbes trop faibles, des écluses trop nombreuses et vétustes qui allongent ainsi virtuellement le parcours.

Quel est le gabarit à admettre pour la modernisation du réseau ?

L'avantage économique du bateau « grand tonnage » sur celui de 300 tonnes réside dans une diminution du prix de revient du transport de la tonne chargée. Cette diminution est provoquée par la moindre incidence des charges fixes et du faible coût des manutentions des marchandises qui sont décisives dans le coût total du transport. Il n'est donc pas étonnant que nos voisins se soient arrêtés au gros porteur pour la modernisation de leur réseau fluvial.

Le programme détaillé prévu à l'article 3 de la proposition de loi peut se subdiviser en deux groupes :

- a) réseau au gabarit des bateaux de 2.000 T. constitué par la liaison des ports maritimes entre eux et au Rhin ;
- b) réseau au gabarit des bateaux de 1.350 T. constitué par la liaison des centres industriels entre eux, aux ports maritimes et la liaison avec la France.

Programme financier.

Notre proposition prévoit un effort financier de 3 milliards de francs par an; la dissolution du Fonds étant fixée au 31 décembre 1966, l'effort total serait de 48 milliards se répartissant comme suit :

op verre na niet kan vergeleken worden met wegen- en spoornet.

Wat wij nodig hebben is dan ook niet een uitbreiding van de waterwegen, maar wel een aanpassing van het net :

- 1) aan een vervoer dat toegenomen is sinds de datum van aanleg (kanalen) en kanalisatie (rivieren) welke over het algemeen van méér dan een eeuw dagtekenen ;
- 2) de toeneming van de laadruimte (tonnenmaat) der schepen sinds de datum waarop die verbindingswegen werden in gebruik gesteld ;
- 3) de toeneming van de kruissnelheid der schepen sinds deze gemotoriseerd werden.

De ontoereikendheid van het huidig net ligt vooral hierin, dat het grootste gedeelte ervan slechts bevaarbaar is voor schepen van 300 ton, en dan nog heel vaak slechts met onvolledige lading wegens de ontoereikende ankerdiepte, terwijl het hoofdnet in Nederland en Duitsland gekalibreerd is voor schepen van 1.350 ton en meer. Daarenboven komen er in onze waterwegen tal van vernauwingen, te scherpe bochten, te vele en te oude sluizen voor, die het traject virtueel verlengen.

Welk profiel dient aangenomen voor de modernisatie van het net ?

Het economisch voordeel van het schip met grote tonnemaat, boven 300 ton, ligt in de vermindering van de kostprijs voor het vervoer per geladen ton. Die vermindering komt voort uit de geringere weerslag van de vaste lasten en de lage kostprijs der behandelingen, die een doorslaande invloed hebben op de totale vervoerprijs. Het is dan ook niet te verwonderen dat onze naburen hun keuze hebben laten vallen op het grote vrachtschip voor de modernisatie van hun binnenwateren.

Het omstandig programma in artikel 3 van het wetsontwerp, kan ingedeeld worden in twee groepen :

- a) onder profiel brengen voor schepen van 2.000 ton, van de verbinding van de zeehavens onderling en met de Rijn ;
- b) onder profiel brengen voor schepen van 1.350 ton, van de verbinding van de nijverheidscentra onderling, met de zeehavens en de verbinding met Frankrijk.

Financieel programma.

Ons voorstel voorziet in een financiële bijdrage van 3 milliard frank per jaar; aangezien de ontbinding van het Fonds op 31 December 1966 bepaald is, zou de totale bijdrage 48 milliard bedragen, welke som uiteenvalt als volgt :

ANNEES	ROUTES		Voies navigables		Totaux en milliards
	par année en milliards	total partiel	par année en milliards	total partiel	
1951-1957	2	14	1	7	21
1958-1965	1,5	12	1,5	12	24
1966	1	1	2	2	3
1951-1966	27		21		48

Pour ne pas trop gonfler le Budget de l'Etat, le rythme des travaux pourrait aller en décroissant pour les routes, où un effort immédiat s'impose et en croissant pour les voies navigables — où les études sont plus délicates et de longue haleine.

La condition primordiale d'un Fonds est d'avoir une trésorerie indépendante de celle de l'Etat. En effet, si elle est commune, les dépenses de l'Etat dans un autre domaine diminuent les liquidités du Fonds comme l'eau s'abaisse dans les vases communicants.

