

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} MARS 1928.

PROJET DE LOI CRÉANT UN FONDS SPÉCIAL ET TEMPORAIRE DES GRANDS TRAVAUX (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE (2), PAR M. **GOLENVAUX**.

MESSIEURS,

La Belgique, depuis la fin de la guerre n'a point fait, jusqu'à présent, de tentative marquante pour l'exécution de grands travaux productifs.

Les préoccupations financières, les lourdes charges de la restauration du pays ont entravé son action.

Son effort s'était principalement consacré aux travaux suivants :

La mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles pour laquelle on a, depuis l'armistice, engagé au 31 décembre 1926 un total de dépenses se montant à 98 millions de francs et prévu 34 millions de crédits au Budget de 1927.

Les travaux du port d'Anvers avec 220 millions engagés outre une prévision pour 1927 de 54 millions.

Le port d'Ostende avec 50 millions engagés et 7 millions prévus pour 1927.

Les travaux de la Meuse avaient comporté, depuis les inondations, des engagements de 13 millions avec une prévision pour 1927 de 17 millions.

Le restant se réduisait à bien peu de chose, abstraction faite bien entendu des restaurations d'ouvrages dévastés par la guerre.

C'est donc un heureux aboutissement de notre programme d'assainissement financier que de voir, sans émotion ni secousse, la Nation accueillir favorable-

(1) Budget, n° 65.

(2) La Commission spéciale, présidée par M. Hallet, était composée :

a) des membres de la Commission des Finances, des Budgets et des Économies, savoir : MM. Hallet, président, Pussemier, vice-président, Carlier et David, secrétaires, Boddaert, Bologne, Brusselmans, Buyl, De Bruyne (Auguste), Debunne, Dejardin, de Liedekerke, de Wouters d'Oplinter, Drion, Golenvaux, Hoen, Kreglinger, Lepage, Merlot, Soudan, Van Ackere (F.) et Wauwermans.

b) des membres désignés par les Sections : MM. Renkin, Huart, Van de Vyvere, Lemonnier, Desagheer et Wauters.

ment la politique de grands travaux présentée par le Gouvernement et ne point reculer devant la perspective de 4,800 millions de dépenses productives.

Le Gouvernement nous convie pour la réalisation de cet ensemble de projets grandioses d'affecter, sur le présent Budget extraordinaire de 1928, un montant de 127 millions de francs constituant la première des quatorze tranches budgétaires que comportera l'exécution de l'œuvre à réaliser par le Fonds spécial et temporaire des grands travaux.

Bien plus, il est en mesure de nous proposer ce nouveau régime sans recourir à l'emprunt, grâce aux recettes mises à sa disposition en vertu de l'exécution du plan Dawes. Nulle affectation ne pourrait être plus avantageuse que celle qui consacre ces ressources à l'outillage productif de la Nation ; nulle n'est plus logique ni plus légitime ainsi que nous croyons l'avoir démontré dans l'examen du Budget extraordinaire de cette année.

Quatre groupes de travaux vont donc être poursuivis ou entrepris jusqu'à complet achèvement en vertu de ce programme, fruit des consciencieuses études de la Commission spéciale chargée de les promouvoir.

L'arrêté royal instituant la Commission nationale des Grands Travaux est du 1^{er} mars 1927.

Dans un rapport au Roi, contresigné par tous les Ministres, — sorte d'exposé des motifs de cette création — le Gouvernement définissait sa politique en cette matière. Il voulait opérer un redressement des forces productrices de la Nation complétant le redressement monétaire ; il proclamait donc la nécessité de réaliser immédiatement de grands travaux permettant au pays de faire face aux exigences de la vie économique moderne.

Il précisait ses vues en déterminant comme suit le concours qu'il attendait du groupement de représentants de l'administration, de délégués des villes et provinces, de financiers, d'industriels, de savants, de spécialistes et techniciens qu'il conviait à l'étude de ce vaste problème :

« Ce collège a pour mission l'examen au triple point de vue technique, économique et financier des travaux exécutés pour améliorer l'accès vers la mer des centres industriels du pays, pour mettre le bassin de la Meuse à l'abri des inondations et pour résoudre les problèmes qui se rattachent à ces deux questions : notamment la production et la distribution d'énergie hydro-électrique. »

En installant la Commission, le 22 mars 1927, M. le Premier Ministre traçait à grands traits la pensée du Roi et de son Gouvernement et soulignait les espérances fondées sur les études et les conclusions de l'organisme compétent dont les directives étaient sollicitées.

« Notre pays, d'abord paralysé par la guerre et par l'occupation, puis limité dans ses moyens par la tâche écrasante de reconstitution, doit faire en ce moment un nouvel effort, l'effort décisif, pour reconquérir la place qu'il avait avant la guerre, à l'avant-garde des pays les plus avancés.

» Si c'est à l'initiative privée qu'il appartient de faire l'œuvre essentielle de la production, c'est à l'État qu'incombe le devoir de préparer un terrain favorable à l'effort de tous et c'est à lui qu'il appartient de créer et de perfectionner, directement ou indirectement, l'outillage économique du pays. C'est de lui que dépendent notamment les moyens de communication qui sont, plus que jamais, un élément essentiel du développement de la civilisation et du progrès matériel.

« Nous sommes décidés à mettre notre outillage économique à la hauteur des

derniers progrès techniques et à appliquer chez nous les perfectionnements réalisés à l'étranger. Nous voulons améliorer nos fleuves et nos rivières; la Meuse ne peut plus être le torrent dont le flot détruit périodiquement l'œuvre patiente de nos industriels et menace une partie de notre vaillante population ouvrière; la Meuse régularisée doit devenir un élément de progrès, la « route qui marche » et qui apporte à nos usines les matières dont elles ont besoin. Des voies d'eau doivent unir entre elles des régions industrielles et les mettre en communication avec nos ports, qui reçoivent les matières premières et d'où partent vers les rives les plus lointaines le produit de l'intelligence et du travail de nos concitoyens.

» Le courant recueilli au pied des barrages-réservoirs, véritables accumulateurs d'énergie dans notre Ardenne pluvieuse, ou produit au fil de l'eau le long de notre Meuse canalisée, améliorera l'équipement électrique de notre pays. L'exécution des nouvelles installations ne nous donne-t-elle pas l'occasion d'organiser rationnellement la production et le transport d'énergie, en utilisant toutes les ressources nationales : houille, gaz des fours à coke et de hauts-fourneaux et chutes d'eau?

» Il n'est pas déraisonnable, même en ce temps de restriction, de proposer des dépenses si elles doivent être productives, s'il s'agit de créer des instruments de travail et des moyens de développer la richesse du pays.

« Mais tout en poursuivant un plan de grande envergure, il faut garder le sens des proportions et juger avec le bon sens et la pondération qui caractérisent notre race. Concevoir un plan trop grandiose, c'est s'exposer à ne pouvoir le réaliser.

» Tous les travaux que vous proposerez ne pourront probablement pas être entrepris simultanément. Il nous faudra trouver les formules financières qui rendront cette exécution possible, et ce n'est pas là la moindre partie de votre travail.

» Il faudra donc reporter sur l'avenir une partie tout au moins des dépenses à prévoir. Il importera, sans doute, pour l'aménagement des voies navigables et le captage de l'énergie hydraulique, d'associer les efforts de la Nation, des collectivités riveraines, des pouvoirs publics communaux et provinciaux et de l'initiative privée, et de créer, par exemple, des institutions nouvelles, telles que l'Office national des voies navigables, qui solidariserait, en un concours étroit, toutes les forces vers un grand but national. »

La Commission nationale des grands travaux, divisée en quatre sections, entreprit sans retard l'étude approfondie des questions soumises à son examen.

Elle termina ses travaux le 27 juin 1927 et déposa en mains du Gouvernement un rapport général qui, avec les pièces-annexes constituées par les comptes rendus et résolutions des sous-commissions, forme une volumineuse documentation dont les Membres de la Chambre ont reçu un exemplaire.

Le projet actuel est la conséquence et la conclusion des décisions que le Gouvernement, éclairé par l'ensemble des délibérations du Collège consulté, croit devoir prendre pour mener à bien le programme des grandes entreprises productives qu'il nous convie à réaliser.

Le but du projet de loi est donc d'assurer, dans le délai le plus restreint qu'il soit permis de concevoir, l'exécution de quatre grandes séries de travaux publics essentiellement générateurs de production et dont l'utilité, en vue de la prospérité nationale, est incontestée.

Ces travaux sont :

- 1° L'achèvement du canal de Charleroi à Bruxelles ;
- 2° L'aménagement de la Meuse ;
- 3° L'aménagement de la Basse-Sambre ;
- 4° L'amélioration du canal de Liège à Maestricht, du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, des embranchements vers Beverloo, vers Hasselt et vers Turnhout, et du canal de Turnhout vers Anvers ; le creusement d'un canal direct entre Liège et Anvers.

L'établissement de quais, embranchements, ports, routes, voies ferrées, raccordements, gares et autres dépendances qui s'y rapportent.

Nous avons pensé qu'il serait intéressant de donner une courte notice sur l'économie complète de chacune de ces entreprises. Leur description résumée sera le meilleur argument en faveur de l'action bienfaisante que le pays attend de leur réalisation.

Canal de Charleroi à Bruxelles.

Le canal de Charleroi à Bruxelles fut creusé pendant les années 1827-1832. Calibré pour bateaux de 70 tonnes de capacité et mesurant 20 mètres de longueur, 2^m50 de largeur et 1^m80 d'enfoncement, il devint bientôt insuffisant.

De 1854 à 1857, le canal fut élargi pour bateaux de 280 tonnes dans la région de Charleroi entre la Sambre et l'écluse n° 9, sur une douzaine de kilomètres.

Par la loi du 4 août 1879, il fut décidé que tout le canal serait mis à grande section, c'est-à-dire, rendu navigable pour des bateaux de 300 tonnes mesurant 42 mètres de longueur, 5 mètres de largeur et 2^m10 d'enfoncement.

Le travail fut entrepris immédiatement mais poursuivi avec lenteur et fréquemment interrompu faute de crédits.

En 1914, 48 millions de francs avaient été dépensés et presque tout le travail entre Clabecq et Bruxelles restait à faire.

Immédiatement avant la guerre et après l'armistice, les travaux furent retardés par les hésitations qu'il y eut sur le programme à exécuter. A la fin de l'année 1919, il fut décidé que la partie du canal de Clabecq à Bruxelles serait élargie pour permettre la navigation de bateaux de 600 tonnes et pour assurer l'écoulement des têtes de crues de la Senne.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce nouveau programme ont été :

Années.	Millions de francs.	
	Francs papier.	Francs or.
1919	1.7	1.2
1920	1.0	0.4
1921	1.6	0.6
1922	1.0	0.4
1923	2.9	0.7
1924	5.0	1.2
1925	25.1	6.3
1926	26.3	4.2
1927	20.2	2.9
TOTAL.		17.9

On peut conclure des données qui précèdent que l'amélioration du canal de Charleroi à Bruxelles, commencée il y a quarante-huit ans, a déjà coûté 66 millions de francs-or.

Cette amélioration du canal, si coûteuse, n'est encore profitable que sur une courte section de l'ouvrage entre la Sambre et le canal du Centre; elle ne sera pleinement utilisée que lorsque le travail sera terminé et que les bateaux de 300 tonnes pourront passer de la Sambre à Bruxelles. Il est donc urgent de terminer l'élargissement du canal pour rendre enfin productifs d'importants capitaux.

Le long de la section Clabecq-Molenbeek, les travaux sont en cours d'exécution. Ils seront terminés en 1933. La dernière section, celle de Molenbeek qui établit la jonction avec le canal Maritime sera bientôt mise en adjudication et devra être achevée en 1933.

Les dépenses qui restent à faire s'élèvent à 292 millions de francs qui se répartiront comme suit de l'année 1928 à l'année 1933 :

Années.	Millions de francs.
1928.	46
1929.	63
1930.	69
1931.	60
1932.	43
1933.	9

La Meuse.

De la frontière française à Heer-Agimont jusqu'à Ben-Ahin, près de Huy, la Meuse est navigable, sauf en quelques endroits, dans d'excellentes conditions, depuis que l'on a accolé à tous les barrages des écluses de 100 mètres de longueur sur 12 mètres de largeur. Grâce au mouillage minimum de 2^m10 assuré partout, et grâce aux grandes écluses, les trains de bateaux de 450 tonnes, peuvent circuler aisément sur cette section de la Meuse et des bateaux de plus gros tonnage pourraient y naviguer.

Semblable aménagement répondant à un programme arrêté avant la guerre n'a toutefois pas encore été achevé au delà du barrage de Ben-Ahin. Entre cette localité et la frontière néerlandaise à Visé, les écluses, sauf celles de Liège-Avroy, ne permettent que le sassement d'un seul bateau de 450 tonnes. De plus, la canalisation présente une discontinuité entre Liège-Fonderie et le pont de Wandre sur un parcours d'environ 5 kilomètres.

Des projets très importants ont été dressés pour que la navigation trouve dans cette section du fleuve des conditions plus favorables encore que celles qui existent en amont de Huy. Ces projets tendent également à faciliter l'écoulement des eaux de crue et à parer, ainsi, aux inondations calamiteuses de la région liégeoise, notamment dans la zone des affaissements dus aux exploitations houillères. Ils sont conçus de manière à ce que l'on puisse éventuellement produire de l'énergie électrique en Meuse au droit des barrages. Enfin, le plan de tous les travaux d'art sera dressé dans une vue d'ensemble et avec la volonté

de réaliser une œuvre qui embellisse la vallée de la Meuse et qui ne dépare pas la cité de Liège.

L'aménagement de la Meuse entre Huy et la frontière néerlandaise consiste donc à achever, en le modernisant, le programme déjà réalisé entre Huy et la frontière française.

Les travaux à exécuter mettront définitivement le bassin liégeois à l'abri des inondations les plus fortes que l'on puisse prévoir. Ils permettront à des trains de bateaux de 600 tonnes et même au bateau de 1,300 tonnes de naviguer dans tout le bassin industriel liégeois.

Si le programme primitivement dressé et réalisé en amont, a été élargi, c'est pour tenir compte des progrès de la navigation et des projets de voies navigables à grande section qui doivent unir le centre industriel de Liège à la mer.

Il est probable que, dans un avenir éloigné, l'on sera amené à améliorer les conditions de navigation en amont de Huy, en diminuant le nombre de barrages éclusés et en donnant aux ouvrages d'art de plus grandes dimensions; mais il n'y a pas lieu d'envisager actuellement l'exécution de ce programme complémentaire.

Normalisation du tracé en plan. — Le cours du fleuve sera amélioré par l'adoucissement du coude de l'île Monsin que l'on achève actuellement et par la rectification du coude brusque de Chertal qui sera entrepris prochainement.

Établissement du lit du fleuve. — En amont de Liège, le lit de la Meuse sera élargi en quelques endroits.

Dans la traverse de la ville, il est possible de réaliser presque partout et sans de trop grandes difficultés la largeur nécessaire à la suppression des bas ports presque inutilisés et par des emprises assez aisées. L'élargissement de certaines sections de la dérivation de la Meuse, à Liège, pourra se faire également assez facilement. A l'aval de Liège et jusqu'à Visé, le fleuve sera considérablement élargi particulièrement au droit de l'île Monsin et au coude de Chertal.

Profil en long. — Le profil en long du fleuve sera profondément modifié par les travaux projetés; l'abaissement du plafond atteignant 4 mètres en certains points de la traverse de Liège.

Construction de barrages-éclusés. — Entre le barrage actuel de Ben-Ahin (en amont de Huy) et le barrage à achever à l'île Monsin, les sept barrages de Huy, Ampsin, Amay, Awirs, Jemeppe, Liège-Avrois et Liège-Fonderie seront démolis et l'on construira un ou deux nouveaux barrages; le lit du fleuve sera dragué en certains endroits pour assurer un mouillage minimum de 2^m60 et plus tard, 3 mètres, et faciliter l'écoulement des crues.

La reconstruction des barrages s'impose parce qu'elle est le seul moyen d'améliorer profondément le profil en long du fleuve. Les barrages existants, à fermettes et aiguilles, ont en effet un radier surélevé qui barrerait la rivière et entraverait l'écoulement des eaux dans la partie du fleuve qui doit être approfondie. De plus, il eût fallu construire à côté de chacun des barrages de nouvelles écluses pour achever l'ancien programme réalisé entre Givet et Ben-Ahin; le barrage éclusé de Jemeppe, disloqué par les affaissements houillers, eût d'ailleurs dû être reconstruit dans un très prochain avenir. Le moment est donc venu de

remplacer ces ouvrages anciens par de nouvelles constructions où l'on appliquerait les derniers progrès de la technique.

Les barrages à vannes de grande dimension qu'il faut construire, sont d'un fonctionnement plus aisé que les anciens et ne constituent aucun obstacle à l'écoulement des eaux en temps de crue. De plus, l'adoption de ce type d'ouvrage d'art permet d'en réduire le nombre.

Le remplacement des sept barrages qui viennent d'être cités par deux, peut-être même par un seul barrage et la grande longueur des biefs donneraient de très grandes facilités à la navigation. Aucun de ces ouvrages d'art ne serait construit sur terrain sujet à des affaissements miniers. Enfin, la grande hauteur de chute existant à chacun des barrages nouveaux rendrait profitable la récupération d'énergie hydraulique.

La question de savoir s'il faut un ou deux barrages entre Ben-Ahin et l'île Monsin sera résolue lorsque l'on aura achevé les sondages en cours d'exécution dans la vallée de la Meuse et que l'on pourra dès lors comparer les avantages et les inconvénients de deux avant-projets.

En aval du barrage de l'île Monsin, les biefs de Meuse accessibles par l'écluse à construire à l'île Monsin et par le canal de raccordement de Lixhe-Visé seront améliorés plus tard par la reconstruction des barrages de Hermalle s/Argenteau et de Visé.

Dragages. -- Entre Ben-Ahin et le pont du Val-Saint-Lambert, les dragages devront être exécutés, principalement à l'aval des barrages nouveaux, pour creuser un chenal de navigation de 2^m60 à 3 mètres de mouillage et de 40 mètres de largeur. Plus en aval, et notamment dans la traverse de Liège, où les graviers de l'Ourthe ont relevé le fond du fleuve, il faudra abaisser le lit de la Meuse, non seulement dans l'intérêt de la navigation, mais aussi pour l'écoulement des eaux de crue; ce travail peut généralement se faire sans qu'il soit nécessaire de reconstruire ou de rempiéter les murs de quai.

Quelques ponts devront être reconstruits ou modifiés dans un avenir plus ou moins éloigné, dans l'intérêt de la circulation routière; d'autres pour assurer un écoulement suffisant des crues ou un tirant d'air assez grand.

Le pont de Huy n'est pas sans danger pour la navigation. Le pont du Val-Saint-Lambert, dont les fondations sont trop hautes et qui de plus est disloqué par des affaissements miniers, devra être reconstruit; le pont d'Ougrée doit être transformé; la Société Nationale des Chemins de fer construit un pont-rails à Renory; le pont du Val-Benoît, dangereux pour la navigation et n'offrant pas un débouché suffisant devra être remplacé; la passerelle à Liège devra être reconstruite ou surélevée; le pont des Arches remplacé par un ouvrage provisoire doit être reconstruit, ainsi que le pont Saint-Léonard provisoirement réparé. L'on construit un nouveau pont en face de la Fonderie de canons à Coronmeuse. Le barrage Monsin servira de pont. Un pont-rails sera jeté sur la Meuse un peu plus loin. Enfin, les ponts provisoires de Hermalle-sous-Argenteau et de Visé seront remplacés par des ponts définitifs. Sur la dérivation de la Meuse, on reconstruit le pont d'Amercœur et l'on devra bientôt reconstruire le pont Orban.

Il faut ajouter que toutes les reconstructions de ponts ne doivent pas nécessairement être entreprises immédiatement.

Endiguements. — Les travaux dont il vient d'être question faciliteront l'écoulement des eaux et abaisseront très sérieusement le niveau des crues. Malgré cet abaissement, il faut endiguer la Meuse dans le bassin industriel de Liège, entre les ponts du Val-Saint-Lambert et du Val-Benoît; c'est-à-dire dans la zone des affaissements miniers; il faut également endiguer le fleuve dans la traverse de la ville de Liège. Les digues longitudinales doivent être complétées par des digues transversales enracinées aux murs de quai de la Meuse et dans le versant des coteaux. Le fond de la vallée sera ainsi divisé par des cloisons étanches en un certain nombre de secteurs indépendants; l'on pourra, de cette manière, et au fur et à mesure de l'achèvement des digues longitudinales, protéger une partie de plus en plus grande de la région industrielle liégeoise et lorsque ce travail sera terminé la sécurité sera grande, la rupture d'une digue n'entraînant que l'inondation d'un secteur. Une grande partie du travail est achevée.

Les murs d'endiguement sont construits par l'État mais pour compte des communes et sans préjudice du droit de recours que ces dernières pourraient exercer contre les Sociétés charbonnières responsables des conséquences des affaissements miniers. Il faudra régler par des conventions les questions pendantes.

Remblaiement, drainage et démergement. — Il sera possible d'exhausser en certains endroits le fond des bassins entourés de digues par un remblaiement. Le remblaiement ne sera cependant d'une exécution pratique que dans les zones non bâties ou peu bâties.

Le drainage devra être assuré aux endroits où le niveau des eaux dépasse celui de la plaine environnante.

Les égouts de la ville de Liège devront être conduits jusqu'à l'aval du barrage de l'île Monsin et même du pont de Wandre.

Enfin, il faudra exécuter tous les travaux nécessaires pour amener dans la Meuse par écoulement naturel les eaux qui descendent des coteaux bordant la vallée, pour déverser dans le fleuve, au besoin par pompage, les eaux de surface et des égouts et enfin, pour recueillir et refouler dans la Meuse les eaux d'infiltration des caves.

C'est aux communes qu'il incombe en principe d'exécuter ces travaux.

Le programme de cet ensemble de travaux ne pourra pas être achevé avant une quinzaine d'années. Toutefois, les dangers d'inondation que la catastrophe de 1925-1926 a révélés si menaçants et la nécessité d'avoir en l'année 1930 un cadre digne de l'une des Expositions du centenaire de notre indépendance nationale, obligent le Gouvernement à exécuter, de toute urgence, certaines parties du programme.

La construction des digues, déjà très avancée, devra être terminée dans le plus bref délai possible. Les ponts des Arches et de Saint-Léonard devront être achevés dans deux ans. Le barrage de l'île Monsin, qui est la clef des travaux d'amélioration à exécuter en Meuse, à Liège, devra être terminé en 1930. L'écluse de Monsin, qui doit permettre la navigation en Meuse sans solution de continuité jusqu'à Visé et qui doit ensuite doubler en quelque sorte entre Liège et Haccourt le canal encombré de Liège à Maestricht, doit être mise en construction aussitôt que les travaux en cours dans l'île Monsin le permettront.

D'après les estimations, le coût des travaux s'élèvera à 350 millions de francs et pourrait être réparti comme suit :

Années.	Millions de francs.
1928	46
1929	51
1930	43
1931	36
1932	24
1933	28
1934	29
1935	21
1936	16
1937	12
1938	11
1939	11
1940	11
1941	11
TOTAL.	350

La Sambre.

La Sambre, navigable sur tout son parcours en Belgique, est particulièrement intéressante comme moyen de transport dans son cours inférieur, entre Monceau-sur-Sambre et la Meuse, où elle traverse les régions industrielles du pays de Charleroi et de la Basse-Sambre.

Pour mettre les agglomérations industrielles à l'abri des inondations dangereuses, surtout dans la zone des affaissements miniers et pour améliorer les conditions de navigation en permettant notamment l'utilisation du bateau de 600 tonnes, un programme important de travaux a été dressé dont on a commencé l'exécution dans la région de Charleroi.

La construction du barrage et de l'écluse de Monceau-sur-Sambre, qui remplacent les ouvrages de Jambe-de-Bois, va abaisser le niveau de flottaison de la Sambre dans le bief de Charleroi. Cet abaissement est nécessaire pour rétablir un tirant d'air suffisant sous certains ponts dans la zone des affaissements miniers et pour éviter les inondations. Ces travaux, complétés par la construction de digues que l'on achève et par l'exhaussement de murs de quai mettront en excellent état la Sambre dans la région industrielle qui s'étend en amont de Charleroi, le long du bief où prennent naissance les deux branches du canal vers Bruxelles et vers le Centre.

L'urgence des travaux dans la traverse de Charleroi s'impose, pour améliorer la circulation dans le quartier de la gare, pour faciliter la navigation et améliorer l'écoulement des eaux de crue.

L'écluse n° 11 doit être déplacée vers l'amont, afin de rendre fixes deux ponts mobiles et le barrage placé en travers de la dérivation de la Sambre, dans la ville de Charleroi, doit être reconstruit.

La suppression de la boucle de la rivière, à Mornimont, ne peut pas être différée, parce que l'écluse construite en cet endroit pourrait être emportée par

une crue de la Sambre. Une dérivation avec écluse et barrage doit être exécutée sans retard.

Lorsque ces travaux de première urgence seront achevés ou en voie d'achèvement, il faudra continuer le programme d'aménagement de la Sambre, en remontant de l'embouchure de la rivière à Namur vers Charleroi.

Le programme complet comporte la construction de 8 barrages éclusés, de 15 nouveaux ponts; il comprend l'approfondissement de la rivière, le redressement des coudes, l'élargissement du lit et la consolidation des berges sur 60 kilomètres environ.

Les travaux pourront être exécutés en sept ans. Ils coûteront 185 millions de francs à répartir suivant le tableau ci-dessous :

Années.	Millions de francs.
1928	8,5
1929	33,0
1930	30,0
1931	29,0
1932	29,0
1933	29,0
1934	26,5
TOTAL.	185

Canaux entre Liège et Anvers.

Il faut améliorer et même renouveler les communications par eau entre Liège et Anvers, parce que les canaux existants sont devenus tout à fait insuffisants, qu'ils ne sont presque d'aucune utilité pour les charbonnages de la Campine et qu'ils ne pourraient plus être, dans leur état actuel, le prolongement vers Anvers de la magnifique voie navigable que constituera la Meuse en territoire belge lorsque les travaux en cours seront achevés.

Le mouillage des canaux de Liège vers Anvers, qui est de 2^m10, limite, à 450 tonnes environ, la charge des « Kasts » qui y circulent et dont la capacité est de 600 tonnes environ pour un enfoncement de 2^m50.

La largeur de ces voies navigables est insuffisante et les sections élargies pour le croisement de bateaux ne sont pas suffisamment nombreuses.

Des condes brusques entravent la navigation en de trop nombreux endroits.

Il existe plusieurs sections où la navigation est ralentie et où l'encombrement est presque permanent : ces sections sont l'endroit où le canal s'embranché sur la Meuse, à Liège (Coronmeuse), la traverse de Maestricht, la succession des trois écluses doubles, très rapprochées au lieu dit « la Pierre bleue », la traverse de Herenthals et, enfin, l'entrée des bassins d'Anvers.

Les écluses, très nombreuses et calibrées pour le passage d'un bateau par opération, allongent de beaucoup la durée du voyage.

Reliant Anvers à une des régions les plus industrielles du pays, celle de Liège, ces voies navigables auraient un trafic énorme si l'encombrement n'y créait pas tant de difficultés aux bateliers et si l'allongement de la durée du voyage ne faisait pas hausser les frêts.

Dans l'état actuel des choses, le trafic du canal Liège-Anvers ne peut plus

augmenter, quel que soit le développement économique des régions qu'il dessert. En fait, le tonnage absolu circulant sur la section du canal située au nord de Maestricht est actuellement de 3 1/2 millions de tonnes par an, comme en 1913.

Cette voie navigable est donc arrivée au point de saturation dans l'état actuel de l'exploitation.

Parmi les marchandises qui pourraient être transportées par bateaux entre Liège et Anvers, il en est qui ne sont pas transportées du tout parce qu'elles ne pourraient supporter que le fret très bas d'une voie navigable bien organisée; il en est d'autres qui sont expédiées par chemin de fer en subissant des frais de transport relativement élevés. L'insuffisance du canal Liège-Anvers retarde donc le développement économique d'une partie du pays.

On peut espérer qu'en améliorant l'exploitation de la navigation, on augmentera la capacité de transport du canal Liège-Anvers. L'Office de la navigation, dont l'institution est proposée, complètera l'outillage des écluses, accélérera la manœuvre de certains ouvrages, généralisera le remorquage ou le halage rapide en certaines sections et supprimera ainsi des causes de l'encombrement actuel.

Le rendement du canal sera donc agrandi et le trafic augmentera immédiatement.

L'amélioration que l'on attend de l'activité d'un Office de la Navigation ne sera pas cependant suffisante pour que le canal Liège-Anvers puisse assurer les transports possibles entre la vallée de la Meuse et l'Escaut.

Si les voies navigables Liège-Anvers sont actuellement insuffisantes, à fortiori, le seront-elles dans quelques années lorsque de nouvelles usines actuellement en construction leur apporteront du trafic supplémentaire et que les besoins de la population se seront accrus.

Pour assurer entre Liège et Anvers le transport des marchandises qui reviennent aux voies navigables, produits de peu de valeur spécifique et transportés en vrac, il faut donc de toute nécessité améliorer les canaux actuels ou en construire de nouveaux.

Le calibrage des canaux existants pour bateaux de 600 tonnes ne sera cependant pas suffisant. Les canaux élargis auraient une capacité de transport qui serait, dès l'achèvement des travaux, inférieure à la quantité de marchandises à transporter.

Il faut que la navigation entre Liège et Anvers puisse se faire avec des bateaux de 1,350 tonnes de capacité.

La Commission chargée en 1923 par le Gouvernement d'examiner la question de la création d'un canal destiné à relier Anvers à Liège a recommandé au Gouvernement le gabarit pour bateaux de 1,350 tonnes.

La Commission nationale des grands travaux s'est également prononcée en faveur d'un canal pour bateaux de 1,350 tonnes.

Les raisons d'adopter les grandes dimensions sont multiples.

On le sait, le grand bateau est, dans beaucoup de cas, plus avantageux que le petit bateau. Un canal d'Anvers à Liège, accessible à des bateaux de 1.350 tonnes sera en quelque sorte un prolongement de la navigation rhénane et trouvera, dans l'importante batellerie du Rhin un matériel de transport abondant.

Lorsque les travaux en cours dans la région de Liège seront achevés, la Meuse sera navigable dans la région industrielle liégeoise et même jusqu'à Givet, pour des bateaux de grand tonnage; il est hautement désirable que ces bateaux de grand tonnage puissent arriver d'Anvers ou aboutir à Anvers, sinon tous ces

travaux exécutés sur la Meuse auraient ce résultat de détourner les marchandises de notre port national.

Il ne faut pas perdre de vue que, dans quelques années, des bateaux de 1,350 tonnes arriveront du Nord à Liège par la Meuse et un canal latéral à la Meuse. Ces bateaux apportant des charbons et d'autres produits du pays rhénan offriront un fret très avantageux vers la mer et, si ces bateaux ne peuvent descendre vers Anvers, ils enlèveront les marchandises au profit d'un port étranger.

Du point de vue national, il paraît impossible d'admettre que les bateaux qui circuleront dans la région industrielle de Liège ne puissent arriver directement à Anvers.

Il faut donc qu'une voie navigable entre Liège et Anvers soit accessible à des bateaux de 1,350 tonnes.

Les canaux existants peuvent être mis au gabarit du bateau de 1,350 tonnes. Cette amélioration coûterait 472 millions de francs.

Cette solution ne doit pas être adoptée. Le tracé est trop long et comporte de nombreuses écluses. Il n'évite pas l'enclave de Maestricht où la navigation sera toujours difficile en raison de la situation des lieux ; il reste éloigné de la plupart des charbonnages de la Campine.

La solution est de creuser, entièrement en territoire belge, un canal qui réunira Lixhe, sur le canal Liège-Maestricht à Hasselt et d'élargir les canaux de Liège vers Maestricht et d'Anvers vers Hasselt.

On réalisera ainsi une voie navigable directe entre Liège et Anvers.

La Commission nationale des grands travaux a émis l'avis que le canal direct entre Liège et Anvers constituait la seule *solution définitive* qui pût assurer au pays le sextuple avantage :

- a) De le libérer des sujétions que l'on subit par le canal actuel en territoire étranger ;
- b) De créer la voie la plus directe entre le port d'Anvers et son hinterland du Sud-Est ;
- c) D'assurer au nouveau bassin charbonnier et industriel du Limbourg une voie de transport nouvelle et rapprochée, le mettant en relation directe, à la fois, avec le bassin mosan et avec la mer ;
- d) De créer une voie nouvelle de nature à offrir de grands avantages considérables à l'industrie par la proximité du charbon et par son rapprochement de la mer ;
- e) D'apporter à la région campinoise l'eau qui lui manque et qui pourra la transformer ;
- f) De permettre l'accroissement à travers le pays, du trafic venant des bassins mosan et mosellan, de l'Alsace-Lorraine et du Nord-Est de la France.

Elle a apprécié enfin l'avantage d'ordre militaire que présenterait la création d'un pareil canal.

Le canal direct, dont le tracé n'a pas encore pu être étudié dans toutes ses parties et dont on ne pourra terminer le projet définitif que lorsque l'on aura achevé les sondages exécutés en ce moment, ne pourra être réalisé qu'en huit ou dix années. Pour assurer des communications aussi bonnes que possible entre Anvers et Liège, il faut immédiatement améliorer les canaux existants. Au surplus, ce travail ne perdra pas son utilité même lorsque le canal direct sera en service, car les canaux existants desservent des établissements industriels importants qui se sont établis sur leurs rives.

Les canaux existants pourront être mis au gabarit du bateau de 600 tonnes.

Les travaux à exécuter immédiatement consistent à améliorer le canal de Liège à Maestricht depuis Liège jusqu'à la frontière, en relevant de 0^m60 environ la flottaison de tous les biefs et en procédant à des élargissements et à des approfondissements. Dès que le barrage de l'île Monsin sera achevé, il faudra construire l'écluse qui permettra d'utiliser, pour la navigation, la Meuse entre Liège et la frontière néerlandaise.

Entre Maestricht et Bocholt, les travaux qu'il convient de faire sont des élargissements et des approfondissements de cunettes, des redressements de coudes, des démolitions de ponts et de radiers, des ouvrages d'art ainsi que des défenses de berges. Entre Bocholt et Desschel il y a lieu d'achever le plus rapidement possible la transformation des trois écluses au lieu dit « La Pierre Bleue ». L'écluse n° 2 sera bientôt en service; l'écluse n° 1, dont les travaux sont entamés, doit être achevée dans le milieu de l'année 1929 et l'écluse n° 3, dont les travaux seront adjugés au début de 1928, sera terminée fin 1929.

Il faudra au surplus mettre sous le profil normal un tronçon d'une vingtaine de kilomètres. Entre l'écluse n° 4 à Desschel et Hérenthals, le canal doit subir des modifications profondes dans son profil en long. Quatre écluses à petite chute doivent être remplacées par deux écluses à grande chute. Il faudra relever le niveau de flottaison de certains biefs et remplacer des ponts mobiles par des ponts fixes, redresser des coudes, effectuer l'élargissement et l'approfondissement de certaines sections. Sur le canal d'embranchement passant par Turnhout, il est possible de relever quelque peu le niveau de flottaison et d'augmenter ainsi assez facilement le mouillage. Si l'on complétait ce travail en aménageant un certain nombre de gares de croisement et en procédant à certains dragages, toute cette partie du canal serait utilisable pour bateaux de 600 tonnes. Ce travail pourrait être réalisé dès 1930. Entre Herenthals et Anvers, il faut porter d'emblée le calibre du canal au gabarit des bateaux de 1,350 tonnes. Les travaux à effectuer dans ce but, comportent la construction de deux grandes écluses pour bateaux de 1,350 tonnes, de deux petites écluses pour bateaux de 600 tonnes et de 18 points fixes dont deux ponts-raîls. Tous ces travaux doivent être effectués dans un délai de cinq ans.

*
* * *

Le projet de loi, tel qu'il a été déposé, a soulevé, au cours des travaux de la Commission spéciale, de très graves objections; sur certains points elles ont suscité une vive opposition aux propositions du Gouvernement.

Le texte parut constituer une atteinte aux prérogatives du pouvoir exécutif :

La loi était appelée à créer un fonds autonome; celui-ci, du chef de cette autonomie, échappait à l'autorité de l'État et à son contrôle.

Les gérants de l'institution semblaient irresponsables et le Ministre des Travaux publics qui, au sein du Gouvernement, a spécialement, sous sa responsabilité et sous le contrôle des Chambres, la mission d'arrêter les plans et d'assurer l'exécution des œuvres entreprises, se trouvait, vis-à-vis d'eux, sans la moindre action.

Quelle serait la composition du Conseil d'administration? Ne serait-il pas formé, en majorité du moins, de personnalités étrangères aux services publics? Dès lors quel danger pour l'exercice de la délégation leur octroyant une indépendance et une irresponsabilité absolues! La porte n'allait-elle pas être

entr'ouverte à l'influence des intérêts privés non contrôlée, ni surveillée, ni dominée par l'autorité politique et administrative?

La mission de cet établissement d'exécuter, au nom et pour compte de l'État, des travaux d'une importance financière considérable et d'une importance économique plus grande encore, ne paraissait non plus suffisamment précisée.

Il n'était pas nettement déterminé si les administrateurs du fond étaient maîtres de l'ouvrage, c'est-à-dire souverains pour le préparer, l'accomplir, le recevoir, ou bien si leur mission se limitait à l'exécution proprement et strictement dite.

On objecta même que la création du fonds, enlevant au Ministre des Travaux publics la gestion, l'impulsion, la direction, le contrôle et partant la responsabilité de certains ouvrages, opérât une subdélégation de pouvoir à un autre pouvoir, constituant une innovation dangereuse contraire aux principes mêmes de notre pacte fondamental.

. . .

Il a donc paru nécessaire à la Commission spéciale d'obtenir tous éclaircissements et toutes modifications au projet de nature à assurer la disparition de ces difficultés. Elle ne doutait d'ailleurs point des intentions du Gouvernement, mais estimait que l'imprécision des textes était de nature à les trahir ou à leur donner fausse interprétation.

Le Gouvernement — bâtons-nous de le dire — reconnut immédiatement l'intérêt qu'il y avait à donner plus de clarté aux dispositions de la loi et prit lui-même l'initiative, d'accord avec la Commission, de proposer aux articles 1 et 2 du projet les modifications que nous insérons dans le texte nouveau soumis aux délibérations de la Chambre.

L'article 1^{er} modifié indique donc que le Fonds des Grands Travaux, établissement public autonome, est chargé d'exécuter les travaux spécifiés au nom et pour compte de l'État *sous l'autorité et la responsabilité du Ministre des Travaux publics*.

L'article 2 stipulait que la gestion du fonds était assurée par un triple organisme : un Conseil d'administration, gérant supérieur nommé par le Roi; un comité permanent nommé, dans son sein, par le Conseil d'administration, chargé de la gestion courante; un directeur général, qui devait être le Secrétaire général du Ministère des Travaux publics, chargé d'exécuter les décisions du Conseil d'administration et du Comité permanent et de représenter le Fonds à l'égard des tiers. Le Ministre des Travaux publics n'intervenait en rien dans l'établissement de cette échelle d'autorités qui, sauf pour la direction générale, pouvaient être totalement étrangères à ses services.

L'article 2 nouveau que nous proposons à votre approbation, change profondément cette organisation :

Il supprime le Comité permanent jugé rouage complètement inutile.

Il modifie la composition du Conseil d'administration dont il impose le choix parmi les hauts fonctionnaires de l'État. « Il est présidé par le Ministre des Travaux publics assisté de quatre membres nommés par le Roi, dont trois choisis parmi les fonctionnaires supérieurs du Ministère des Travaux publics et un parmi les fonctionnaires supérieurs du Ministère des Finances. »

Quant au Directeur général il sera choisi et nommé par le Ministre des Travaux publics au sein du Conseil d'administration.

Les conséquences de ces modifications sautent aux yeux.

C'est bien le Ministre des Travaux publics, mandataire du pouvoir exécutif, entouré de délégués choisis au sein de l'Administration même, qui conserve la haute main dans la gestion souveraine du Fonds et qui la couvre de sa responsabilité vis-à-vis du Pouvoir législatif.

Les objections soulevées tombent.

Pour qu'aucun doute ne subsiste à ce sujet, nous nous permettons d'exposer de notre mieux comment, en fait et en droit, la création de l'établissement public proposée est maintenant juridiquement assise, logique et utile à la réalisation de l'œuvre poursuivie.

Deux considérations de fait dominent la situation : d'une part la nécessité urgente *d'entreprendre et d'achever* un programme d'importants travaux dont la réalisation exige un temps relativement long; d'autre part, l'expérience du passé qui démontre que sous le régime en vigueur l'exécution par l'État de grands travaux publics ne présente pas les garanties indispensables de continuité.

Un chef d'entreprises qui se trouve dans le cas de devoir donner une extension à son entreprise et d'exécuter à cette fin des travaux importants, a pour devoir primordial de s'assurer les voies et moyens nécessaires, non seulement pour commencer le travail, mais pour l'exécuter intégralement. L'État se trouve à cet égard dans une situation d'infériorité : par cela qu'il ne dispose que des crédits votés par le Parlement, ses facultés de prévision ne dépassent pas une année.

Le projet soumis est né de ces considérations. Il a pour but de soustraire l'exécution des grands travaux projetés aux risques d'interruptions préjudiciables.