L'alimentation de la caisse propre de ce Fonds peut être assurée par une partie des impôts et taxes sur les transports automobiles, d'une part, et par un emprunt spécial, d'autre part.

Un Fonds conçu de la manière prescrite par la proposition de loi assurerait pleinement l'exécution du programme des grands travaux esquissés aux articles 2 et 3, étant donné que les conditions essentielles seraient remplies et qui sont :

- 1) que le programme financier sur lequel il repose assure les ressources suffisantes à son exécution, dans les délais prévus ;
- 2) que ce plan assure la continuité de l'octroi des crédits en vue d'obtenir la continuité indispensable dans l'exécution des travaux ;
- 3) que ce plan soit respecté intégralement pendant la durée sur laquelle il est échelonné.

La création d'un fonds spécial marquera la volonté du Gouvernement et des Chambres d'entreprendre un gros effort pour poursuivre d'une manière continue et progressive l'équipement économique du pays en le dotant d'un réseau moderne de routes et de voies navigables. Cet effort s'impose. S'appuyant sur un réseau de routes non adaptées au trafic moderne et de voies navigables vétustes et étriquées — les canaux houillers et du Borinage datent de plus d'un siècle — les transports par routes et par voies d'eau ont démontré leur vitalité et leur grand avenir. D'autres pays l'ont compris avant nous ; il nous suffit de regarder l'effort considérable et soutenu qu'ont

JAREN	WEGEN		Scheepvaartwegen		Totalen in milliards
	per jaar in milliards	gedeeltelijk totaal	per jaar in milliards	gedeeltelijk totaal	
1951-1957	2	14	1	7	21
1958-1965	1,5	12	1,5	12	24
1966	1	1	2	2	3
1951-1966	27		21		48

Ten einde de Rijksbegroting niet te overladen zouden de werken kunnen uitgevoerd worden in afnemend tempo voor de wegen, waar een onmiddellijke inspanning geboden is, en versnellend tempo voor de scheepvaartwegen, waarvoor de studies ingewikkelder en van langere duur zijn.

De allereerste voorwaarde is dat het Fonds beschikt over een kas die onafhankelijk is van die van de Staat. Immers, indien die kas gemeen is, zullen de uitgaven van de Staat op een ander gebied een vermindering teweegbrengen van de beschikbare gelden van het Fonds evenals het water daalt in communicerende vaten.

De eigen kas van dit Fonds dient gestijfd uit een deel van de belastingen en taxes op het autovervoer eendeels, en uit een bijzondere lening anderdeels.

Een Fonds, opgevat volgens het wetsontwerp, zou de uitvoering van het programma der grote werken, geschetst in de artikelen 2 en 3, volkomen veilig stellen daar het zou voldoen aan de voornaamste voorwaarden, welke zijn :

- 1) dat het financieel programma, waarop het berust, binnen de gestelde termijnen, de nodige middelen verschaft voor de uitvoering ervan ;
- 2) dat dit plan zorgt voor kredietenverleningen ten einde de onmisbare continuïteit in de uitvoering van de werken tot stand te brengen ;
- 3) dat dit plan integraal geëerbiedigd wordt gedurende de periode die het bestrijkt.

De instelling van een bijzonder Fonds zal bewijzen dat de Regering en de Kamers een grote inspanning willen doen, om, ononderbroken en trapsgewijze, de economische uitrusting van het land voort te zetten door het te voorzien van een modern net van wegen en waterwegen. Die inspanning is geboden. Steunend op een net van wegen, die niet berekend zijn op het modern verkeer, en van verouderde en te smalle waterwegen — de kolenafvoerkanalen en de kanalen in de Borinage zijn méér dan honderd jaar oud — heeft het wegvervoer en het vervoer te water blijk gegeven van zijn levenskracht en zijn grote toekomstmogelijkheden. Andere landen hebben zulks

produit les Etats-Unis, l'Allemagne, les Pays-Bas et la France, pour mesurer notre retard.

Ce n'est pas la première fois que le législateur crée un Fonds spécial des grands travaux pour marquer sa volonté de faire une œuvre grandiose et durable. La présente proposition de loi s'inspire de la loi du 24 avril 1928. L'exposé des motifs de cette dernière justifie la constitutionnalité du procédé; les résultats magnifiques obtenus en justifient l'opportunité.

Comme dans le passé, aucune administration nouvelle ne sera créée; le Conseil d'Administration et le Directeur Général ne coûteront rien à l'Etat. Les travaux seront étudiés par l'Administration des Ponts et Chaussées et soumis à des adjudications publiques.