Cependant, le recours obligatoire au vote du Parlement et le principe constitutionnel de l'annualité du Budget n'excluent nullement le droit pour le Ministre compétent de s'engager dans les liens de contrats bilatéraux, dont l'exécution est susceptible de s'échelonner sur plusieurs années. Les nécessités des services publics imposent fréquemment la conclusion de pareils contrats.

Pour engager l'État au-delà d'un exercice budgétaire dans le cadre de nos institutions, il faut, mais il suffit qu'il soit contractuellement engagé envers une personne physique ou morale.

C'est la raison pour laquelle le projet de loi soumis à vos délibérations crée un organisme autonome doté d'une personnalité civile distincte de l'État, et envers lequel l'État s'engagera dans les termes du projet de contrat dont le texte est annexé. (Annexe I.)

C'est là une façon parfaitement légale et particulièrement ingénieuse de résoudre le problème.

Par le fait qu'il donnera son accord à la Convention projetée, l'État se trouvera *juridiquement* engagé, et l'on aura désormais l'assurance que les travaux, dont l'exécution est décidée, seront menés à bonne fin sans que des obstacles d'ordre financier viennent en arrêter le cours.

L'article 1^{er} de la loi indique clairement le statut juridique du Fonds, établissement public autonome.

Le Fonds est une personne morale distincte de l'État, possédant la personnalité civile. Il est le mandataire de l'État chargé de l'exécution de travaux déterminés par son mandant.

L'État étant le mandant, détermine les travaux à exécuter, les étudie, en dresse les plans, qu'il reste maître de modifier à son gré.

Le Fonds, mandataire, passe les contrats d'entreprise après adjudication publique, surveille et reçoit les travaux. Sur sa réquisition, le Ministre des Travaux publics procède au paiement des travaux reçus.

L'article 7 de la loi stipule que toutes les opérations du Fonds sont soumises aux lois et arrêtés relatifs à la Cour des Comptes, à la Comptabilité de l'État et à l'engagement des dépenses. Les opérations du Fonds sont donc régies par les règles existantes; celles-ci comportent le contrôle de la Cour des Comptes. A ce contrôle vient s'ajouter celui que le Parlement peut exercer directement sur le vu du rapport à dresser annuellement en vertu de l'article 8 de la loi. Le contrôle n'est donc pas supprimé, mais *renforcé*.

Les modifications apportées au projet de loi au cours des travaux de la Commission, ont dissipé toute crainte relative à la remise de pouvoirs aux mains de personnes étrangères à l'État et irresponsables.

Désormais, l'administration du Fonds se composera de fonctionnaires de l'État présidés par le Ministre des Travaux publics. Ce ne sont pas là des personnes étrangères et irresponsables. L'article premier amendé spécifie que les travaux sont exécutés sous la direction et la responsabilité du Ministre des Travaux publics. Pour l'exécution des travaux, le Fonds a les obligations du mandataire envers son mandant.

Il ne peut être question d'une délégation de pouvoir au sens constitutionnel de la notion. Il n'y a ici évidemment aucune confusion entre les grands pouvoirs de l'État par délégation de prérogatives de l'exécutif au pouvoir législatif ou judiciaire?

Si la Constitution prévoit que, lorsqu'une loi a été votée et que le Roi l'a sanctionnée, il appartient au pouvoir exécutif (c'est-à-dire au Roi assisté de ses ministres) de l'exécuter, rien n'empêche ce pouvoir exécutif de mandater quelqu'un, sous sa direction et sa responsabilité, pour accomplir certains actes et à plus forte raison surtout, lorsque ce mandat résulte d'une décision de la Législature.

* * *

Du point de vue financier, le projet présente encore un autre avantage : sous le régime actuel, lorsque l'exercice se clôture sans que le Département qui en a la disposition ait épuisé le crédit qui lui est attribué, le solde non utilisé se trouve perdu.

Dans l'économie de la Convention qui doit intervenir entre l'État et le Fonds des grands travaux, celui-ci conserve la disposition des sommes qui lui sont attribuées, sans considération de l'exercice auquel elles se rattachent.

C'est une erreur de croire qu'automatiquement, pendant trois ou cinq ans, les crédits restent disponibles.

Le principe établi par la loi sur la comptabilité de l'État est formel : seules les dépenses effectuées pendant l'année même sont imputables sur les crédits budgétaires de l'exercice; leur liquidation et leur ordonnancement peuvent toutefois se prolonger jusqu'au 31 octobre de l'année suivante. (Art. 2 de la loi du 15 mai 1846.)

La méthode inaugurée par M. Beernaert de stipuler, chaque année, dans la loi du Budget extraordinaire (par mesure législative donc), un délai de trois ans pour l'emploi des crédits, n'a plus été appliquée depuis la guerre.

Reste donc seule en vigueur la prescription de l'article 19 de la loi sur la comptabilité de l'État :

« Quand la dépense, à raison de l'importance des travaux, ne peut se réaliser pendant la durée du Budget, les Ministres peuvent contracter pour un plus long terme qui, toutefois, ne passera pas cinq années, à compter de l'année qui donne son nom à l'exercice. »

Il faut donc, pour que le Ministre puisse user de cette faculté, que les dépenses soient engagées dans l'année même par contrat, marché ou adjudication et soit affectée ultérieurement en conformité avec l'exécution de ces conventions.

Ajoutons enfin que, du point de vue administratif, le projet réalise une amélioration sérieuse. Il est certain qu'un organisme autonome n'est pas figé comme l'État dans des formules rigides et qu'il peut apporter dans ses méthodes de travail plus de souplesse et plus de rapidité dans la décision et dans l'exécution.

A ces divers points de vue, le projet nous paraît mériter votre entière approbation.

* * *

L'institution du Fonds est nécessaire pour assurer la continuité des travaux extraordinaires depuis le moment où ils sont décidés jusqu'à leur achèvement complet.

Il n'y a point à se le dissimuler, ce principe de bonne administration que la réalisation d'un travail doit se faire sans interruption, rencontre actuellement des obstacles sans nombre.

Lorsqu'un budget est préparé ou discuté, le Gouvernement est sollicité d'une manière pressante d'entreprendre de nouvelles améliorations. L'Administration cherche à distribuer des travaux intéressants dans toutes ses directions provinciales. D'autre part, les influences locales exercent des pressions énergiques et souvent irrésistibles pour obtenir la réalisation des projets favorables à certaines régions.

Chaque année, de nombreux nouveaux postes sont donc inscrits au Budget extraordinaire, alors que pour les travaux commencés les sommes prévues sont tout à fait insuffisantes.

L'examen de ce Budget donne l'impression d'un grand éparpillement. Il devient impossible, dans ces conditions, de réserver les sommes suffisantes pour l'un quelconque des ouvrages et toutes les entreprises commencées traînent lorsqu'elles ne sont pas complètement arrêtées.

Depuis que l'on sait que le Gouvernement a l'intention d'exécuter ce que l'on a appelé les grands travaux, des projets d'autres travaux publics ont surgi de tous côtés, demandés par des groupements importants. Certains de ces projets sont certes intéressants et devront être réalisés dans l'avenir, mais il n'est pas raisonnable de les entreprendre tous en même temps.

Si l'on ne prend pas des mesures spéciales, les grands travaux seront bousculés par d'autres travaux. Ils l'ont déjà été cette année-ci, ils le seront davantage l'année prochaine et les années suivantes.

Les errements passés se reproduiront. Rappelons à ce propos :

1° Que la transformation du canal de Charleroi à Bruxelles, décidée par la loi du 4 avril 1879 et entreprise peu après cette date, n'est pas achevée et ne sera terminée qu'en 1933 si l'on ne perd plus un jour ;

2° Que le canal du Centre, dont la construction abandonnée, fut reprise en 1881, n'a été mis en service qu'en 1917, par l'Administration allemande ;

3° Que la canalisation de la Meuse en aval de Liège, entreprise en 1863, est encore inachevée, car les bateaux ne peuvent pas naviguer entre le barrage de la Fonderie de canons de Liège et le pont de Wandre.

4° Que le nouveau programme pour assurer la navigation sur la Meuse par trains de bateaux, entre Namur et Liège a été commencé en 1886 et n'est pas encore réalisé entre Ben-Ahin et Liège.

Il est certain que si l'on ne prend pas des mesures exceptionnelles (telles le régime du Fonds spécial), on n'achèvera ni le canal de Charleroi à Bruxelles, ni les améliorations entreprises sur la Sambre et la Meuse ; on commencera le canal direct de Liège vers Anvers mais sans être certain de ne pas devoir en abandonner les travaux faute de crédits inscrits au Budget.

D'un autre côté le Fonds spécial est nécessaire parce que le vote tardif du Budget provoque chaque année une indécision et une interruption nuisible aux grands travaux publics.

Le Budget extraordinaire est voté au plus tôt dans les premiers mois de l'année. Ce n'est qu'après la promulgation de la loi budgétaire qu'il est possible de faire les adjudications.

Les douzièmes provisoires ne permettent pas, en effet, d'engager des dépenses pour travaux nouveaux et ouvrages prévus au Budget extraordinaire. Or, c'est à la fin de l'année qu'il faut procéder aux adjudications pour les grandes entreprises de travaux hydrauliques. La campagne commence au printemps et ne se prolonge que jusqu'à la fin de l'été. L'entrepreneur adjudicataire doit préparer son travail et amener à pied d'œuvre son matériel pendant les mois de janvier et de février. S'il ne peut le faire, la campagne est écourtée, ses dépenses sont accrues et l'achèvement des ouvrages est reculé.

Cette année-ci, il y a tout lieu d'espérer, que le Budget sera voté plutôt que d'habitude. Les travaux qui y sont prévus ne pourront cependant pas être mis en adjudication avant la fin du mois de mars : les entrepreneurs ne pourront se mettre à l'œuvre avant le mois de mai ou le mois de juin ; ils ne pourront achever certains ouvrages avant la crue d'automne.

Le Fonds spécial, disposant d'un reliquat chaque année et dont le Budget ne sera pas divisé en une série d'articles strictement limitatifs, pourra continuer les travaux et même anticiper sur les crédits lorsque le Budget sera voté tardivement.

Le Fonds est enfin nécessaire pour effectuer certaines opérations.

Un exemple le prouvera : l'un des ouvrages importants à exécuter est une grande tranchée entre les vallées de la Meuse, du Geer et du Démer. Il faut chercher à en utiliser les déblais : le limon hesbayen pourrait être répandu sur des terres incultes de la Campine situées à faible distance de la tranchée ; les graviers pourraient être lavés et vendus aux fabricants de béton et les craies pourraient être cédées aux fabriques de ciment. Pour réaliser une solution avantageuse, il faudra peut-être faire une opération immobilière et conclure des conventions avec des sociétés. L'État qui vend si difficilement et qui ne peut aliéner ses immeubles qu'en vertu d'une loi, serait pratiquement incapable de tenter une opération de l'espèce.

Nous concluons donc que l'établissement public et autonome que constitue le Fonds spécial et temporaire des grands travaux, tel qu'il sera organisé en suite

des propositions modifiées que nous avons décrites, est appelé, en fait, à remplir le rôle bienfaisant lui assigné par ses promoteurs.

Son institution est sans danger et ne peut porter la moindre atteinte à aucun principe de notre droit administratif :

1° Le pouvoir législatif conserve ses prérogatives. Il vote les crédits chaque année. La convention conclue entre le Gouvernement et le Fonds ne le lie même pas; elle oblige seulement le Gouvernement à prévoir dans ses propositions budgétaires, présentées aux Chambres, les sommes inscrites au programme;

2° Le Ministre qui exerce pleinement son autorité sur le fonds, est responsable vis-à-vis du Parlement de ses actes;

3° L'Administration joue son rôle traditionnel de conseiller du Ministre; elle étudie les projets et en surveille l'exécution;

4° Les travaux sont mis en adjudication et exécutés par des entrepreneurs privés.

5° Toutes les dépenses sont vérifiées par la Cour des Comptes, et de plus soumises, chaque année, par voie d'un rapport circonstancié, au contrôle des Chambres.

*
* *

L'article 3 du projet autorise le Gouvernement à procéder aux expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux. Un membre a élevé des doutes au sujet de l'opportunité de la mention de l'alinéa 4 de cet article ainsi conçu : « L'expropriation de ces immeubles pourra, par dérogation à toute disposition légale contraire, être poursuivie sans dépôt préalable d'un plan ou tracé indiquant les travaux à exécuter. »

Nous croyons que cette disposition, insérée d'ailleurs dans toutes les lois qui ont permis au Gouvernement d'exproprier par zone en vue de grands travaux publics, est indispensable. Il n'est pas possible, sans causer des retards préjudiciables à la mise en train de l'entreprise du canal Liège-Anvers et des modifications au tracé de nos cours d'eau, de terminer complètement les études avant de commencer les acquisitions de terrains.

Tout le monde comprendra également qu'il est, d'autre part, urgent de procéder à certaines expropriations le plus tôt possible, afin d'éviter la spéculation.

*
* *

L'article 5, alinéa 1, est rédigé comme suit :

« Pour l'exécution des travaux prévus à l'article 1^{er} ci-dessus, le Fonds *pourra disposer au maximum* d'une somme nette de 1,800,000,000 de francs. »

Votre Commission spéciale a trouvé cette rédaction défectueuse et marquant une indécision inexplicable

La fixation de la somme nette comme *maximum* ne se comprend guère. Si les travaux spécifiés n'atteignent pas le crédit indiqué, il est clair que le surplus ne pourra être affecté à d'autres travaux sans décision législative et reviendra au trésor public; l'article 1^{er} *in fine* dit, en effet, qu'« à la dissolution du Fonds son actif et son passif seront recueillis par l'État ».

Si, d'autre part, les prévisions ne se réalisant pas, l'exécution complète des travaux exigeait une somme supérieure à celle octroyée, il est évident aussi que la dépense ne pourrait s'effectuer au delà du crédit spécifié qu'après nouvelle décision formelle du législateur.

La Commission a donc proposé de modifier le texte dans les termes suivants :
« le Fonds *disposera* d'une somme nette de... ».

Cette rédaction soumise au Gouvernement a reçu son assentiment complet. Elle fera l'objet d'un amendement de la Commission.

. . .

L'article 7 s'exprime ainsi : « La loi et arrêtés relatifs à la Cour des Comptes, à la Comptabilité de l'État et à l'engagement des dépenses sont applicables aux opérations du Fonds et à celles effectuées pour son compte ».

A ce sujet une suggestion a été faite par un membre au cours de l'examen du projet. En voici les termes mêmes :

« Au lieu du système de contrôle prévu à l'article 7, conforme à la loi sur la comptabilité de l'État, n'y a-t-il pas moyen de prévoir une autre forme de contrôle semblable à celle qui fonctionne aux chemins de fer de l'État et aux vicinaux ? »

» Il serait formé un Collège double de commissaires-contrôleurs, l'un sous la direction de la Cour des Comptes (contrôleurs-comptables) et l'autre (contrôleurs techniques) formé par le Comité supérieur de contrôle. »

A l'énoncé de cette innovation en matière de contrôle, l'on peut répondre :

Il est à remarquer que l'article 7 du projet gouvernemental rend les lois sur la Comptabilité de l'État applicables à *toutes* les opérations du Fonds et à celles effectuées pour son compte. Sont donc soumises aux règlements existants, non seulement les opérations de paiement, mais aussi les expropriations, acquisitions ou ventes d'immeubles, les adjudications de travaux et fournitures, etc.

Si, pour le Fonds des grands travaux, l'on faisait table rase des lois et arrêtés sur une matière aussi complexe, il conviendrait évidemment d'élaborer et de définir les règles que le Fonds aurait à suivre, et de délimiter le cadre dans lequel il aurait à se mouvoir. Il ne paraît certes pas nécessaire de recourir à une telle mesure en faveur d'un organisme dont l'existence est temporaire.

Mais convient-il de prévoir un régime nouveau applicable seulement aux opérations financières du Fonds? Même ainsi réduite une telle innovation ne paraît ni utile, ni justifiée.

La Société Nationale des Chemins de fer et celle des Chemins de fer vicinaux sont des sociétés par actions, qui gèrent un capital fourni par des particuliers comme par les pouvoirs publics. Ce sont des régies ayant des recettes propres, produit de leur exploitation, et dont les finances sont entièrement distinctes de celles de l'État. Les pouvoirs publics ayant dans ces sociétés des intérêts importants, en surveillent la gestion par le moyen de commissaires ou de mandataires spéciaux.

Le Fonds des grands travaux n'est pas une société mais un établissement public. Il ne fait pas fructifier un capital. C'est un mandataire, qui exécute certains travaux pour compte de l'État et au moyen de fonds fourni par celui-ci seul. Les paiements seront effectués par le Fonds à la décharge de l'État. Bien qu'ils soient inscrits en un compte spécial, les deniers du Fonds, comme tous ceux qui font l'objet d'un article du Budget pour ordre, restent confondus avec les avoirs du Trésor jusqu'au moment des paiements effectifs aux créanciers.

Tous les avoirs du Fonds sont donc fournis par l'État, dans le but de financer les travaux qui restent la propriété de l'État et dont lui seul aura la

jouissance. Il est logique de faire opérer le contrôle des avoirs du Fonds d'après les règles suivies par les avoirs de l'État.

On ne voit pas bien d'ailleurs les avantages qui résulteraient du remplacement d'un contrôle exercé directement par la Cour des Comptes par un contrôle exercé *sous la direction* de cette même Cour. En quoi l'un différerait-il de l'autre? On ne le spécifie pas.

Quant au contrôle technique, il sera accompli logiquement par les services des Travaux publics spécialisés en cette matière. Le Comité supérieur de contrôle conservera sa mission spéciale telle qu'elle est définie par son règlement organique; il ne semble pas qualifié pour exercer un contrôle technique permanent, quotidien, sur les entreprises du Fonds des grands travaux.

* . *

Par arrêté royal du 18 novembre 1927, contresigné par tous les Ministres, a été instituée, au Ministère des Travaux publics, le Comité technique et financier des grands travaux.

Cet organisme nouveau issu de la Commission Nationale en est en quelque sorte le prolongement; sa composition en fait foi :

« Sont désignés pour faire partie du comité :

1° Les membres du bureau de la Commission Nationale des grands travaux, ainsi que les présidents et les rapporteurs des sections, à l'exception des fonctionnaires des Travaux publics :

MM. FRANQUI, Ministre d'État, ancien membre du Conseil des Ministres, président de la Commission;

HUBIN, membre de la Chambre des Représentants, vice-président;

NEUJEAN, bourgmestre de la ville de Liège, vice-président;

VAN CAUWELAERT, bourgmestre de la ville d'Anvers, vice-président;

DE BROUCKÈRE, sénateur, président de section;

DIGNEFFE, sénateur, président de section;

FRANÇOIS, professeur d'université, président de section;

SEGBERS, sénateur, président de section;

HELBIG DE BALZAC, chef du cabinet du Premier Ministre, secrétaire général;

CAMPUS, professeur d'université, rapporteur de section;

DESSERT, ingénieur en chef, directeur d'administration à la Société nationale des Chemins de fer belges, rapporteur de section.

2° Des délégués du Ministre des Travaux publics :

MM. DELMER, A., secrétaire général du Ministre des Travaux publics;

DENIL, G., directeur général des Ponts et Chaussées;

MELOTTE, directeur général des Voies hydrauliques à l'administration des Ponts et Chaussées.

3° Des délégués du Ministre des Finances :

MM. VINCENT, administrateur-directeur général de la Trésorerie et de la Dette publique;

MONSEU, directeur général au Ministère des Finances.

4° Un délégué du Ministre des Affaires Étrangères.

5° Un délégué du Ministère de la Défense Nationale. »

La mission de ce Comité, présidée par M. le Ministre d'État Francqui est « à titre consultatif, d'examiner les projets de grands travaux. Il donnera son avis sur l'ordre d'exécution de ceux-ci. Il délibérera au sujet des grands travaux sur toutes les questions d'ordre technique, financier, administratif et économique qui lui seront soumises par le Ministre. »

Le Gouvernement a donc voulu placer à ses côtés, une institution indépendante et compétente à laquelle il puisse librement demander conseil en toute matière intéressant l'élaboration et la bonne marche des grands travaux.

Sans participer le moins du monde à la gestion du Fonds, le nouveau Comité aidera le Ministre des Travaux publics par des avis que l'expérience de ses membres et leur connaissance des véritables intérêts nationaux rendent précieux.

A ce point de vue, nous trouvons en lui une garantie de plus à une parfaite et rapide exécution de nos grands travaux.

*
*
*

Personne, au sein de la Commission, n'a contesté l'utilité primordiale des quatre séries de travaux faisant l'objet de l'établissement du Fonds. Le caractère d'urgence que présente l'exécution du programme présenté par le Gouvernement requiert célérité autant que décision. Rien ne peut ni ne doit les primer si l'on veut que cette œuvre de haut intérêt national soit accomplie dans le délai de douze à quatorze ans fixé pour son édification complète.

On émettait récemment des doutes au sujet de l'intention du Gouvernement et de l'Administration de les pousser avec la vigueur nécessaire. Nous croyons sincèrement que cette pensée pessimiste est de la dernière injustice. La création du Fonds n'a-t-elle pas pour but principal d'écarter toute cause de retard en supprimant les obstacles d'une filière de formalités préjudiciable à la bonne marche des entreprises de longue haleine?

Mais si nous devons joindre à cette considération le sentiment intime de la Commission qui étudia le projet et — nous n'en doutons pas — celui de tous les membres de la Chambre, nous n'hésiterions pas à affirmer que nous sommes tous pénétrés de l'absolue nécessité d'un effort prompt, énergique et continu en vue de la réalisation des merveilleux espoirs que le Pays a fondés sur cette grande œuvre.

S'il nous était permis de nous appesantir sur un des points capitaux de l'entreprise, nous rappellerions que nul n'ignore entr'autres l'intérêt national qui s'attache à la liaison directe de la Meuse avec le port d'Anvers.

Il n'est plus un Belge, digne de ce nom, qui n'ait la conviction ferme et la volonté bien arrêtée de vouloir, une fois pour toutes, débarrasser notre Patrie de la servitude qu'impose à notre trafic de navigation intérieure la traversée défectueuse et pénible d'un territoire étranger.

Il n'est pas un seul de nos concitoyens qui, après avoir quelque peu étudié la question, ne comprenne maintenant le danger que nous courons — si nous ne faisons pas la plus extrême diligence — de voir drainer vers des centres étrangers et concurrents, un courant économique qui revient à notre métropole commerciale. Il n'en est pas un qui ne soit disposé à consentir un droit de préférence à ces vastes travaux dont la Belgique entière bénéficiera, et qui n'accepte leur primauté sur d'autres entreprises éminemment utiles, nécessaires même, que tous nous aurons à cœur de promouvoir dans l'avenir.

Nous savons que le champ des améliorations et des constructions que rêvent nos compatriotes est si vaste, qu'il en est presque indéfini. Mais nous savons

aussi qu'il est l'œuvre du temps et des possibilités financières ; mais nous avons compris qu'en entreprenant, à la fois, une multitude d'ouvrages, nous éparpillerions nos forces en une vaine coûteuse et stérile activité.

. * .

Rien n'est abandonné du programme général de ces projets grandioses qui s'étendent sur tous les points du territoire.

Nous n'écartons point de notre mémoire le canal du Moerdijk et celui de liaison au Rhin ; l'approfondissement du canal de Gand à Terneuzen ; la nouvelle liaison par eau entre Anvers et Gand ; la construction d'une seconde écluse à Terneuzen ; le creusement d'un canal maritime partant de Zeebrugge et rejoignant le canal Gand-Terneuzen ; l'aménagement du Haut-Escaut, pour la navigation des bateaux de 600 tonnes ; le canal d'Ypres à l'Yser ; les canaux brabançons ; nos ports de la côte ; le tunnel reliant les deux rives à Anvers ; le grand pont de Cruybeke ; la normalisation de toutes nos rivières et canaux secondaires ; le collecteur de la Woluwe ; le boulevard de Bruxelles à Anvers ; l'aménagement de nos grands musées nationaux ; la jonction Nord-Midi.

Nous n'osons continuer notre énumération, certains que nous sommes de rester incomplets, surtout si nous abordions le rappel des grands problèmes d'hygiène (comme la généralisation des distributions d'eau) ainsi que des œuvres d'équipement industriel de la nation (comme l'organisation rationnelle de la production de l'électricité et la régularisation de la production de l'énergie hydraulique).

Nous n'avons pas de doute que les sollicitations ne feront point défaut. Au cours de ses travaux, la Commission n'a-t-elle pas reçu communication d'une pétition du Conseil communal de Diest demandant d'incorporer dans les grands travaux la construction du canal Vilvorde-Beerlingen, ainsi qu'une pétition du Conseil communal de Mouscron réclamant le creusement d'un canal reliant cette ville à l'Escaut ?

Une question a cependant attiré notre attention toute spéciale, parce qu'elle intéresse non seulement la région liégeoise, mais encore tous les autres points du pays soumis au débordement des eaux de crues, c'est la question des endiguements et des démergements.

Elle présente, reconnaissons-le, un intérêt particulier dans le rayon des affaissements houillers ; c'est sans étonnement que nous avons vu se renouveler les réclamations relatives à la participation exigée des communes impuissantes à supporter le lourd fardeau qui les charge.

Sur les sollicitations d'un de nos membres nous avons communiqué au Gouvernement ces plaintes, transcrites sous forme de questions.

Nous les publions intégralement en annexe (annexe II). Nous y joignons la réponse qu'a bien voulu nous adresser l'honorable Ministre des Travaux publics.

La Commission spéciale, ayant pris connaissance de cette réponse, a toutefois estimé qu'il importait de mentionner à l'article premier dans la description des travaux faisant l'objet du Fonds, les ouvrages spéciaux d'endiguement et de démergement rendus nécessaires par la protection des régions sujettes aux inondations par suite d'affaissements houillers.

Il est bien entendu que dans la pensée formelle de la Commission, il ne s'agit point d'imposer à l'État l'obligation de supporter seul les charges de cette

catégorie de travaux. Elle est d'accord pour reconnaître que le concours de l'État, des communes, des provinces et des charbonnages dont les travaux d'extraction ont été cause principale des affaissements devra être maintenu.

Mais elle pense aussi qu'il y a un intérêt réel et général à ce que l'État ait la haute main dans le contrôle des travaux d'établissement des installations de démergement aussi bien que dans les travaux d'endiguement.

Elle s'en rapporte au Gouvernement pour l'étude des modalités indispensables à la sauvegarde des intérêts de l'État, des communes et des particuliers intéressés.

Un amendement est donc présenté dans ce sens.

* * *

Il saute aux yeux que beaucoup de ces travaux non spécifiés dans le Fonds et dont nous venons de rappeler l'importance économique sont de ceux qui, par leur nature, constituent une réelle amélioration de l'outillage de la Nation.

Il importera donc qu'au fur et à mesure de ses disponibilités, l'État ne néglige point de les entreprendre dans le plus bref délai possible.

Il nous paraît toutefois que le respect de deux principes est indispensable pour assurer le maximum d'utilité de leur exécution.

D'abord il faut éviter de les mettre en train tous à la fois, mais les sérier au point de vue de leur importance productive; il faut ensuite poursuivre sans discontinuer leur achèvement dès qu'ils auront été commencés.

Pour cela donc un judicieux aménagement des crédits de nos futurs budgets extraordinaires devra être organisé.

Les ressources provenant de l'exécution du plan Dawes, qui au cours des prochaines années seront loin d'être absorbées par leur utilisation de réparation directe pourront sans inconvénient recevoir une affectation analogue à celle qui leur a été tracée au Budget de cette année. On y trouvera vraisemblablement une source momentanée d'alimentation des Budgets extraordinaires futurs.

Si l'on préfère borner leur rôle à hâter l'amortissement de l'énorme dette que la réparation des dommages a imposée au pays, la situation financière sera sérieusement allégée et le recours à de nouveaux emprunts destinés à subvenir aux dépenses extraordinaires indispensables deviendra aisé et sans danger.

Quoiqu'il en soit, le pays ne peut se passer du secours de son Budget extraordinaire; aucun gouvernement n'oserait prendre sous sa responsabilité de bloquer l'œuvre de restauration complète si bien commencée.

Mais, en même temps, ne sont point exclues les solutions heureuses qui furent trouvées pour assurer la mise en œuvre de grandes conceptions. C'est le recours aux organisations particulières quand leur intervention n'est point de nature à contrecarrer l'intérêt général; c'est le groupement autour de l'État, des forces provinciales et communales, comme on espère le réaliser pour le tunnel sous l'Escaut; c'est encore l'intervention de nos métropoles prenant à leur compte la direction et l'exécution des grandes transformations qui les intéressent directement, témoin la convention récente avec la ville d'Anvers qui déchargea si heureusement notre Budget extraordinaire.

Ce seront peut être demain d'autres unions d'efforts et d'intérêts qui renforceront la puissance de notre production, et partant la création de richesses dans notre Pays.

Le fonctionnement du Fonds des grands travaux, que nous escomptons bien-

faisant, nous dira aussi si la Nation n'aura pas intérêt à l'établissement de nouveaux organimes similaires, ou bien si l'action propre du Fonds ne peut être élargie ou prolongée.

Ce sont ces réflexions qui nous permettent d'opposer aux impatiences bien naturelles, la foi et les espérances que la Belgique peut et doit fonder — au point de vue des travaux de transformation — sur son prochain avenir.

. . .

Sous le bénéfice et les réserves des observations présentées ci-dessus, la Commission spéciale s'est ralliée au projet du Gouvernement amendé dans le sens que nous avons indiqué.

Elle invite donc la Chambre à lui donner son entière approbation.

Le Rapporteur,
FERNAND GOLENVAUX.

Le Président,
MAX HALLET.

**Amendements
proposés par la Commission spéciale
d'accord avec le Gouvernement.**

ARTICLE PREMIER.

Remplacer par le texte suivant :

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'État, *sous l'autorité et la responsabilité du Ministre des Travaux publics*, les travaux suivants :

- 1° L'achèvement du canal de Charleroi à Bruxelles;
- 2° L'aménagement de la Meuse;
- 3° L'aménagement de la Basse-Sambre;
- 4° L'amélioration du canal de Liège à Maestricht, du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, des embranchements vers Beverloo, vers Hasselt et vers Turnhout et du canal de Turnhout vers Anvers; le creusement d'un canal direct entre Liège et Anvers.

L'établissement de quais, embranchements, ports, routes, voies ferrées,

**Amendementen door de Bijzondere
Commissie, in overeenstemming
met de Regeering, voorgesteld.**

EERSTE ARTIKEL.

**Het vervangen door den
volgenden tekst :**

Onder de benaming *Fonds der groote werken* wordt een zelfstandige openbare instelling opgericht, er mede belast, in naam en voor rekening van den Staat, *onder het gezag en de verantwoordelijkheid van den Minister van Openbare Werken*, de volgende werken nit te voeren :

- 1° Voltooing van het kanaal van Charleroi naar Bruxelles;
- 2° Inrichten der Maas;
- 3° Inrichten der Beneden-Samber;
- 4° Verbetering van het kanaal van Luik naar Maestricht, van de Zuid-Willemsvaart, van het verbindigskanaal tusschen Maas en Schelde, van de vertakkingen naar Beverloo, naar Hasselt en naar Turnhout en van het kanaal van Turnhout naar Antwerpen; graven van een rechtstreeksch kanaal tusschen Luik en Antwerpen.

Het aanleggen van kaaien, vertakkingen, havens, wegen, spoorwegen,

raccordements, gares et autres dépendances, ainsi que tous les travaux de protection contre les inondations y compris les installations de démergement qui s'y rapportent.

Cet établissement sera dissous le 31 décembre 1945, à moins qu'un arrêté royal ne prolonge sa durée.

A la dissolution du Fonds, son actif et son passif seront recueillis par l'État.

ART. 2.

Supprimer l'article du projet et le remplacer par le texte suivant :

Le Fonds est géré par un Conseil d'administration présidé par le Ministre des Travaux publics assisté de quatre membres nommés par le Roi dont trois choisis parmi les fonctionnaires supérieurs du Ministère des Travaux publics 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.

Le directeur général 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 de membre du Conseil d'administration sont gratuites.

ART. 3.

Modifier l'alinéa 1 ainsi qu'il suit :

Pour l'exécution des travaux prévus à l'article 1^{er} ci-dessus, le Fonds disposera d'une somme nette de 1 milliard 800,000,000 de francs.

(La suite de l'article comme au projet).

verbindingen, staties en andere aanhoorigheden, alsmede al de werken tot voorkoming van de overstromingen, met inbegrip van de afwateringsinrichtingen, in verband daarmede.

Deze instelling zal op 31 December 1945 ontbonden worden, behoudens verlenging van duur ingevolge een Koninklijk besluit.

Bij de ontbinding van het Fonds, gaan zijn actief en zijn passief over naar den Staat.

ART. 2.

Het vervangen door den volgende tekst :

Het Fonds wordt bestuurd door een Raad van Beheer, voorgezeten door den Minister van Openbare Werken, bijgestaan van vier door den Koning benoemde leden, waarvan drie gekozen onder de hooge ambtenaren van het Ministerie van Openbare Werken en een onder de hooge ambtenaren van het Ministerie van Financiën.

De Minister van Openbare Werken benoemt in den schoot van den Beheerraad, een algemeen bestuurder.

De Directeur-Generaal verzekert de beslissingen van den Raad van Beheer en van het Bestendig Comité.

Hij vertegenwoordigt het Fonds tegenover derden, en bij de rechtsvoorstellen, hetzij als aanlegger, hetzij als verweerder.

Het ambt van lid van den Raad van Beheer, van het Bestendig Comité en van Directeur-Generaal is kosteloos.

ART. 3.

Het eerste lid wijzigen als volgt :

Voor de uitvoering der in artikel 1 hierboven opgesomde werken, zal het Fonds over een netto-som van 1 milliard 800,000,000 frank beschikken.

(Het vervolg van het artikel zooals in het ontwerp.)

ANNEXE I

CONVENTION

En vue de mettre à la disposition du Fonds des Grands Travaux les voies et moyens suffisants pour permettre à celui-ci de poursuivre sans arrêt le programme des travaux dont l'exécution lui a été confiée par la loi du

Entre l'ÉTAT BELGE, représenté par d'une part,
et le FONDS DES GRANDS TRAVAUX, représenté par ,
d'autre part, il a été convenu ce qu'il suit :

ART. 1. — Chaque année le Trésor public versera au Fonds des Grands Travaux le montant de la provision annuelle prévue à l'article 5 de la loi du , compte tenu des sommes qui seront acquises au Fonds en vertu de l'article suivant.

ART. 2. — Le produit de la vente des biens quelconques devenus sans emploi et dont l'expropriation ou l'acquisition a été effectuée en vue de l'exécution du programme des Grands Travaux, sera retenu par le Fonds pour l'accomplissement de sa mission.

ART. 3. — Le montant des crédits prévus à l'article 1^{er} sera transféré à l'article spécial ouvert dans le Budget pour ordre, par acomptes successifs, dont le dernier devra être versé avant le 31 décembre.

Fait en double, le

Un membre de la Commission « estime que les versements du Trésor ne devraient s'opérer qu'au fur et à mesure des besoins pour l'exécution des travaux, et que l'article premier de la Convention annexée devrait être modifié en ce sens. Il n'y a pas lieu de créer à côté de la trésorerie de l'État une trésorerie séparée, qui pourrait avoir à placer éventuellement des sommes importantes. La gestion dont est chargé le Conseil d'administration doit s'entendre de ce qui se rapporte à l'exécution des travaux, à l'exclusion d'opérations financières. »

Note du Rapporteur. — Nous faisons remarquer que le Projet et la Convention sont précisément conçus de manière à éviter la critique formulée. Il n'y aura point deux trésoreries, celle de l'État et celle du Fonds. Celle-ci n'assume aucune gestion financière.

Les crédits prévus chaque année au Budget Extraordinaire seront transférés au Budget pour ordre. C'est là un simple transfert comptable, nécessaire pour échapper à l'annuité du Budget extraordinaire et pour éviter l'annulation des crédits non employés en fin d'exercice. Mais les *fonds*, les *espèces* restent dans la Caisse de l'État; les soldes non employés sont gérés par le Ministre des Finances, comme tous les autres avoirs du Trésor.

Les fonds ne sortiront de la Caisse de l'État, par imputation sur l'article *ad hoc* du Budget pour ordre, qu'au fur et à mesure des paiements à faire pour travaux réalisés, et cela sur réquisition du Fonds des grands Travaux. (Voir art. 6 du Projet).

Une modification à l'article premier de la Convention nous paraît donc inutile.

ANNEXE II

Questions posées par la Commission spéciale à M. le Ministre des Travaux publics.

1^{re} question.

Dans l'Exposé des motifs il est dit :

« Les aménagements et les endiguements de la Meuse ont un caractère pressant... » et encore : « Les travaux inscrits dans le programme présenté affectent un tel caractère d'urgence... ».

Ces affirmations répétées confirment la volonté du Gouvernement d'aller vite en besogne. Espérons qu'il en sera ainsi. *En ce qui concerne les endiguements de la Meuse comme de la Sambre*, pour que la réalisation ne subisse nul retard et aussi pour connaître exactement *les dépenses réelles* que le Fonds spécial prendra en charge pour compte de l'État, il est indispensable que le Gouvernement veuille bien nous dire, s'il entre encore dans ses intentions de mettre à la charge des communes riveraines de la Meuse et de la Sambre la moitié du montant des dépenses provoquées par la réalisation des endiguements.

Jusqu'à présent, le Gouvernement a réalisé une partie appréciable des endiguements prévus, mais il a fait savoir aux communes riveraines qu'il faisait l'avance de la totalité du coût des travaux, mais qu'il entendait obtenir d'elles l'engagement formel de lui rembourser la moitié de la dépense provoquée par l'endiguement sur leur territoire respectif.

De plus, pour les dépenses réalisées relatives à des travaux terminés, le Département des Travaux publics a exigé des communes des reconnaissances formelles de leur dette envers l'État, toujours égale à la moitié des dépenses effectuées et a même été jusqu'à leur annoncer qu'à partir du 1^{er} janvier 1928, cette dette porterait intérêt de 7 % l'an au profit de l'État.

N'entre-t-il pas dans les intentions du Gouvernement, à l'occasion de la Constitution du Fonds spécial d'abandonner ces prétendues créances à charge des communes riveraines et de ne plus à l'avenir réclamer quoi que ce soit aux communes du chef des endiguements à réaliser sur leur territoire?

2^e Question.

Dans l'Exposé des motifs du Projet de loi nous soumis, il est dit :

« *Les aménagements et les endiguements de la Meuse et de la Sambre ont un caractère non moins pressant, si l'on veut assurer enfin la sécurité à des populations nombreuses et rendre au plus tôt impossible le retour de catastrophes semblables à celle qui a dévasté la vallée de la Meuse le 1^{er} janvier 1926.* »

Or, pour arriver au résultat désiré, il est indispensable que le Gouvernement

ne s'intéresse pas seulement aux *aménagements et endiguements* de la Meuse et de la Sambre, mais aussi et en même temps au *démergement* des territoires des communes riveraines, principalement dans les zones affaissées par le déhouillement.

En ce qui concerne surtout l'importante région industrielle située en amont de Liège, les communes ont déjà fait connaître leur opinion dans les termes suivants :

Les communes riveraines de la Meuse en amont de Liège, qui, d'un commun accord et sur les suggestions du Gouvernement, ont entrepris l'étude, voire l'exécution partielle d'un vaste projet de démergement de leurs territoires, projet dont l'élaboration a été confiée à M. Biefnot, ont été désagréablement surprises en constatant que les budgets pour 1928 des Départements des Travaux Publics et de l'Intérieur ne contiennent aucun crédit pour la réalisation de ces travaux et que le projet relatif au Fonds spécial n'y consacre pas la moindre ligne.

A plus d'une reprise cependant, elles se sont permis d'insister sur l'urgente nécessité, en ce qui regarde ces travaux, qui sont la conséquence et le complément nécessaire des endiguements du fleuve, d'entrer dans la voie des réalisations.

Certes, elles ont noté avec satisfaction que le Gouvernement, sur les conclusions de la Commission des Grands Travaux, en a reconnu le caractère indispensable et a chargé une Commission spéciale composée de MM. les professeurs Hachez, Campus et Merten d'adapter le projet de M. Biefnot aux nouvelles dispositions arrêtées et d'en déterminer l'ordre d'exécution.

Mais il importe que ces travaux de démergement et d'exhaure puissent marcher de pair avec les travaux d'endiguement, dont, nous le répétons, ils sont le complément inéluctable et il est donc nécessaire d'envisager, dès à présent, leur mise en œuvre en même temps que les moyens financiers d'exécution.

Si le Gouvernement entend laisser aux communes le soin de réaliser cette partie des travaux dont l'ensemble tend à les mettre à l'abri des inondations de la Meuse, il apparaît que la formule qui, dans les meilleures conditions, assurerait l'unité et la suite dans l'exécution, résiderait dans la constitution d'une association intercommunale qui, sous la haute direction de la Commission spéciale visée plus haut, aurait pour mission, non seulement de réaliser les travaux conformément au projet Biefnot adapté aux dispositions nouvelles arrêtées, mais encore d'assurer dans la suite l'entretien des ouvrages et l'exploitation des installations d'exhaure.

Quant aux moyens financiers, ils pourraient, semble-t-il, être raisonnablement fournis dans la proportion respective de 1/2, 1/4 et 1/4 par l'État, la Province et les Communes.

Comme enfin ces dernières sont incapables de trouver dans leurs ressources normales les moyens de liquider leur quote-part dans le coût des travaux et de pourvoir ensuite aux charges ordinaires d'entretien et d'exploitation, elles seraient autorisées à récupérer tout ou partie de leurs dépenses par voie spéciale à établir par un accord à intervenir.