Les dépenses seront contrôlées par la Cour des Comptes comme en matière de travaux publics. Annuellement, le Ministre des Travaux Publics rendra compte aux Chambres de l'emploi du Fonds spécial.

En adoptant la proposition de loi instituant le Fonds spécial et temporaire des grands travaux, le Parlement marquera sa volonté de mettre les ressources nécessaires à la disposition de l'Administration pour réaliser cette œuvre grandiose que l'économie du pays exige

vóór ons begrepen; wij behoeven maar te zien naar de grote onafgebroken inspanning van de Verenigde Staten, Duitsland, Nederland en Frankrijk, om onze achterstand te meten.

Het is niet de eerste maal dat de wetgever een bijzonder Fonds voor grote werken opricht, om blijk te geven van zijn wil iets groots en duurzaam tot stand te brengen. Dit wetsvoorstel gaat uit van de wet van 24 April 1928. De memorie van toelichting van die wet toont het grondwettelijk karakter ervan aan, de prachtige resultaten volstaan om te besluiten tot de wenselijkheid ervan.

Evenals in het verleden zal er geen nieuwe administratie worden opgericht; de raad van beheer en de directeur-generaal zullen de Staat niets kosten. De werken zullen bestudeerd worden door het Bestuur van Bruggen en Wegen en openbaar aanbesteed worden.

De uitgaven zullen door het Rekenhof gecontroleerd worden, evenals voor de openbare werken. Elk jaar zal de Minister van Openbare Werken rekenschap geven van het gebruik van het bijzonder Fonds.

Door het wetsontworp tot instelling van een bijzonder tijdelijk Fonds van grote werken te aanvaarden, zal het Parlement blijk geven van zijn wil om aan de administratie de nodige middelen te verschaffen voor de uitvoering van dit grootse werk, dat voor de economie van het land vereist is.

P. WARNANT.

A. BUISSET.

Proposition de loi tendant à créer un fonds spécial et temporaire des grands travaux.

Article Premier.

Il est institué, sous la dénomination de Fonds des grands travaux, un établissement public autonome chargé d'exécuter, au nom et pour compte de l'Etat, sous l'autorité et la responsabilité du Ministre des Travaux Publics, les travaux de modernisation des réseaux des routes et des voies navigables énumérés aux articles 2 et 3 ci-après.

Le Fonds sera dissout le 31 décembre 1966 à moins qu'un arrêté royal ne prolonge sa durée.

A la dissolution du Fonds, son actif et son passif sont recueillis par l'Etat.

Art. 2.

Les travaux de modernisation du réseau routier comprennent :

- 1° L'amélioration des routes de l'Etat;
- 2° La construction des autoroutes et des routes nouvelles.

Art. 3.

Les travaux de modernisation du réseau des voies navigables comprennent :

- 1° La mise au gabarit des 2.000 T. de la liaison Côte-Bruges-Gand-Anvers, y compris la construction des canaux circulaires autour de Bruges et de Gand;
- 2° L'achèvement du canal de la Nèthe pour bateaux de 2.000 T.;
- 3° L'achèvement de la canalisation de la Meuse et de la Sambre, entre Charleroi et Liège, pour bateaux de 1.350 T.;
- 4° L'achèvement de la modernisation du canal de Charleroi à Bruxelles pour bateaux de 1.350 T.;
- 5° L'achèvement du canal Nimy-Blaton-Péronnes pour bateaux de 1.350 T.;
- 6° La modernisation du canal du Centre et le contournement des ascenseurs jusque Senefte pour bateaux de 1.350 T.;
- 7° L'achèvement des travaux de canalisation du Haut-Escaut pour bateaux de 1.350 T. y compris la construction de la partie belge du canal de Tournai;
- 8° Les liaisons Escaut-Meuse-Rhin ou des parties de celles-ci.

Wetvoorstel tot instelling van een bijzonder tijdelijk fonds voor grote werken.

Eerste Artikel.

Onder de benaming Fonds voor grote werken wordt een zelfstandige openbare inrichting ingesteld, die belast is met de uitvoering van de in de artikelen 2 en 3 bedoelde werken tot modernisering van het wegen- en waterwegennet, in naam en voor rekening van de Staat en onder het gezag en de verantwoordelijkheid van de Minister van Openbare Werken.

Het Fonds wordt ontbonden op 31 December 1966, tenzij het bij koninklijk besluit verlengd wordt.

Bij de ontbinding van het Fonds gaan zijn activa en passiva op de Staat over.

Art. 2.

De werken tot modernisering van het wegennet behelzen :

- 1° Verbetering van de rijkswegen;
- 2° Aanleg van autowegen en van nieuwe wegen.

Art. 3.

De werken tot modernisering van het waterwegennet behelzen :

- 1° Onder profiel brengen van de verbinding Kust-Brugge-Gent-Antwerpen voor schepen van 2.000 T., met inbegrip van de aanleg van ringkanalen rondom Brugge en Gent;
- 2° Voltooiing van het Netekanaal voor schepen van 2.000 T.;
- 3° Voltooiing van de kanalisatie van Maas en Samber tussen Charleroi en Luik, voor schepen van 1.350 T.;
- 4° Voltooiing van de modernisering van het kanaal Charleroi-Brussel voor schepen van 1.350 T.;
- 5° Voltooiing van het kanaal Nimy-Blaton-Peronnes voor schepen van 1.350 T.;
- 6° Modernisering van het Centrum-kanaal en omleiding rond de hefwerken tot Senefte voor schepen van 1.350 T.;
- 7° Voltooiing van de kanalisatie der Boven-Schelde voor schepen van 1.350 T., met inbegrip van de aanleg van het Belgisch vak van het kanaal van Doornik;
- 8° De Schelde-Maas-Rijn verbindingen of gedeelten van die verbindingen.

Art. 4.

Le Fonds est géré par un conseil d'administration présidé par le Ministre des Travaux Publics, assisté du Secrétaire Général de son Département, ainsi que de cinq membres nommés par le Roi dont quatre choisis parmi les fonctionnaires supérieurs de l'Administration des Ponts et Chaussées et un parmi les fonctionnaires supérieurs du Ministère des Finances.

Le Ministre des Travaux Publics nomme, au sein du conseil d'administration, un directeur général. Ce dernier assure l'exécution des décisions du conseil d'administration. Il représente le Fonds à l'égard des tiers et dans l'exercice des actions en justice, soit comme demandeur, soit comme défendeur.

Les fonctions des membres du conseil d'administration sont gratuites.

Art. 5.

Le gouvernement est autorisé à procéder aux expropriations jugées par lui nécessaires pour l'exécution des travaux indiqués aux articles 2 et 3.

Les immeubles ainsi expropriés seront affectés ultérieurement soit à l'exécution des travaux prévus ci-dessus, soit à l'établissement d'installations ayant pour objet l'exploitation des ouvrages à créer, soit à l'érection de nouveaux quartiers ou industries.

Les immeubles à exproprier seront indiqués dans les plans parcellaires et les tableaux d'emprise, par décisions ministérielles, conformément à l'article 7 de la loi du 27 mai 1870.

L'expropriation de ces immeubles pourra, par dérogation à toute disposition légale contraire, être poursuivie sans dépôt préalable d'un plan ou d'un tracé indiquant les travaux à exécuter.

Le coût de ces expropriations sera imputé sur les provisions à fournir par l'Etat en vertu de l'article 7 ci-après.

Art. 6.

Les adjudications des travaux ou de prestations, l'acquisition ou la vente des biens, matériel ou outillage, nécessitées par l'exécution des travaux prévus aux articles 2 et 3, sont effectuées par le Fonds, conformément aux lois et arrêtés auxquels sont assujetties les administrations de l'Etat.

Art. 7.

Pour l'exécution des travaux prévus aux articles 2 et 3, le Fonds disposera d'une somme nette de quarante-huit

Art. 4.

Het Fonds wordt beheerd door een raad van beheer onder voorzitterschap van de Minister van Openbare Werken, die wordt bijgestaan door de Secretaris-generaal van zijn departement en vijf door de Koning te benoemen leden, waarvan er vier worden gekozen onder de hoge ambtenaren van het Bestuur van Bruggen en Wegen en één onder de hoge ambtenaren van het Ministerie van Financiën.

De Minister van Openbare Werken benoemt een directeur-generaal in de raad van beheer. Deze zorgt voor de uitvoering van de beslissingen van de raad van beheer. Hij vertegenwoordigt het Fonds tegenover derden en bij rechtsvorderingen als eisende of verwerende partij.

Het ambt van lid van de raad van beheer wordt niet bezoldigd.

Art. 5.

De regering is gemachtigd tot zodanige onteigeningen als zij noodzakelijk acht voor de uitvoering der in de artikelen 2 en 3 bedoelde werken.