Le Gouvernement ne doit-il pas nous faire connaître ce qu'il compte faire à propos de ces travaux indispensables et urgents, si vraiment il ne veut pas les lier directement au programme du Fonds spécial?

Le rapporteur de la Commission spéciale a, en suite de la transmission de ces deux questions à M. le Ministre des Travaux publics, reçu la lettre ci-dessous transcrite :

Bruxelles, le 15 février 1928.

MONSIEUR LE REPRÉSENTANT,

« Vous m'avez fait savoir qu'un membre de la Chambre des Représentants, au cours de la discussion du projet de loi sur le Fonds temporaire des Grands Travaux avait demandé en Commission si le Gouvernement n'avait pas l'intention de faire exécuter par l'organisme des Grands Travaux, les endiguements et le démergemen-
ment de la région de Liège.

» J'estime qu'il n'y a pas lieu, à l'occasion de l'institution du Fonds spécial et temporaire des Grands Travaux, de prendre des dispositions légales particulières pour résoudre la question des endiguements et du démergemen-
ment de la région de Liège.

Le Gouvernement n'a pas l'intention de se départir de la ligne de conduite qu'il a eue jusqu'à présent. Les Ministres des Travaux publics qui m'ont précédé, M. Anseele, le baron Ruzette et M. Laboulle, ont indiqué à différentes reprises et d'une manière bien nette la politique du Département en cette matière. Le problème des endiguements et du démergemen-
ment est et doit rester dans la région de Liège comme du reste dans tout le Pays une question communale; mais pour éviter le retour de catastrophes semblables à celle que nous avons connue il y a peu de temps, le Gouvernement prend certaines initiatives : il fait exécuter les travaux et avance les fonds en lieu et place des communes; il interviendra pour 50 % dans les dépenses, mais il faut que les communes s'engagent à rembourser la moitié de la dépense. Le Gouvernement est tout disposé à se mettre d'accord avec les communes sur la manière dont ce remboursement sera opéré. Il est bien entendu que des délais seront accordés qui rendront la solution du problème assez aisée.

» Les travaux de démergemen-
ment liés à la fois à la question des endiguements et à celle de la construction des égouts, doivent être exécutés par les communes. L'État interviendra dans ces travaux comme il le fait d'habitude par voie de subventions. Pour assurer une liaison entre les services de l'État, qui construisent les endiguements en lieu et place des communes, et les services commu-
naux, qui doivent construire les ouvrages de démergemen-
ment, une Commission existe, c'est celle des trois professeurs d'Université chargés d'examiner le projet de démergemen-
ment dressé par les Communes.

» Rien ne s'oppose à ce que des rapports plus directs ne s'établissent entre les services gouvernementaux et communaux pour les études et la réalisation de l'ensemble des travaux.

» En principe, les communes intéressées, notamment les communes de la rive gauche de la Meuse, peuvent constituer un groupe intercommunal pour résoudre l'ensemble du problème de démergemen-
ment. L'organisme constitué peut émettre un emprunt. Le paiement des intérêts et l'amortissement de cet emprunt pourraient être assurés par les recettes communales et par des allocations payées éventuellement par les charbonnages, auteurs responsables des affaissements houillers qui nécessitent une partie des travaux de démergemen-
ment.

» Le Gouvernement est tout disposé à discuter avec les communes l'ensemble

du problème, mais il ne désire pas mêler cette question à celle des grands travaux.

» Telles sont, Monsieur le Rapporteur, les quelques indications que vous pouvez donner de la part du Gouvernement en réponse aux questions posées par un membre de la Commission.

» Veuillez recevoir, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de ma considération très distinguée.

» *Le Ministre des Travaux publics,*

» H. BAELS. »

* *

Un membre de la Commission a exprimé le désir qu'il soit, dans le rapport, tenu compte des observations suivantes :

Le rapport de la Commission Nationale des Grands Travaux fait des recommandations précises, dont il importe de tenir compte, relativement aux affaissements houillers dans le bassin de la Meuse entre Chokier et Liège.

Page 51 du Rapport de la dite Commission, il est dit :

« 5° *Affaissements houillers.*

La Commission insiste sur l'impérieuse nécessité, pour les pouvoirs publics, de prendre dès à présent les mesures compatibles avec les intérêts légitimes de l'industrie charbonnière pour réduire au minimum les affaissements du sol dans la vallée de la Meuse. »

Page 53 du même Rapport, parlant des frais de premier établissement et d'exploitation des stations de pompage, la Commission exprime l'avis que ces frais peuvent être réduits :

« Grâce à l'abaissement du plan d'eau de flottaison et du profil des crues que produira la réalisation intégrale du nouveau programme de normalisation de la Meuse, grâce aussi à des mesures à prescrire par l'Administration des Mines, en vue de réduire l'importance des affaissements miniers. »

Or l'affaissement annuel est à peu près de 5 centimètres; en 20 ans, 1 mètre. Dans ces conditions, les travaux d'égouts et de pompage peuvent-ils être entrepris avec sécurité pour l'avenir, si les mesures urgentes réclamées ne sont pas prises. Tout l'effort dirigé contre les inondations ne risque-t-il pas d'être, en partie au moins, inutile?

Ne convient-il pas de questionner formellement à ce sujet le Gouvernement? A-t-il fait étudier la question? Quelles mesures compte-t-il prendre? Quand? Sur quels crédits et par quels moyens?

Nous transmettons cette demande au Gouvernement en sollicitant des explications de nature à répondre au désir exprimé.

(32)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 4 MAART 1928.

WETSONTWERP TOT OPRICHTING VAN EEN BIJZONDER EN TIJDELIJK FONDS DER GROOTE WERKEN ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE ⁽²⁾, UITGEBRACHT DOOR DEN
HEER **GOLENVAUX**.

MIJNE HEEREN,

Sedert den oorlog, heeft België geen bijzondere poging gedaan voor het uitvoeren van groote productieve werken.

De financieele zorgen, de zware lasten van 's Lands herstel hebben zijn taak belemmerd.

Zijn krachten werden vooral besteed aan de volgende werken :

Het op groote doorsnede brengen van het kanaal van Charleroi naar Brussel, waarvoor men, sedert den wapenstilstand, op 31 December 1926, een totaal van 98 miljoen uitgaven gedaan had en op de Begrooting voor 1927 voor 31 miljoen credieten uitgetrokken had.

De werken aan de Antwerpsche haven, met 220 miljoen uitgaven, benevens een raming, voor 1927, van 54 miljoen.

De haven van Oostende, met 50 miljoen uitgaven en 7 miljoen uitgetrokken voor 1927.

De werken aan de Maas hadden, sedert de overstromingen, 13 miljoen uitgaven geveegd met een raming, voor 1927, van 17 miljoen.

Het overige kwam op zeer weinig neer, afgezien natuurlijk van het herstellen van de door den oorlog vernielde kunstwerken.

Het mag dus een gelukkige bekroning van ons financieel saneerings-programma heeten, dat de gedachte van de door de Regeering ingestelde politiek

(1) Begrooting, n^o 65.

(2) De *Bijzondere Commissie*, voorgezeten door den heer Hallet, bestond uit :

a) de leden van de *Commissie voor de Financien, de Begrotingen en de Bezuinigingen*, namelijk : de heeren Hallet, voorzitter, Pussemier, ondervoorzitter, Carlier en David, secretarissen, Boddaert, Bologne, Brusselmans, Buyl, De Bruyne (Auguste), Debunne, Dejardin, de Liedekerke, de Wouters d'Oplinter, Drion, Golenvaux, Hoen, Kreglinger, Lepage, Merlot, Soudan, Van Aekere (F.) en Wauwermans.

b) de door de *Afdeelingen* aangewezen leden : de heeren Renkin, Huart, Van de Vyvere, Lemonnier, Desaegher en Wauters.

der groote werken gunstig onthaald wordt en dat men niet terugdeinst bij het vooruitzicht van 1,800,000,000 productieve uitgaven.

De Regeering vraagt ons voor het tot stand brengen van dit grootsch geheel van ontwerpen, op de Buitengewone Begrooting van 1928, 127 miljoen frank uit te trekken als eerste van de veertien schijven, welke de uitvoering van het bijzonder en tijdelijk Fonds der groote werken tot stand te brengen werk zal vereischen.

Wat meer is, ze is in staat ons dat nieuw stelsel voor te slaan, zonder haar toevlucht te moeten nemen tot een leening, dank zij de ontvangsten die haar, krachtens het Dawesplan toegewezen werden. Geen voordeelijker gebruik daarvan is denkbaar dan die geldmiddelen te besteden aan de productieve bewerktuiging van het Land; ook geen logischer noch rechtmatiger gebruik, zooals wij meenen bewezen te hebben bij het onderzoek van de Buitengewone Begrooting van dit jaar.

Vier groepen van werken zullen dus tot algeheele voltooiing voortgezet of ondernomen worden, krachtens dit programma, vrucht van de nauwgezette studies van de daartoe aangestelde Bijzondere Commissie.

Het Koninklijk besluit tot instelling van de Nationale Commissie der Groote Werken dagteekent van 1 Maart 1927.

In een Verslag aan den Koning, medeonderteevend door al de Ministers — een soort Memorie van Toelichting van die instelling — heeft de Regeering haar politiek op dat stuk omschreven. Ze wilde, in aanvulling van het muntherstel, ook een opbeuring van 's Lands productieve krachten bewerkstelligen; ze legde dus nadruk op de noodzakelijkheid van de onmiddellijke uitvoering der groote werken, opdat het land aldus op de hoogte zou zijn van het modern economisch leven.

Ze bepaalde nader haar inzichten, door de medewerking van de afgevaardigden van het bestuur, van de steden en provinciën, van financiers, industrieelen, geleerden, vakkundigen en technici die ze tot de studie van dat grootsch ingewikkeld vraagstuk uitnoodigde, aldus te omschrijven :

« Deze groepeerings heeft voor opdracht het onderzoek, in driedubbel opzicht — technisch, economisch en financieel —, van de werken, uitgevoerd tot verbetering van den toegang tot de zee uit de nijverheidscentra van het land, tot beschutting van het stroomgebied der Maas tegen overstromingen en tot oplossing van de vraagstukken in verband met deze twee quaesties, namelijk het voortbrengen en verdeelen van hydro-electrische energie. »

Bij de aanstelling van de Commissie, op 22 Maart 1927, zette de Eerste Minister in groote trekken de gedachte van den Koning en van zijn Regeering uiteen en legde nadruk op de verwachtingen die men koesterde van de studies en de conclusies der bevoegde groepeerings, wier medewerking ingeroepen was.

« Eerst verlamd door den oorlog en de bezetting, daarna in zijn middelen beperkt door de zware taak van het herstel, moet ons land thans een nieuwe krachtsinspanning aan den dag leggen, de beslissende inspanning om opnieuw de plaats te veroveren, die het vóór den oorlog innam, vooraan bij de meest vooruitstrevende volkeren.

« Komt het aan het privaatininitiatief toe, het essentieel werk van de voortbrenging te verrichten, op den Staat rust de plicht een gunstig terrein voor te bereiden voor de krachtsinspanning van allen, en zijn taak is het, de economische

uitrusting van het land rechtstreeks of onrechtstreeks tot stand te brengen en te verbeteren. Van hem namelijk hangen de verkeersmiddelen af welke, meer dan ooit, een wezenlijk bestanddeel vormen van de beschaving en den stoffelijken vooruitgang.

» Wij zijn er toe besloten, onze economische uitrusting op de hoogte te brengen van de laatste technische verbeteringen en de in het buitenland toegepaste verbeteringen bij ons in te voeren. Onze stroomen en rivieren willen wij verbeteren; de Maas mag niet langer meer zijn de stortvloed die op geregelde tijden het geduldig werk van onze industrieën vernielt en een deel van onze dappere arbeidersbevolking bedreigt; de genormaliseerde Maas moet worden een middel van vooruitgang, de « beweeglijke weg » die onze fabrieken de noodige grondstoffen toevoert. De nijverheidsstreken moeten door waterwegen verbonden worden, onderling en ook met de zeehavens die de grondstoffen ontvangen en vanwaar de vrucht van hersenen en handen onzer medeburgers naar de verst afgelegen landen vertrekken.

» De stroom, opgevangen aan den voet van de stuwbekkens, echte accumulatoren van energie in onze regenachtige Ardennen, of voortgebracht door de strooming langs onze gekanaliseerde Maas, zal de elektrische uitrusting van het land verbeteren. Geeft het uitvoeren van de nieuwe inrichtingen ons geen gelegenheid tot het rationeel ordenen van het voortbrengen en overbrengen der drijfkracht, door benutting van alle nationale hulpmiddelen : steenkool, gas uit de cokesovens en hoogovens, en watervallen?

» Het is niet onredelijk, zelfs in deze tijden van bezuiniging, uitgaven voor te stellen, als ze maar productief zijn, als het er maar op aankomt arbeidsmiddelen tot stand te brengen en middelen om 's Lands rijkdommen te vermeerderen.

» Nochtans, bij het ten uitvoer leggen van een grootscheepsch plan, mag men den zin voor de juiste verhoudingen niet verliezen en men moet te werk gaan met het gezond verstand en de gematigdheid die ons volk kenmerken. Wie een al te grootsch plan op touw zet, stelt zich er aan bloot, het niet tot een goed einde te kunnen brengen.

» Al de werken die gij zult voorstellen, zullen waarschijnlijk niet alle tegelijk uitgevoerd kunnen worden. Wij zullen financieele schikkingen moeten vinden, welke die uitvoering mogelijk zullen maken, en daarin ligt niet het minst belangrijke deel van uw taak.

» Een deel althans van de uitgaven zal op de toekomst aangeschreven moeten worden. Ongetwijfeld zal het nodig zijn, voor het inrichten der waterwegen en het opvangen van de elektrische energie, de krachtsinspanningen van het Land, van de overbewoners, van de openbare machten der gemeenten en provinciën en van het privaatininitiatief te vereenigen, en b. v. nieuwe instellingen in het leven te roepen, als daar zijn de Nationale Dienst der Scheepvaartwegen, die in nauwe samenwerking al de krachten naar een groot nationaal doel zouden richten. »

De Nationale Commissie der Groote Werken, verdeeld in 4 afdelingen, vatte onverwijld de grondige studie der aan haar onderzoek onderworpen quaesties aan.

Ze eindigde haar werkzaamheden den 27 Juni 1927, en diende bij de Regeering een algemeen verslag in dat, met de bijlagen — verslagen en resoluties der

subcommissies — een omvangrijke documentatie vormt, waarvan de Kamerleden een exemplaar ontvangen hebben.

Het huidig ontwerp vloeit voort uit de beslissingen welke de Regeering, steunende op de gezamenlijke beraadslagingen van het geraadpleegde lichaam, meent te moeten nemen om het programma der groote productieve ondernemingen tot een goed einde te brengen.

Het doel van het wetsontwerp is dus, binnen den kortst mogelijken termijn, de uitvoeringen te bevorderen der vier groote reeksen van openbare werken, die wezenlijk productief zullen zijn en waarvan het nut, in verband met 's Lands welvaart, door niemand betwist wordt.

Die werken zijn :

1^o De voltooiing van het kanaal Charleroi-Brussel;

2^o De inrichting der Maas;

3^o De inrichting der Beneden-Samber;

4^o De verbetering van het kanaal Luik-Maestricht, van de Zuid-Willemsvaart, van het Maas-Scheldekanaal, van de vertakkingen naar Beverloo, naar Hasselt en naar Turnhout, en van het kanaal van Turnhout naar Antwerpen; het graven van een rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen.

Het aanleggen van kaaien, vertakkingen, havens, wegen, spoorwegen, verbindingen, wijkplaatsen en andere aanhoorigheden in verband daarmede.

Wij hebben gemeend dat het niet van belang ontbloot was, een kort overzicht te geven van ieder dier ondernemingen. De beknopte beschrijving er van zal het beste argument blijken voor den voordeeligen invloed dien het land van derzelve uitvoering verwacht.

Kanaal Charleroi-Brussel.

Het kanaal Charleroi-Brussel werd gegraven gedurende de jaren 1827-1832. Berekend voor vaartuigen van 70 Ton, van 20 meter lengte, 2^m50 breedte en 1^m80 diepgang, bleek het al spoedig ontoereikend.

Van 1854 tot 1857, werd het verbreed voor schepen van 280 Ton, in de streek van Charleroi tusschen de Samber en sluis n^o 9, op een twaalfal kilometers.

Bij de wet van 4 Augustus 1879, werd besloten het gansche kanaal op groote doorsnede te brengen, d. w. z. het bevaarbaar te maken voor schepen van 300 ton, met 42 meter lengte, 3 meter breedte en 2^m10 diepgang.

Het werk werd onmiddellijk aangevangen, maar traag voortgezet en dikwijls onderbroken bij gebrek aan credieten.

In 1914, was 48 millioen uitgegeven geworden en bijna gansch het werk tusschen Clabecq en Brussel was nog te doen.

Onmiddellijk vóór den oorlog en na den wapenstilstand, werden de werken vertraagd wegens de aarzelingen in verband met het uit te voeren programma. Einde 1919, werd besloten dat het gedeelte van Clabecq tot Brussel verbreed zou worden om er te kunnen varen met schepen van 600 ton en om in den afvoer van het water aan Zennevloeden te voorzien.

De uitgaven voor uitvoeren van dat programma bedroegen :

	Millioen frank.	
	Papierfrank.	Goudfrank.
1919.	1.7	1.2
1920.	1.0	0.4
1921.	1.6	0.6
1922.	1.0	0.4
1923.	2.9	0.7
1924.	5.0	1.2
1925.	25.1	6.3
1926.	26.3	4.2
1927.	20.2	2.9
TOTAAL		17.9

Uit bovenstaande blijkt, dat de verbetering van het kanaal Charleroi-Brussel, welke 48 jaar geleden begonnen werd, reeds 66 millioen goudfrank gekost heeft.

Deze zoo kostbare verbetering is dan nog slechts van nut op een kort vak tusschen de Samber en het kanaal van het Centrum; ze zal pas ten volle benuttigd kunnen worden, wanneer het geheel werk voltooid is en schepen van 300 ton van de Samber naar Brussel zullen kunnen varen. Het is dus dringend noodzakelijk de verbreeding van het kanaal te voltooien om eindelijk zeer belangrijke kapitalen productief te doen worden.

Langs het vak Clabecq-Molenbeek, zijn de werken nog aan den gang. Ze zullen in 1933 voltooid zijn. Het laatste vak, dat van Molenbeek, dat de verbinding met het Zeekanaal vormt, zal eerlang aanbesteed worden en moet in 1933 voltooid zijn.

De nog te verwachten uitgaven beloopen 292,000,000 frank, welke van 1928 tot 1933 als volgt verdeeld zullen worden :

Jaren	Millioen frank
1928.	46
1929.	65
1930.	69
1931.	60
1932.	43
1933.	9

De Maas.

Van de Fransche grens, te Heer-Agimont, tot Ben-Ahin bij Hoei, is de Maas, behalve op enkele plaatsen, zeer goed bevaarbaar, sedert men, nevens al de stuwen, sluizen van 100 meter lengte bij 12 meter breedte aangebouwd heeft. Dank zij een overal verzekerde waterdiepte van ten minste 2^m10 en de groote sluizen, kunnen sleeptreinen met vaartuigen van 450 ton gemakkelijk op dit Maasvak varen en ook schepen met een grootere tonnemaat zouden er kunnen varen.

Dergelijk programma, vóór den oorlog vastgesteld, werd evenwel nog niet

verwezenlijkt voorbij Ben-Ahin (Hoei). Tusschen deze gemeente en de Nederlandsche grens, te Visé, zijn de sluizen, behalve die te Luik-Avroy, slechts voor een enkel schip van 450 ton berekend. Daarenboven is de kanaliseering tusschen Luik (Kanongietterij) en de brug te Wandre, op ongeveer 5 kilometer lengte onderbroken.

Zeer belangrijke ontwerpen werden opgemaakt om voor de scheepvaart op dit stroomgedeelte nog betere voorwaarden te verwezenlijken dan boven Hoei. Die ontwerpen beoogen tevens een gemakkelijker afwatering bij vloed en willen aldus de overstromingsrampen voorkomen die het Luiksche geteisterd hebben, namelijk in de strook der grondverzakkingen veroorzaakt door de kolenmijnontginningen. Ze zijn in dier voege opgevat, dat men eventueel de electrische energie in de Maas kan opvangen aan de stuwen. Ten slotte, zal het plan van al de kunstwerken derwijze opgemaakt worden, dat het een samenhangend geheel vormt en dat de Maasvallei er door verfraaid en de stad Luik er niet door ontsierd wordt.

De inrichting der Maas tusschen Hoei en de Nederlandsche grens bestaat dus in de voltooiing, en tevens in de moderniseering, van het tusschen Hoei en de Fransche grens reeds tot stand gebrachte programma.

De uit te voeren werken zullen het Luiker stroomgebied voorgoed vrijwaren tegen de grootste overstromingen die men voorzien kan. Tengevolge van die werken, zullen schepen van 600 ton en zelfs van 1,300 ton in het gansche Luiker nijverheidsbekken kunnen varen.

Werd het eerste, bovenwaarts uitgevoerde, programma thans verruimd, dan is dit geschied om rekening te houden met den vooruitgang van de scheepvaart en met de ontworpen scheepvaartwegen van groote doorsnede, welke het Luiker nijverheidscentrum met de zee moeten verbinden.

Waarschijnlijk zal men in eene verre toekomst de scheepvaart boven Hoei nog moeten verbeteren, door het aantal stuwsluizen te verminderen en door de kunstwerken op grootere afmetingen te brengen; doch dat aanvullend programma heeft thans niet beschouwd te worden.

Normalisatie van den loop. — De loop van den stroom zal verbeterd worden door het verzachten van de bocht van het eiland Monsin, welk werk thans aan den gang is, en door het rechte trekken van de korte bocht van Chertal, dat eerstdaags aangevangen zal worden.

Aanleggen van de stroombedding. — Boven Luik, zal de Maasbedding op enkele plaatsen verbreed worden.

In de doorvaart der stad, is het bijna overal mogelijk, zonder al te groote moeilijkheden, de noodige breedte tot stand te brengen door het afschaffen der lage havens, die bijna niet gebruikt worden, en door tamelijk gemakkelijke grondinnemingen. Het verbreedten van zekere vakken van de afleiding der Maas, te Luik, zal ook tamelijk gemakkelijk kunnen geschieden. Beneden Luik en tot Visé, zal de stroom aanzienlijk verbreed worden, inzonderheid aan het eiland Monsin en aan de bocht van Chertal.

Lengteprofiel. — Het lengteprofiel van den stroom zal grondig gewijzigd worden door de ontworpen werken; de verlaging van den rivierbodem zal op sommige plaatsen in den doortocht Luik tot 4 meter bereiken.

Bouwen van stuwsluizen. — Tusschen de huidige stuw van Ben-Ahin (boven

Hoei) en de nog te voltooien stuw van het eiland Monsin, zullen de zeven stuwen te Hoei, Ampsin, Amay, Awirs, Jemeppe, Luik-Avroy en Luik-Kanongietrij, afgebroken worden, en men zal een of twee nieuwe stuwen bouwen; de stroombedding zal op sommige plaatsen gebaggerd worden, om ten minste een waterdiepte van 2^m60 en later 3 meter te verkrijgen en om den afvoer van het vloedwater te bevorderen.

Het herbouwen der stuwen is een noodwendigheid, omdat daardoor alleen het lengteprofiel van den stroom grondig gewijzigd kan worden. Immers, de bestaande stuwen met naalden en jukken hebben een verhoogden vloer, die de rivier zou tegenhouden en den waterafloop belemmeren in het te verdiepen gedeelte van den stroom. Daarenboven, had men langs elke stuw nieuwe sluizen moeten aanbouwen om het oude programma, uitgevoerd tusschen Givet en Ben-Ahin, te voltooien; de door de grondverzakkingen beschadigde stuw van Jemeppe had trouwens heel binnenkort herbouwd moeten worden. Het oogenblik is dus gekomen om die oude kumstwerken door nieuwe te vervangen, waarbij de laatste vooruitgang van de techniek toegepast zal worden.

De te bouwen stuwen met groote schuiven werken gemakkelijker dan de oude en belemmeren den waterafvoer niet bij vloed. Daarenboven kan, door toepassing van het nieuwe type, het getal stuwen verminderd worden.

Het vervangen van de zeven stuwen door twee, zelfs misschien door één enkele stuw, en de groote lengte der panders zouden de scheepvaart zeer vergemakkelijken. Geen enkel dier kunstwerken zou gebouwd worden op gronden waar mijnverzakkingen kunnen ontstaan. Ten slotte, zou de groote valhoogte aan elk der nieuwe stuwen bevorderlijk zijn voor het opvangen van de waterkracht.

De quaestie of er één of twee stuwen moeten komen tusschen Ben-Ahin en het eiland Monsin zal opgelost worden, wanneer de grondboringen in de Maasvallei afgeloopen zullen zijn en als men de voordeelen en nadeelen van beide voorontwerpen zal kunnen vergelijken.

Beneden de stuw van het eiland Monsin, zullen de Maaspanden, die toegankelijk zijn door de aan het eiland Monsin te bouwen sluis en door het verbindingskanaal Lixhe-Visé, later verbeterd worden door het herbouwen van de stuwen van Hermalle-sur-Argenteau en van Visé.

Baggerwerken. — Tusschen Ben-Ahin en de brug van Val-Saint-Lambert, moeten baggerwerken uitgevoerd worden, vooral beneden de nieuwe stuwen, om een vaargeul van 2^m60 tot 3 meter diepte en van 40 meter breedte te graven. Benedenwaarts, en namelijk in de doorvaart Luik, waar de stroombedding door het grint der Ourthe verhoogd is, zal de Maasbodem verlaagd moeten worden, niet alleen in het belang van de scheepvaart, maar ook voor den afloop van het vloedwater; dit werk kan doorgaans geschieden zonder dat de kaaimuren herbouwd of ondergemetseld moeten worden.

In een min of meer verwijderde toekomst, zullen enkele bruggen herbouwd moeten worden met het oog op het wegverkeer; andere, om een voldoende waterafvoer bij vloed of een voldoende vrije hoogte boven het water te verkrijgen.

De brug te Hoei is een gevaar voor de scheepvaart. De brug van Val-Saint-Lambert heeft te hooge fundeeringen; ze is daarenboven gescheurd ingevolge de grondverzakkingen en zal dus herbouwd moeten worden; de brug van Ougrée moet veranderd worden; de Nationale Maatschappij der Spoorwegen bouwt een spoorbrug te Renory; de brug van Val-Benoit, gevaarlijk voor de scheepvaart, en te klein voor den waterafvoer, zal moeten vervangen worden; het voetbrugje

te Luik moet herbouwd of verhoogd worden; de « Pont des Arches », vervangen door een noodbrug, moet herbouwd worden, zooals de brug Saint-Léonard, die voorloopig hersteld is. Den nieuwe brug is in aanbouw tegenover de Kanongierterij, te Coronmeuse. De Monsin-stuw zal tot brug dienen. Wat verder zal een spoorbrug geslagen worden over de Maas.

Ten slotte, moeten de noodbruggen te Hermalle-s/Argenteau en te Visé door definitieve bruggen vervangen worden. Over de afleiding der Maas, wordt de brug van Amercœur herbouwd, en weldra zal de Orban-brug herbouwd moeten worden.

Daaraan dient toegevoegd dat al die bruggen niet noodzakelijk onverwijd dienen herbouwd.

Indijkingen. — Door de bovenbedoelde werken zal de waterafvoer vergemakkelijkt en het peil van de vloedden aanzienlijk verlaagd worden. Desniettegenstaande moet de Maas ingedijkt worden in het Luiker nijverheidsgebied, tusschen de bruggen Val-Saint-Lambert en Val-Benoit, t. t. z. in de streek der mijnverzakkingen; ook in de doorvaart der stad Luik moet de stroom ingedijkt worden.

De overlangsche dijken moeten aangevuld worden door dwarsdijken, ingeworteld in de kanimuren der Maas en in de heuvelhellingen. Het dal zal aldus, door dichte schotten, in een zeker aantal onafhankelijke sectoren verdeeld worden; aldus zal men, naarmate van het voltooien der overlangsche dijken, een steeds grooter deel van de Luiker nijverheidsstreek kunnen beschermen, en wanneer dit werk voltooid zal zijn, zal er groote veiligheid heerschen, daar een dijkbreuk slechts één sector zou overstroomen. Een groot deel van het werk is voltooid.

De indijkingsmuren worden door den Staat gebouwd, maar voor rekening van de gemeenten en onverminderd het recht van verhaal van deze laatsten op de Kolenmijnmaatschappijen, die verantwoordelijk zijn voor de gevolgen der mijnverzakkingen. De hangende quaesties moeten bij wijze van overeenkomsten geregeld worden.

Ophoogingen, draineeringen en afwatering. — Op sommige plaatsen zal het mogelijk zijn den bodem der door dijken omringde kommen door aanvulling te verhoogen. De ophooging zal echter slechts in de niet of weinig bebouwde gedeelten practisch uitvoerbaar zijn.

Draineering zal moeten geschieden op de plaatsen waar het waterpeil hooger komt dan het omliggende maaiveld.

De riolen van Luik zullen moeten geleid worden tot beneden de stuw van het eiland Monsin en zelfs tot beneden de Wandre-brug.

Ten slotte, zullen alle noodige werken moeten uitgevoerd worden om het water van de heuvels, langs de vallei, door natuurlijke afwatering in de Maas te brengen, om het oppervlaktewater en dat der riolen, desnoods door bemaling, in den stroom te storten en eindelijk, om het inzijselingswater der kelders op te vangen en in de Maas af te voeren.

De uitvoering dezer afwateringswerken valt ten laste van de gemeenten.

Het programma van al deze werken zal niet vóór een 15 tal jaren uitgevoerd kunnen worden. Nochtans is de Regeering, wegens het overstroomingsgevaar, dat zoo dreigend is gebleken na de ramp van 1925-1926 en ook in verband met

een der tentoonstellingen van 1930, die een waardig kader behoeft, er toe verplicht zekere punten van het programma met allen spoed ten uitvoer te leggen.

De dijkbouw, die reeds ver gevorderd is, moet zoo spoedig mogelijk voltooid worden. De « Pont des Arches » en de « St-Léonard-brug » moeten binnen twee jaar af zijn. De stuw van het eiland Monsin, die den sleutel vormt van de verbetering der Maas, te Luik, moet in 1930 voltooid zijn. De sluis Monsin, waardoor de scheepvaart onafgebroken moet kunnen doorgaan tot Visé, en die daarna in zekeren zin het vaak versperde kanaal Luik-Maastricht moet komen verdubbelen, moet gebouwd worden zoodra de werken in het eiland Monsin het mogelijk zullen maken.

Volgens de ramingen, zullen de werken 350,000,000 frank kosten, te verdeelen als volgt :

Jaren.	Millioen frank.
—	—
1928.	46
1929.	51
1930.	43
1931.	36
1932.	24
1933.	28
1934.	29
1935.	21
1936.	16
1937.	12
1938.	11
1939.	11
1940.	11
1941.	11
TOTAAL.	350

Samber.

De Samber, bevaarbaar op gansch haar uitgestrektheid, in België, is van buitengewoon belang als vervoermiddel op haar benedenloop, tusschen Monceau-sur-Sambre, en de Maas, waar ze loopt door het nijverheidsgebied van Charleroi en van de Beneden-Samber.

Om de nijverheidsgemeenten tegen de gevaarlijke overstromingen te beschutten, vooral in de streek der mijnverzakkingen en om de scheepvaart te verbeteren namelijk door het toelaten van schepen van 600 ton, werd een belangrijk programma van werken opgemaakt, waarvan de uitvoering begonnen is in de streek van Charleroi.

Door het bouwen van de stuw en van de sluis te Monceau-sur-Sambre, welke de kunstwerken van Jambe-de-Bois vervangen, zal het rivierpeil der Samber in het pand van Charleroi verlaagd worden. Die verlaging is noodig om een voldoende hoogte te verkrijgen onder zekere bruggen in de streek der mijnverzakkingen en om overstromingen te voorkomen. Die werken, samen met de in aanbouw zijnde dijken en met het verhoogen der kaaimuren, zullen de Samber in uitstekenden staat brengen in de nijverheidsstreek, welke zich uitstrekt boven

Charleroi, langs het pand waar de twee vertakkingen van het kanaal naar Brussel en naar het Centrum beginnen.

De werken in de doorvaart van Charleroi zijn dringend, om het verkeer in de statiewijk te verbeteren, om de scheepvaart te vergemakkelijken en om den afvoer van het vloedwater te bevorderen.

De sluis n^o 11 moet meer bovenwaarts komen, om twee beweegbare bruggen door vaste bruggen te kunnen vervangen, ook de stuw in de afleiding der Samber, in de stad Charleroi, moet herbouwd worden.

Het doen verdwijnen van de bocht in de rivier, te Mornimont, mag niet uitgesteld worden, omdat de aldaar gebouwde sluis door een vloed in de Samber meegevoerd zou kunnen worden. Er moet onverwijld een afleiding met sluis en stuw aangelegd worden.

Wanneer die meest dringende werken voltooid of aan den gang zullen zijn, moet het programma betreffende de Samber voortgezet worden, opgaande vanaf de monding der rivier, te Namen, naar Charleroi toe.

Het volledig programma omvat het bouwen van 8 stuwsluizen, van 15 nieuwe bruggen; het uitdiepen der rivier, het rechtrekken der bochten, het verbreedden der bedding en het verdedigen der oevers op ongeveer 60 kilometer.

De werken zullen op 7 jaar tijds uitgevoerd kunnen worden. Ze zullen 185 millioen frank kosten, te verdeelen als volgt :

Jaren	Millioen frank
1928	8,5
1929	33,0
1930	30,0
1931	29,0
1932	29,0
1933	29,0
1934	26,5
TOTAAL.	145

Kanalen tusschen Luik en Antwerpen.

De scheepvaartwegen tusschen Luik en Antwerpen moeten verbeterd en zelfs vernieuwd worden, omdat de bestaande kanalen volstrekt ontoereikend geworden zijn, dat ze bijna van geen nut zijn voor de Kempische kolenmijnen en dat ze, in hun huidige toestand, niet meer zouden kunnen dienen als verlenging naar Antwerpen van den prachtigen waterweg die de Maas zal zijn, na voltooiing der in aanbouw zijnde werken.

Wegens de waterdiepte der kanalen Luik-Antwerpen, welke slechts 2^m10 bedraagt, moet de lading der « Kasten », waarvan het inhoudsvermogen ongeveer 600 Ton is voor een diepgang van 2^m50, tot ongeveer 450 Ton beperkt worden.

De breedte dier scheepvaartwegen is onvoldoende en de vakken die verbreed zijn van het voorbijvaren der schepen zijn niet talrijk genoeg.

Korte bochten belemmeren maar al te dikwijls de scheepvaart.

Er bestaan verschillende vakken waar de scheepvaart vertraagd en bijna voortdurend versperd wordt; namelijk : daar waar het kanaal zich aftakt op de Maas, te Luik (Coroneuse), de doorvaart Maastricht, de drie opeenvolgende dubbele sluizen, dicht bij elkaar aan de « Blauwe Kei », de doorvaart Herenthals en, ten slotte, de invaart der Antwerpsche dokken.

Door de aanwezigheid van zeer talrijke sluizen, die slechts berekend zijn voor het schutten van één enkel vaartuig, wordt de duur der reis zeer verlengd.

Als verbinding tusschen Antwerpen en een der meest industriele streken van het land, zou op die waterwegen een ontzaglijk verkeer plaats hebben, moesten de schippers niet zooveel last ondervinden vanwege versperringen en vanwege verhoogde vrachtkosten in verband met den langen duur der reis.

In den huidige stand van zaken, kan het verkeer op het kanaal Luik-Antwerpen niet meer toenemen, welke ook de economische ontwikkeling der betrokken streken mag zijn. Feitelijk, bedraagt de absolute tonnemaat op het kanaal vaak benoorden Maastricht thans 3 1/2 miljoen Ton 's jaars, zooals in 1913.

In den huidige stand van het bedrijf, heeft deze scheepvaartweg zijn hoogtepunt bereikt.

Onder de goederen die tusschen Luik-Antwerpen te water zouden kunnen vervoerd worden, zijn er sommige welke heelemaal niet vervoerd worden, omdat ze slechts de zeer lage vracht van een degelijk ingerichten scheepvaartweg kunnen verdragen; andere worden per spoor verzonden, met betrekkelijk hoge vervoerkosten. Door de ontoereikendheid van het kanaal Luik-Antwerpen, wordt dus de economische ontwikkeling van een deel van het land belemmerd.

Men mag verhoplen dat, door de verbetering van het scheepvaarbedrijf, het vervoervermogen dervaat Luik-Antwerpen verhoogd zal worden. Het Bureau voor de Scheepvaart, waarvan de oprichting voorgesteld wordt, zal de uitrusting der sluizen aanvullen, de bediening van sommige kunstwerken sneller van de hand doen gaan, het slepen of snel jagen der schepen op zekere vakken veralgemeenen en aldus eenige oorzaken der huidige versperring doen verdwijnen.

De rendeeing van het kanaal zal dus verhoogd worden en het scheepvaartverkeer zal onmiddellijk toenemen.

De verbetering die men verwacht van de bemoeiingen van het Bureau voor de Scheepvaart zal nochtans niet volstaan om het kanaal Luik-Antwerpen te doen voorzien in alle mogelijk vervoer tusschen Maas en Schelde.

Zijn de scheepvaartwegen Luik-Antwerpen thans ontoereikend, des te meer zullen ze het zijn binnen enkele jaren, wanneer nieuwe, thans in aanbouw zijnde fabrieken nieuwe goederen zullen aanbrengen en wanneer de behoeften der bevolking grooter geworden zullen zijn.

Om tusschen Luik en Antwerpen het vervoer te verzekeren van de goederen die aan de scheepvaartwegen toekomen, voortbrengselen van geringe specifieke waarde en als massagoed vervoerd, moeten de bestaande kanalen dus volstrekt verbeterd of moeten nieuwe kanalen aangelegd worden.

Het kalibreeren der bestaande kanalen voor schepen van 600 ton zal nochtans niet volstaan. De verbrede kanalen zouden een vervoervermogen hebben dat, reeds na voltooiing der werken, onvoldoende zou blijken voor de hoeveelheid te vervoeren goederen.

De scheepvaart tusschen Luik en Antwerpen moet kunnen geschieden met schepen van 1,350 ton.

De Commissie, in 1923 door de Regeering belast met het onderzoek van het vraagstuk betreffende het graven van een kanaal tusschen Luik en Antwerpen, heeft een kanaalprofiel voor schepen van 1350 ton aangeraden.

De Nationale Commissie der Groote Werken heeft zich eveneens uitgesproken voor een kanaal berekend voor schepen van 1350 ton.

Talrijk zijn de redenen die pleiten voor het aannemen van groote afmetingen. Zooals men weet, is een groot schip in vele gevallen voordeliger dan een klein.

Een kanaal Antwerpen-Luik, toegankelijk voor schepen van 1,350 ton, zal in zekeren zin een verlenging zijn van de Rijnvaart en zal in de belangrijke Rijnschipperij een overvloedig transportmaterieel vinden.

Wanneer de werken, in uitvoering in het Luiksche, zullen voltooid zijn, zal de Maas in de Luiksche nijverheidsstreek en zelfs tot Givet bevaarbaar zijn voor schepen met groote tonnemaat; het is ten zeerste wenschelijk dat die schepen te of van Antwerpen kunnen komen, zooniet zouden al de aan de Maas uitgevoerde werken tot gevolg hebben de goederen van onze nationale haven af te wenden.

Men mag niet uit het oog verliezen dat, binnen enkele jaren, schepen van 1,350 ton uit het Noorden door Luik zullen komen op de Maas en een zijkanaal langs de Maas. Die schepen, geladen met kolen en andere voortbrengselen uit Rijnland, zullen een zeer voordeelige vracht naar de zee aanbieden, en zoo ze niet naar Antwerpen kunnen afvaren, zullen ze de goederen meenemen ten voordeele van een vreemde haven.

In nationaal opzicht, is het niet aan te nemen dat de schepen die in de nijverheidsstreek van Luik zullen varen niet rechtstreeks te Antwerpen kunnen geraken.

Er moet dus een waterweg Luik-Antwerpen komen, die toegankelijk is voor schepen van 1,350 ton.

De bestaande kanalen kunnen daarvoor geschiktgemaakt worden. Die verbetering zal 472 miljoen frank kosten.

Dergelijke oplossing is niet gewenscht. Het tracé is te lang, met te veel sluizen. Het vermijdt den inham van Maastricht niet, waar de scheepvaart steeds moeilijk zal zijn wegens de ligging; het blijft verwijderd van het meerendeel der Kempische mijnen.

De eenige oplossing bestaat in het graven, heelemaal op Belgischen grond, van een kanaal, dat Lixhe, op de vaart Luik-Maastricht, met Hasselt zal verbinden, en in het verbreden der kanalen Luik-Maastricht en Antwerpen-Hasselt.

Aldus zal een rechtstreeksche waterweg tussehen Luik en Antwerpen ontstaan.