De aldus onteigende onroerende goederen worden bestemd hetzij ter uitvoering van de bovenbedoelde werken, hetzij tot de aanleg van installaties voor de inbedrijfneming van de ontworpen kunstwerken, dan wel voor het stichten van nieuwe wijken of industrieën.

De te onteigenen onroerende goederen worden in de perceelsgewijze plannen en in de tabel der grondinnemingen bij ministeriële beslissing aangewezen, overeenkomstig artikel 7 der wet van 27 Mei 1870.

Die onroerende goederen kunnen, met afwijking van andersluidende wetsbepalingen, onteigend worden zonder voorafgaande tervisielegging van een plan of tracé met aanduiding van de uit te voeren werken.

De onteigeningskosten worden voldaan uit de provisiën, welke de Staat krachtens artikel 7 verstrekt.

Art. 6.

De aanbesteding van werken of verstrekkingen, de aan- of verkoop van goederen, materieel of gereedschap met het oog op de uitvoering van de in de artikelen 2 en 3 bedoelde werken, worden verricht door het Fonds overeenkomstig de ter zake voor de Rijksbesturen geldende wetten en besluiten.

Art. 7.

Voor de uitvoering van de in de artikelen 2 en 3 bedoelde werken beschikt het Fonds over een netto-som

milliards de francs, dont vingt-sept milliards pour les routes et vingt et un milliards pour les voies navigables.

Cette somme sera mise à la disposition du Fonds par l'Etat conformément aux dispositions d'une convention à passer par eux; toutefois, les provisions à verser par l'Etat ne pourront être inférieures aux montants annuels indiqués ci-après :

- 1° En ce qui concerne les routes :
 - a) 2 milliards depuis l'année 1951 jusqu'à et y compris l'année 1957;
 - b) un milliard et demi depuis l'année 1958 jusqu'à et y compris l'année 1965;
 - c) deux milliards pour l'année 1966.
- 2° En ce qui concerne les voies navigables :
 - a) 1 milliard depuis l'année 1951 jusqu'à et y compris l'année 1957;
 - b) 1,5 milliard depuis l'année 1958 jusqu'à et y compris l'année 1965;
 - c) 2 milliards pour l'année 1966.

Art. 8.

Les sommes, dont le Fonds dispose, sont versées à un article spécial à inscrire au budget pour ordre.

Les paiements à effectuer par le Fonds sont ordonnancés sur sa réquisition, par le Ministre des Travaux Publics; ils sont imputés sur l'article prévu ci-dessus.

Art. 9.

Les lois et arrêtés relatifs à la Cour des Comptes, à la Comptabilité de l'Etat et à l'engagement des dépenses, sont applicables aux opérations du Fonds et à celles opérées pour son compte.

Art. 10.

Chaque année, le Gouvernement rendra compte aux Chambres de l'emploi du Fonds spécial constitué par la présente loi.

P. WARNANT.

A. BUISSET.

E. COULONVAUX.

van acht en veertig milliard frank, n.l. zeven en twintig milliard voor de wegen en een en twintig milliard voor de waterwegen.

De Staat stelt die som ter beschikking van het Fonds volgens een tussen beide partijen te sluiten overeenkomst; evenwel mogen de van Staatswege te storten provisiën jaarlijks niet minder bedragen dan :

- 1° voor de wegen :
 - a) twee milliard van 1951 tot 1957;
 - b) anderhalf milliard van 1958 tot 1965;
 - c) twee milliard voor het jaar 1966.
- 2° voor de waterwegen :
 - a) één milliard van 1951 tot 1957;
 - b) anderhalf milliard van 1958 tot 1965;
 - c) twee milliard voor het jaar 1966.

Art. 8.

De sommen waarover het Fonds beschikt worden op een bijzonder artikel van de begroting voor orde gestort.

De betalingen van het Fonds worden op zijn vordering door de Minister van Openbare Werken geordonnanceerd; zij worden op evenbedoeld artikel aangerekend.

Art. 9.

De wetten en besluiten betreffende het Rekenhof, de Rijkscomptabiliteit en het vastleggen van uitgaven zijn mede toepasselijk op de verrichtingen van het Fonds en op de verrichtingen voor rekening van het Fonds.

Art. 10.

Telkenjare legt de Regering aan de Kamers rekening en verantwoording af over het gebruik van het bij deze wet ingerichte bijzondere Fonds.