De Nationale Commissie der Groote Werken heeft de meening uitgebracht dat het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen de eenige *definitieve oplossing* was, welke het land een zesdubbel voordeel kan opleveren :

a) Het te ontslaan van de moeilijkheden in verband met het huidig kanaal op vreemden grond;

b) Den meest directen weg tussehen de Antwerpsche haven en haar Zuid-Oostelijk « Hinterland » tot stand te brengen;

c) Voor het nieuwe Limburgsche kolen- en nijverheidsbekken, een nieuwen en dichtbij gelegen vervoerweg te maken, die het in rechtstreeksche verbinding zal stellen en met de zee en met het Maasgebied;

d) Een nieuwen weg aan te leggen, waardoor groote voordeelen zullen ontstaan voor de nijverheid, door de nabijheid van de steenkolen en door het naderbrengen tot de zee;

e) Aan de Kempen het water toe te voeren dat daar ontbreekt en waardoor aan die streek een nieuw leven zal geschonken worden;

f) Door gansch het land, het toenemen te bevorderen van het handelsverkeer komende uit het Maas en Moezelgebied, uit Elzas en het Noord-Oosten van Frankrijk.

Ze heeft, ten slotte, ook het militair voordeel van dergelijk kanaal naar waarde geschat.

Het rechtstreeksch kanaal, waarvan het tracé nog niet bestudeerd kon worden en waarvan het definitief ontwerp pas zal kunnen voltooid worden na afloop van de thans aan den gang zijnde grondboringen, zal eerst binnen een tiental jaren uitgevoerd kunnen worden. Om een zoo goed mogelijke verbinding tusschen Luik en Antwerpen tot stand te brengen, moeten de bestaande kanalen onmiddellijk verbeterd worden. Dat werk zal overigens zijn nut behouden, zelfs wanneer het rechtstreeksch kanaal in bedrijf gesteld zal zijn, want de bestaande kanalen bedienen belangrijke nijverheidsgestichten die zich langs hun oevers gevestigd hebben.

De bestaande kanalen zullen op het profiel voor 600 ton gebracht kunnen worden.

De onmiddellijk uit te voeren werken bestaan in het verbeteren der vaart Luik-Maastricht, van Luik tot aan de grens, door het kanaalpeil in al de panden ongeveer 0^m60 te verhoogen en door uitbreidingen en uitdiepingen. Aanstands na voltooiing van de stuw van het eiland Monsin, moet de sluis gebouwd worden waardoor de Maas tusschen Luik en de Nederlandsche grens bevaren zal kunnen worden.

Tusschen Maastricht en Bocholt, bestaan de uit te voeren werken in het verbreed en uitdiepen der kanaalbeddingen, rechtekken van bochten, afbreken van bruggen en vloeren, bouwen van kunstwerken en oeververdedigingen. Tusschen Bocholt en Dessel, moeten de drie sluizen van de « Blauwe Kei » zoo spoedig mogelijk omgebouwd worden. Sluis n° 2 wordt weldra in bedrijf gesteld; sluis n° 1, waarvan de werken reeds begonnen zijn, moet in het midden van 1929 af zijn en sluis n° 3, waarvan de werken begin 1928 zullen toegewezen worden, zal einde 1929 voltooid zijn.

Daarenboven, moet een vak van een 20 kilometer onder normaal profiel gebracht worden tusschen sluis n° 4, te Dessel en Herenthals, moet het kanaal grondige veranderingen ondergaan in zijn lengteprofiel. Vier sluizen met gering verval moeten door sluizen met groot verval vervangen worden. Het kanaalpeil moet in sommige panden verhoogd worden en beweegbare bruggen moeten door vaste bruggen vervangen worden; bochten dienen rechtgetrokken, sommige vakken moeten verbreed en uitgediept worden. Op de vertakkingsvaart naar Turnhout is het mogelijk het kanaalpeil wat te verhoogen en aldus nogal gemakkelijk de waterdiepte te vermeerderen. Moest men dit werk aanvullen door het aanbrengen van een zeker getal wijkplaatsen, en door zekere baggerwerken, dan zou heel dit gedeelte der vaart toegankelijk zijn voor schepen van 600 ton. Dat werk zou vanaf 1930 uitgevoerd kunnen worden. Tusschen Herenthals en Antwerpen, moet het kanaal in eens voor schepen van 1,350 ton geschiktgemaakt worden. De daartoe uit te voeren werken omvatten het bouwen van twee groote sluizen voor schepen van 1,350 ton, van twee kleine sluizen voor schepen van 600 ton en van achttien vaste bruggen, waaronder twee spoorbruggen. Al die werken moeten binnen vijf jaar voltooid zijn.

Het wetsontwerp heeft, zooals het ingediend werd, tijdens de werkzaamheden der Bijzondere Commissie zeer ernstige opwerpingen doen rijzen; op sommige punten, is een krachtadig verzet tegen de voorstellen van de Regeering ontstaan.

De tekst scheen afbreuk te doen aan de voorrechten van de uitvoerende macht.

De wet strekte er toe een zelfstandig fonds te doen oprichten, hetwelk, ingevolge zijn zelfstandigheid, buiten het gezag en het toezicht van den Staat viel.

De beheerders van de instelling schenen onverantwoordelijk en de Minister van Openbare Werken aan wien, in de Regeering, onder haar verantwoordelijkheid en onder het toezicht der Kamers, inzonderheid de taak opgedragen is de plannen vast te stellen en de uitvoering der ondernomen werken te bevorderen, stond tegenover hen zonder eenigen invloed.

Hoe zou de Raad van Beheer samengesteld worden?

Zou hij niet, in meerderheid, bestaan uit personen buiten de openbare diensten? Wat een gevaar voor het volbrengen van de opdracht, waarbij hun volstrekte onafhankelijkheid en verantwoordelijkheid toegekend wordt! Zou de deur niet geopend worden voor den invloed van privaatsbelangen, invloed die noch gecontroleerd noch beheerscht zou worden door de politieke en administratieve overheid?

Ook de taak van die instelling, belast met het uitvoeren in naam en voor rekening van den Staat, van werken van groot financieel en van nog groot economisch belang, scheen niet nauw genoeg omschreven.

Het was niet nauwkeurig bepaald of de beheerders van het Fonds meester waren van het werk, 't is te zeggen volkomen alleen bevoegd om het voor te bereiden, te volbrengen, te keuren, ofwel of hun taak beperkt was tot de eigenlijke, streng genomen uitvoering alleen.

Men wierp zelfs op dat het oprichten van het Fonds aan den Minister van Openbare Werken het beheer, het initiatief, de leiding, het toezicht en vooral de verantwoordelijkheid voor zekere werken ontnam, een subdelegatie van macht gaf aan een andere macht en een gevaarlijke nieuwigheid invoerde, die strijdig was met de beginselen zelf van onze Grondwet.

. . .

Het is de Bijzondere Commissie dus noodig gebleken, alle ophelderingen en alle wijzigingen aan het ontwerp te bekomen, om die moeilijkheden uit den weg te ruimen. Ze twijfelde overigens niet aan de inzichten van de Regeering, maar was van oordeel dat de onduidelijkheid der teksten deze verkeerd kon doen opvatten.

De Regeering — wij verbaasten ons het te zeggen — erkende onmiddellijk het belang dat er aan verbonden was, de bepalingen der wet duidelijker te stellen en nam zelf het initiatief, in overleg met de Commissie, voor de artikelen 1 en 2 van het ontwerp de wijzigingen voor te stellen welke wij in den aan de Kamer onderworpen nieuwen tekst opnemen.

Het gewijzigd artikel 1 bepaalt dus dat het Fonds der Groote Werken, zelfstandige openbare instelling, belast is met de uitvoering der aangegeven werken, in naam en voor rekening van den Staat *onder het gezag en de verantwoordelijkheid van den Minister van Openbare Werken*.

Artikel 2, hetwelk bepaalt dat het Fonds beheerd was door een drievoudig organisme, een Beheerraad, benoemd door den Koning, een Bestendig Comité, in zijn schoot benoemd door den Beheerraad, belast met het dagelijksch bestuur; een Directeur-Generaal, die moest zijn de Secretaris-Generaal van het Ministerie van Openbare Werken, belast met het uitvoeren van de beslissingen van den Beheerraad en van het Bestendig Comité, en met de vertegenwoordiging van het Fonds tegenover derden. De Minister van Openbare Werken kwam voor niets tusschen in het vaststellen van die reeks gemachtigden, die behalve voor de algemeene directie, totaal vreemd aan zijn diensten mochten zijn.

Het door ons voorgestelde nieuw artikel 2 verandert teenemaal die inrichting :

Het schaft het Bestendig Comité af, als volslagen nutteloos.

Het wijzigt de samenstelling van den Beheerraad, die moet gekozen worden onder de hooge Staatsambtenaren. « Hij wordt voorgezeten door den Minister van Openbare Werken, bijgestaan door vier door den Koning benoemde leden, waarvan drie gekozen onder de hooge ambtenaren van het Ministerie van Openbare Werken en een onder de hooge ambtenaren van het Ministerie van Financiën. »

Wat betreft den Directeur-Generaal, die zal door den Minister van Openbare Werken gekozen en benoemd worden in den schoot van den Beheerraad.

* .

De gevolgen van die wijzigingen vallen in 't oog.

Het is wel degelijk de Minister van Openbare Werken, mandataris van de uitvoerende macht, omringd door afgevaardigden uit het Bestuur zelf, die de hooge hand heeft in het beheer van het Fonds en die het met zijn verantwoordelijkheid dekt tegenover de Wetgevende Macht.

Daarmee vervallen de geopperde bezwaren.

Opdat daarover niet de minste twijfel zou blijven benaan, zijn wij zoo vrij, naar ons beste vermogen uiteen te zetten hoe, in rechte en in feite, het oprichten van de voorgestelde openbare instelling thans juridisch gevestigd, logisch en nuttig is voor het tot stand brengen van het beoogde werk.

Twec beschouwingen beheerschen den toestand : eensdeels, de dringendenoodzakelijkheid van *het ondernemen en voltooien* van een programma van belangrijke werken, waarvan de uitvoering tamelijk veel tijd zal vergen ; anderdeels, de opgedane ervaring dat, onder het van kracht zijnde stelsel, de uitvoering door den Staat van groote openbare werken niet de onmisbare waarborgen van onafgebroken voortzetting oplevert.

Een bedrijfshoofd dat zijn onderneming moet uitbreiden en daartoe aanzienlijke werken moet uitvoeren, heeft tot eersten plicht zich de noodige geldmiddelen aan te schaffen, niet alleen om het werk aan te vangen, maar om het in zijn geheel te voltooien. In dat opzicht, verkeert de Staat in een toestand van minderwaardigheid : doordat hij alleen beschikt over de door het Parlement goedgekeurde credieten, kunnen zijn ramingen niet verder strekken dan één jaar.

Uit die beschouwingen is het aanhangige ontwerp ontstaan. Het heeft ten doel de uitvoering der groote openbare werken te vrijwaren tegen het gevaar van schadelijke onderbrekingen.

Nochtans, sluiten de verplichte goedkeuring door het Parlement en het grondwettelijk beginsel van de eenjarigheid der Begrooting geenszins het recht van den betrokken Minister uit, om tweezijdige contracten aan te gaan, waarvan de uitvoering zich over verschillende jaren uitstrekken kan. De noodwendigheden der openbare diensten verplichten dikwijls tot het sluiten van dergelijke contracten.

Om den Staat binnen het kader onzer instellingen verder dan een begrootingsjaar te verbinden, is het noodig, maar volstaat het dan ook, dat hij bij contract verbonden zij tegenover een fysieke of moreele persoonlijkheid.

Om die reden, richt het U onderworpen ontwerp een zelfstandig organisme op, hebbende van een van den Staat onderscheiden rechtspersoonlijkheid, en tegenover hetwelk de Staat zich verbinden zal, volgens het ontwerp van contract, waarvan de tekst hierbij gevoegd is. (Bijlage I.)

Dat is een volstrekt wettelijke en bijzonder vernuftige oplossing van het vraagstuk.

Door zijn instemming met de ontworpen overeenkomst te betuigen, zal de Staat *juridisch* verbonden zijn, en voortaan zal men de zekerheid hebben dat de werken, waarvan de uitvoering besloten is, tot een goed einde gebracht zullen worden zonder dat ze door moeilijkheden van financieelen aard tegengehouden worden.

Artikel 1 der wet geeft duidelijk het juridisch statuut van het Fonds aan : zelfstandige openbare instelling.

Het Fonds is een van den Staat onderscheiden moreele persoon, met rechts-persoonlijkheid. Het is de mandataris van den Staat, belast met de uitvoering van door zijn lastgever bepaalde werken.

De Staat, die lastgever is, bepaalt de uit te voeren werken, bestudeert ze, maakt de plannen op, die hij naar eigen goedvinden wijzigen mag.

Het Fonds, dat lasthebber is, sluit de aannemingscontracten na openbare aanbesteding, houdt toezicht over de werken en keurtje. Op vordering van zijnentwege, betaalt de Minister van Openbare Werken de opgeleverde werken.

Artikel 7 der wet bepaalt dat al de verrichtingen van het Fonds onderworpen zijn aan de wetten en besluiten betreffende het Rekenhof, de Staatsrekenplichtigheid en de betaalbaar te stellen uitgaven. Op de verrichtingen van het Fonds zijn dus de bestaande regelen van toepassing, en deze brengen het toezicht van het Rekenhof mee. Bij dit toezicht komt dan nog datgene hetwelk het Parlement rechtstreeks kan uitoefenen ingevolge het verslag dar elk jaar moet uitgebracht worden krachtens artikel 8 der wet. Het toezicht wordt dus niet uitgeschakeld, maar integendeel *verscherpt*.

De gedurende de werkzaamheden van de Commissie aan het ontwerp toegebrachte wijzigingen hebben alle vrees nopens het overdragen van macht aan onverantwoordelijke en den Staat vreemde personen verdreven.

Voortaan zal het Fonds samengesteld zijn uit hooge Staatsambtenaren, onder voorzitterschap van den Minister van Openbare Werken. Dit zijn nu geen onverantwoordelijke en vreemde personen. Het gewijzigde artikel 1 bepaalt dat de werken uitgevoerd worden onder leiding en verantwoordelijkheid van den Minister van Openbare Werken. Voor de uitvoering der werken, rusten op het Fonds de verplichtingen van een lasthebber tegenover zijn lastgever.

Er kan geen spraak zijn van opdracht van macht in den grondwettelijken zin van de Natie. Hier is natuurlijk geen verwarring tusschen de groote Staatsmachten door delegatie van voorrechten van de uitvoerende macht aan de wetgevende of rechterlijke macht.

Indien de Grondwet voorziet dat, wanneer een wet goedgekeurd en door den Koning bekrachtigd is, het aan de uitvoerende macht (den Koning, bijgestaan door de Ministers) behoort die ten uitvoer te leggen, niets belet dat die uitvoerende macht aan iemand opdracht geve om, onder haar verantwoordelijkheid en leiding, zekere verrichtingen te doen, vooral wanneer die opdracht het gevolg is van een beslissing der Wetgevende macht.

In financieel opzicht, levert het ontwerp nog een ander voordeel op : onder het huidig stelsel, wanneer het dienstjaar gesloten wordt zonder dat het betrokken Departement het toegekende crediet geheel gebruikt heeft, blijft het onbenuttigd saldo verloren.

Volgens de tusschen den Staat en het Fonds te sluiten overeenkomst, blijft dit laatste over de toegekende sommen beschikken, zonder inachtneming van het dienstjaar waarop die sommen betrekking hebben.

Het is verkeerd te meenen dat de credieten, gedurende drie of vijf jaar, automatisch beschikbaar blijven.

Het beginsel, vastgelegd in de wet op de Staatsrekenplichtigheid, is uitdrukkelijk : alleen de gedurende het dienstjaar zelf gedane uitgaven kunnen aangeschreven worden op de credieten van de Begrooting voor dat dienstjaar; de vereffening en de ordonnanceering er van kan echter tot 31 October van het volgende jaar duren. (Art. 2 der wet van 15 Mei 1846.)

De door den heer Beernaert ingevoerde methode, om elk jaar in de wet der Buitengewone Begrooting (bij wetgevenden maatregel) een termijn van drie jaar te bepalen voor het gebruik der credieten, werd, sedert den oorlog, niet meer toegepast.

Alleen blijft dus van kracht het voorschrift van artikel 19 der wet op de Staatsrekenplichtigheid :

« Wanneer de uitgave, wegens de belangrijkheid der werken, niet tijdens den duur der Begrooting gedaan kan worden, mogen de Ministers contracten sluiten voor een langeren duur, welke evenwel vijf jaar, vanaf het jaar dat zijn naam aan het dienstjaar geeft, niet mag overschrijden. »

Opdat de Minister van dat recht gebruik zou mogen maken, moet men zich gedurende het jaar zelf door een contract, overeenkomst of aanbesteding tot de uitgave verbinden en moet die uitgave naderhand gebruikt worden volgens die overeenkomsten.

Voegen wij hieraan, ten slotte, nog toe, dat het ontwerp, uit administratief standpunt, een merkelijke verbetering beteekent. Het staat vast, dat een zelfstandige instelling niet zooals de Staat verward is in onwrikbare formules en dat het in zijn werkmethodes meer lenigheid en in de beslissingen en in de uitvoering meer snelheid aan den dag kan leggen.

In die verschillende opzichten, komt het ons voor dat het ontwerp ten volle uw goedkeuring verdient.

. . .

Het oprichten van het Fonds is noodig, met het oog op het onafgebroken voortzetten van de buitengewone werken, vanaf het oogenblik dat er toe besloten is tot na hun algeheele voltooiing.

Men mag het wel bekennen, dat dit uitstekend beginsel, volgens hetwelk een werk onafgebroken doorgevoerd moet worden, thans op ontelbare bezwaren stuit.

Wanneer een begrooting voorbereid of behandeld is, wordt de Regeering dringend aangesproken om nieuwe verbeteringen aan te brengen. Het Bestuur tracht belangrijke werken onder al zijn provinciale directies te verdeelen. Anderdeels, wordt door plaatselijke invloeden krachtige en dikwijls onweersaanbare drukking uitgeoefend om de uitvoering te bekomen van ontwerpen die voor zekere streken voordeelig zijn.

Elk jaar worden dus talrijke nieuwe posten op de buitengewone begrooting ingeschreven, terwijl de sommen, uitgetrokken voor de reeds begonnen werken, volstrekt ontoereikend zijn.

Het onderzoek van die begrooting verwekt den indruk van een groote

versnippering. Dienvolgens, wordt het onmogelijk voldoende sommen uit te trekken voor eender welk werk en al de aangevangen aannemingen slepen aan, als ze maar niet heelemaal in den steek gelaten worden.

Sedert men weet dat de Regeering voornemens is de zoogenaamde groote werken uit te voeren, zijn van alle kanten ontwerpen uit den grond gerezen voor andere openbare werken, gevraagd door belangrijke groepeeringsen. Sommige dier ontwerpen zijn zeker belangwekkend en zullen in de toekomst tot stand gebracht moeten worden, maar het is niet redelijk ze alle tegelijk te ondernemen.

Neemt men geen bijzondere maatregelen, dan zullen de groote werken door andere werken verdrongen worden. Dit jaar is het reeds aldus geschied : toekomend jaar en de volgende jaren zal dat nog meer het geval zijn.

Wat vroeger geschiedde, zal ook nu nog gebeuren. Laten wij in dat verband er op wijzen :

1° Dat de verandering van het kanaal Charleroi-Brussel, waartoe besloten werd bij de wet van 4 April 1879 en die kort daarop begonnen werd, thans nog niet af is en pas in 1933 voltooid zal zijn, indien men geen dag verliest ;

2° Dat het kanaal van het Centrum, waarvan de aanleg in 1881 hervat werd, eerst in 1917, door het Duitsch bestuur in bedrijf gesteld werd ;

3° Dat de kanalisatie der Maas, beneden Luik, begonnen in 1863, nog onvoltooid is, want de schepen kunnen niet varen tusschen de stuw der Kanongietery te Luik en de Wandre-brug ;

4° Dat het nieuw programma, om de scheepvaart op de Maas bij wijze van sleeptreinen mogelijk te maken, tusschen Namen en Luik, in 1886 begonnen werd en nog niet verwezenlijkt is tusschen Ben-Ahin-bij-Hoei en Luik.

Het staat vast dat, indien men geen uitzonderingsmaatregelen treft (zooals het stelsel van het Bijzonder Fonds), noch het kanaal van Charleroi naar Brussel, noch de aangevangen verbeteringen aan Maas en Samber voltooid zullen worden ; men zal een aanvang maken met het kanaal Luik-Antwerpen, maar zonder de zekerheid te hebben dat men het niet zal moeten laten steken bij gebrek aan de noodige credieten.

Anderdeels, is het Bijzonder Fonds noodig omdat, wegens de laattijdige goedkeuring van de Begrooting, elk jaar onzekerheid en een voor de groote openbare werken schadelijke onderbreking ontstaat.

De Buitengewone Begrooting wordt zoo spoedig mogelijk goedgekeurd in de eerste maanden van het jaar. Pas na afkondiging van de begrootingswet, is het mogelijk aanbestedingen te houden.

De voorloopige twaalfden laten immers niet toe uitgaven te doen voor nieuwe werken en voor werken, op de Buitengewone Begrooting voorzien. Welnu, op het einde van het jaar, moeten de groote waterbouwkundige aannemingen aanbesteed worden. Het werkseizoen begint in de Lente en duurt slechts tot na den Zomer. De aannemer moet zijn werk voorbereiden en in Januari en Februari zijn materieel op het werk aanvoeren. Kan hij dat niet doen, dan wordt het werkseizoen ingekort, zijn uitgaven nemen toe en de voltooiing der werken wordt uitgesteld.

Dit jaar, hebben wij alle reden om te gelooven dat de Buitengewone Begrooting vroeg goedgekeurd zal worden. De daarin voorziene werken zullen nochtans niet vóór einde Maart aanbesteed kunnen worden : de aannemers

zullen de hand aan het werk niet kunnen slaan vóór Mei en Juni; ze zullen sommige werken niet kunnen voltooien vóór den herfstvloed.

Het Bijzonder Fonds, dat elk jaar over een overschot zal beschikken en wiens begrooting niet zal ingedeeld zijn in een reeks streng beperkende artikelen, zal de werken kunnen voortzetten en zelfs op de credieten kunnen vooruitloopen, wanneer de begrooting laattijdig goedgekeurd wordt.

Ten slotte, is het Fonds noodzakelijk om zekere verrichtingen mogelijk te maken. Een voorbeeld zal dit duidelijk maken : een der uit te voeren belangrijke werken is het graven van een groote sleuf tusschen de Maas-, Jeker- en Demervalleien. Men moet trachten de uitkomende graafspecie te gebruiken : de Haspengouwsche klei zou op de onvruchtbare Kempische landerijen, die niet verre daarvan afgelegen zijn, uitgespreid kunnen worden, het grint zou gewassen en verkocht kunnen worden aan betonfabrikanten, en het krijt zou aan de cementfabrieken verkocht worden. Om een voordeelige oplossing te vinden, zal wellicht een operatie in onroerende goederen moeten plaats hebben en zullen overeenkomsten met maatschappijen gesloten moeten worden. Voor den Staat, die zoo moeilijk kan verkoopen en die zijn eigendommen alleen ingevolge een wet mag vervreemden, zou het practisch onmogelijk zijn dergelijke operatie te ondernemen.

Wij besluiten dus dat de openbare zelfstandige instelling van het Bijzonder en Tijdelijk Fonds der groote werken, zooals dit ingericht zal zijn krachtens de daareven omschreven gewijzigde voorstellen, feitelijk geroepen is de weldoende rol te vervullen waarvoor het in den geest zijner bevorderaars bestemd is.

De oprichting daarvan is zonder eenig gevaar en kan niet de minste afbreuk doen aan eenig beginsel van ons administratief recht :

1^o De wetgevende macht behoudt haar voorrechten. Ze keurt elk jaar de credieten goed. De tusschen de Regeering en het Fonds gesloten overeenkomst is zelfs niet bindend voor haar; ze verplicht alleen den Staat er toe, in zijn begrootingsvoorstellen bij de Kamers de op het programma voorziene sommen op te nemen;

2^o De Minister, die zijn volle gezag over het Fonds uitoefent, is tegenover het Parlement verantwoordelijk voor zijn daden;

3^o Het Bestuur vervult zijn traditioneele rol als raadgever van den Minister; het bestudeert de ontwerpen en houdt toezicht over de uitvoering er van;

4^o De werken worden aanbesteed en door privaataannemers uitgevoerd;

5^o Alle uitgaven worden door het Rekenhof nagezien en daarenboven elk jaar, in een omstandig verslag, aan het toezicht der Kamers onderworpen.

. . .

Artikel 3 van het ontwerp machtigt de Regeering de vereischte onteigeningen te doen voor de uitvoering der werken. Een lid vroeg of alinea 4 van dit artikel wel gelegen voorkwam; die alinea luidt als volgt : « Met afwijking van alle strijdige wettelijke bepalingen, zal de onteigening dier percelen bevorderd kunnen worden zonder voorafgaande neerlegging van een plan of tracé der uit te voeren werken. »

Wij meenen dat deze bepaling, die trouwens vermeld staat in al de wetten welke de Regeering machtigen tot onteigening bij strooken voor de uitvoering van groote openbare werken, onontbeerlijk is. Zonder vertraging te verwekken die nadeelig kan zijn voor het in gang steken der werken van het kanaal

Antwerpen-Luik en der wijzigingen in het tracé van onze waterloopen, is het niet mogelijk de studiën te voleinden alvorens de gronden aan te koopen.

Anderzijds, zal iederen begrijpen dat sommige onteigeningen zoo spoedig mogelijk moeten gedaan worden om de speculatie te vermijden.

* * *

Artikel 5, alinea 1 luidt als volgt :

« Voor de uitvoering der in artikel hierboven opgesomde werken, zal het Fonds *ten hoogste* over een netto-som van 1,800,000,000 frank kunnen beschikken. »

Uwe Bijzondere Commissie is van gevoelen dat deze tekst gebrekkig is en blijk geeft van eene onverklaarbare onbeslistheid.

De vaststelling van een netto *maximum*-som is niet te verklaren. Bereiken de kosten der aangegeven werken niet het toegewezen crediet, dan is het klaar, dat het overschot der sommen niet kan worden toegekend aan andere werken zonder dat de wetgeving daarover beslist heeft, en dus terug in de Schatkist komen moet ; het slot van het eerste artikel luidt inderdaad : « Bij de ontbinding van het Fonds, gaan zijn actief en zijn passief over naar den Staat. »

Indien nu, daarentegen, buiten alle verwachting, de volledige uitvoering der werken eene hoogere som eischte, dan is het ook klaar dat boven het bepaald crediet geene verdere uitgaven kunnen gedaan worden dan na eene uitdrukkelijke beslissing van den wetgever.

Daarom heeft de Commissie voorgesteld den tekst te wijzigen als volgt : « Zal het Fonds over eene netto som van... beschikken. »

Deze tekst werd aan de Regeering voorgelegd en door haar goedgekeurd.

De Commissie zal in dien zin een amendement voorstellen.

* * *

Artikel 7 luidt als volgt : « De wetten en besluiten betreffende het Rekenhof, het Rekenplichtig Beheer van den Staat en de betaalbaar te stellen uitgaven, zijn van toepassing op de verrichtingen van het Fonds en op die welke voor zijn rekening geschieden. »

Desbetreffende, werd door een der leden tijdens het onderzoek van het ontwerp het volgende voorstel gedaan :

« Is het niet mogelijk, in de plaats van de Contrôle voorzien bij artikel 7, overeenkomstig het rekenplichtig beheer van den Staat, een contrôle te nemen in den aard van die welke toegepast wordt bij de Staatsspoorwegen en de buurtspoorwegen ?

» Men zou een dubbel College van commissarissen-contrôleurs samenstellen : een onder de leiding van het Rekenhof (contrôleurs-rekenplichtigen) en een (technische contrôleurs) door het Hooger Comité van contrôle samengesteld. »

Op dit voorstel kan men het volgend antwoord geven :

Het dient opgemerkt te worden, dat artikel 7 van het ontwerp der Regeering de wetten op het rekenplichtig beheer van den staat van toepassing brengt op *al* de *verrichtingen* van het Fonds en op de verrichtingen voor dezes rekening uitgevoerd. Worden dus onderworpen aan de bestaande reglementen, niet enkel de betalingen, maar ook de onteigeningen, aankoop of verkoop van vaste goederen, aanbesteding van werken en leveringen, enz.

Moest men, voor het Fonds der Groote Werken, geen rekening houden met

de wetten en besluiten in eene zoo ingewikkelde zaak, dan zou men natuurlijk regels moeten vaststellen welke het Fonds moet volgen en zijn werkring klaar omschrijven. En dit schijnt niet noodzakelijk te zijn voor een organisme dat toch maar tijdelijk moet bestaan.

Doch zou men soms geene speciale regeling moeten toepassen op de financiële verrichtingen van het Fonds? Dit zelfs schijnt niet wenschelijk noch gegrond.

De Nationale Maatschappij der Spoorwegen en die der buurtspoorwegen zijn vennootschappen op aandelen, die een kapitaal beheeren, dat geleverd wordt door partikulieren en door de Openbare Machten. Dat zijn regie's met eigene ontvangsten die de opbrengst zijn van hun bedrijf, en met financiën die volkomen verschillen met die van den Staat. De openbare machten die in deze vennootschappen aanzienlijke belangen bezitten, houden toezicht over hun beheer door middel van commissarissen of bijzondere afgevaardigden.

Het Fonds der groote werken is geene vennootschap, maar wel eene openbare instelling. En het dient ook niet om een kapitaal winstgevend te maken. Het Fonds is een lasthebber die sommige werken uitvoert voor rekening van den Staat, door middel van het geld door dezen alléén geleverd. De betalingen worden gedaan door het Fonds ter ontlasting van den Staat. Ofschoon zij op eene afzonderlijke rekening worden geboekt, blijven de gelden van het Fonds, evenals die betreffende een artikel van de Begrooting voor order, versmolten met het vermogen van de Schatkist tot op het oogenblik dat zij aan de schuldeischers worden uitbetaald.

Al de gelden van het Fonds worden dus door den Staat geleverd tot betaling van de werken die eigendom blijven van den Staat en waarvan de Staat alléén het genot zal hebben. Het is dus logisch de contrôle over de gelden van het Fonds uit te oefenen volgens de regels die worden toegepast op de gelden van den Staat.

Men ziet trouwens niet welk voordeel het zou opleveren, eene contrôle die rechtstreeks door het Rekenhof wordt uitgeoefend te vervangen door eene contrôle die wordt gedaan *onder de leiding* van ditzelfde Hof. Waarin verschilt de eene van de andere? Men zegt het niet.

Wat de technische contrôle betreft, die zal logischerwijs worden verricht door de diensten der Openbare Werken welke bevoegd zijn op dit gebied. Het Hooger Contrôle-Comiteit zal zijne speciale zending blijven behouden, zooals die wordt bepaald door zijn organiek reglement; dit Comiteit schijnt niet aangewezen te zijn om eene bestendige, dagelijksche technische contrôle uit te oefenen op de ondernemingen van het Fonds der groote werken. »

* * *

Bij Koninklijk besluit van 18 November 1927, tegengeteekend door al de Ministers, werd, in het Ministerie van Openbare Werken, het Technisch en Financieel Comiteit der Groote Werken opgericht.

Dit nieuwe organisme, uit de Nationale Commissie ontstaan, is daarvan, in zekeren zin, de uitbreiding; dit blijkt uit zijne samenstelling.

Zijn aangeduid om van het Comiteit deel uit te maken :

1^o De leden van het bureau der Nationale Commissie voor de Groote Werken,

alsmede de voorzitters en verslaggevers van de afdeelingen, met uitzondering van de ambtenaren der Openbare Werken :

De heeren : FRANCQUI, Minister van State, gewezen lid van den Ministerraad, voorzitter van de Commissie;

HUBIN, lid van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, onder-voorzitter;

NEUJEAN, burgemeester van de stad Luik, ondervoorzitter;

VAN CAUWELAERT, burgemeester van de stad Antwerpen, onder-voorzitter;

DE BROUCKÈRE, senator, afdeelvingsvoorzitter;

DIGNEFFE, senator, afdeelvingsvoorzitter;

FRANÇOIS, hoogeschoolprofessor, afdeelvingsvoorzitter;

SEGBERS, senator, afdeelvingsvoorzitter;

HELBIG DE BALZAC, kabinetsoverste van den Eersten Minister, algemeen secretaris;

CAMPUS, hoogeschoolprofessor, afdeelvingsverslaggever;

DESSENT, hoofdtenieur, bestuursdirecteur van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, afdeelvingsverslag-gever.

2^o De afgevaardigden van den Minister van Openbare Werken :

De heeren : DELMER, A., secretaris-generaal van den Minister van Openbare Werken;

DENIL, G., directeur-generaal van Bruggen en Wegen;

MELOTTE, directeur-generaal der Waterwegen bij het bestuur van Bruggen en Wegen;

3^o De afgevaardigden van den Minister van Financiën :

De heeren : VINCENT, beheerder-directeur-generaal van de Thesaurie en van de Openbare Schuld;

MONSEU, directeur-generaal in het Ministerie van Financiën.

4^o Een afgevaardigde van den Minister van Buitenlandsche Zaken.

5^o Een afgevaardigde van den Minister van Landsverdediging. »

« Dit Comité, voorgezeten door den heer Francqui, Minister van State, heeft bij wijze van raadgeving, tot taak de ontwerpen der groote werken te onderzoeken. Het zal zijn advies doen kennen omtrent de rangorde van hunne uitvoering. Het zal beraadslagen over de groote werken voor al hetgeen betreft de punten van technischen, financieelen, bestuurlijken en economischen aard, welke door den Minister aan zijn onderzoek zullen onderworpen worden. »

De Regeering heeft dus, aan zijn zijde, een onafhankelijk en bevoegd college willen plaatsen, aan het welk hij vrij kan raad vragen omtrent alle zaken die de voorbereiding en den goeden gang van de groote werken aanbelangen.

Zonder in het minst aan het beheer van het Fonds deel te nemen, zal het nieuw Comité den Minister van Openbare Werken bijstaan, door adviezen welke van gewicht zullen zijn, om reden van de ervarenheid zijner leden en hunne kennis van de wezenlijke belangen van het land.

Te dien opzichte, vinden wij bij dit Comité een meerderen waarborg voor een volmaakte en spoedige uitvoering van onze groote werken.

* * *

Niemand heeft in de Commissie het hoofdzakelijk nut betwist van de vier reeksen werken waarvoor het Fonds werd opgericht. De dringende aard welke de uitvoering van het programma oplevert, eischt spoed en beslistheid. Niets mag de voorrang krijgen op dit programma, indien men wil dat dit werk van hoog nationaal belang voltooid weze binnen den bepaalden termijn van twaalf tot veertien jaar.

Onlangs wilden sommigen twifelen; of de Regeering en het Bestuur het werk met de vereischte krachtadigheid zouden doordrijven wij meenen dat dergelijke onderstelling niet gewettigd is. Immers het Fonds werd juist hoofdzakelijk opgericht om alle vertraging te vermijden door het wegruimen van eene reeks vormvereischten die schadelijk kunnen zijn voor den goeden gang van ondernemingen van langen duur.

Maar het gevoelen van de Commissie, die het ontwerp heeft ingestudeerd en ook dat — wij twifelen er niet aan — van al de Kamerleden is wel, dat eene spoedige, krachtadige en onafgebroken poging volstrekt noodzakelijk is om de schoone verwachtingen welke het Land op dit groot werk heeft gebouwd, in werkelijkheid om te zetten.

Op een der voornaamste punten willen wij aandrigen met te herinneren aan het nationaal belang dat er bestaat in de rechtstreeksche verbinding der Maas met de haven van Antwerpen.

Ieder Belg, dien naam waardig, is er van overtuigd dat het volstrekt noodig is eens en voorgoed onze binnenscheepvaart te verlossen van den moeilijken overtocht langs vreemd grondgebied.

Allen begrijpen wij het gevaar dat er voor ons bestaat — indien wij niet spoedig handelen — de economische strooming die aan onze handelsmetropool toekomt, naar vreemde en mededingende centra's te zien overgaan. Allen ook moeten wij er voor te vinden zijn om den voorrang te geven aan deze groote werken die aan gansch België ten goede komen, boven andere werken, hoe noodzakelijk ook, maar die wij daarna zullen uitvoeren.

Het gebied van verbeteringen, ophouw en aanleg van werken, dat onze medeburgers wenschen is, overgroot, schier zonder einde; doch allen zullen wij verstaan dat, met een groot getal werken in eens aan te vatten, wij gevaar loopen eene duur kostende bedrijvigheidskracht te verspillen.

* * *

Men laat niets varen van het algemeen programma dezer grootscheepsche ontwerpen die zich uitstrekken over al de gedeelten van ons grondgebied.

Wij willen uit ons geheugen het Moerdijkkanaal en het Rijnverbindingskanaal niet bannen; de verdieping van het kanaal Gent-Ternenz; de nieuwe waterweg tusschen Antwerpen en Gent; het aanleggen van een tweede sluis te Terneuzen; het graven van een zee kanaal, van Zeebrugge naar het kanaal Gent-Terneuzen; het inrichten der Boven-Schelde, voor de scheepvaart met schepen van 600 ton; het kanaal van Yperen naar den IJser; de Brabantsche kanalen; onze kusthavens; de tunnel tot verbinding der twee oevers te Antwerpen; de groote brug te Cruybeke; de normalisatie van al onze minder belangrijke rivieren en kanalen; de hoofdriool der Woluwe; de laan Brussel-Antwerpen; de inrichting onzer groote nationale muzeums, de Noord-Zuid-verbinding

Wij durven deze opsomming niet voortzetten, omdat wij zeker zijn onvolledig te blijven, vooral wanneer wij herinneren aan de groote vraagstukken der volks-

gezondheid, (zooals de veralgemeening) der waterverdeeling, of aan de werken voor de industriele toerusting der natie, (zooals de rationeele inrichting der electriciteitsproductie en de regeling van de productie der waterbeweegkracht).

Wij twifelen er niet aan, dat de aanvragen niet zullen achterblijven. Heeft de Commissie, tijdens hare werkzaamheden, niet kennis genomen van een verzoekschrift van den gemeenteraad te Diest, strekkende tot opnemng in de lijst der groote werken, van de aanlegging van het kanaal Vilvoorde-Beerlingen? En kwam ook niet een ander verzoekschrift in, uitgaande van den gemeenteraad van Moeskroen en vragende een kanaal te graven tot verbinding van deze stad met de Schelde?

Een vraagstuk heeft nochtans onze bijzondere aandacht getrokken, omdat zij niet alleen op de Luiksche streek betrekking heeft, doch ook op de andere gedeelten van het land die blootgesteld zijn aan overstromingen: het vraagstuk van de indijking en den afvoer der overtollige wateren.

Dit vraagstuk heeft een bijzonder belang voor de streken waar de bodem ingezonken is wegens de nabijheid der kolenmijnen; wij hebben dan ook, zonder verwondering, opnieuw de klachten vernomen aangaande het aandeel dat men vraagt aan de gemeenten die niet bij machte zijn de zware lasten te dragen, welke op hunne schouders rusten.

Op het aandringen van een onzer leden, hebben wij deze klachten, onder den vorm van vragen, aan de Regeering medegedeeld.

Wij nemen ze geheel over in de bijlagen (bijlage II). Wij voegen er het antwoord bij dat de Minister van Openbare Werken ons heeft verstrekt.

De Bijzondere Commissie heeft kennis genomen van dit antwoord, doch was van gevoelen dat het goed was in het eerste artikel, bij de beschrijving der werken waarop het Fonds betrekking heeft, de bijzondere werken te vermelden voor de indijking en den waterafvoer welke noodzakelijk zijn tot bescherming der streken die aan overstromingen blootgesteld zijn ten gevolge van grondinzakkingen in de buurt der mijnen.

Het is wel verstaan dat, naar de uitdrukkelijke meening van de Commissie, het hier niet om gaat aan den Staat de verplichting op te leggen, gansch alleen de lasten van deze reeks werken te dekken. Zij is het eens om te erkennen dat de medewerking van den Staat, de gemeenten, de provinciën en de kolenmijndrijven, wier uitdelvingswerken de hoofdoorzaak waren van de inzakkingen, zal moeten behouden worden.

Zij is evenwel van meening, dat het voor het algemeen belang wenschelijk is dat de Staat het oppertoezicht hebbe over de inrichting der afvoerwerken, evenals over indijkingswerken.

Zij vertrouwt aan de Regeering, de zorg toe de methodes te onderzoeken welke onmisbaar zijn tot vrijwaring van de belangen van den Staat, de gemeenten en de betrokken particulieren.

Een amendement wordt met dit doel ingediend.

* * *

Het is opvallend, dat vele werken die niet vermeld worden door het Fonds, en waarvan wij het economisch belang zooeven in herinnering brachten, juist die zijn welke wegens hun aard een wezenlijke verbetering van de uitrusting der Natie uitmaken.

Het zal dus noodig zijn dat de Staat, naar gelang van de middelen waarover hij beschikt, ze onderneme binnen den kortst mogelijken termijn.

Onzes inziens, is het noodig twee principes te eerbiedigen om de maximum-opbrengst uit hunne uitvoering te halen.

Ten eerste, moet men vermijden al de werken ineens aan te vatten. Men moet ze rangschikken volgens hunne belangrijkheid als productiebron; men moet nadien hunne voltooiing zonder onderbreking nastreven, zoodra zij aangevat worden.

Daartoe zal men de credieten onzer toekomstige Buitengewone Begrotingen, oordeelkundig moeten regelen.

De middelen opgeleverd door de uitvoering van het Dawes-plan, die, gedurende de volgende jaren zeker niet zullen rechtstreeks opgeslorpt worden door het herstel, zullen, zonder moeite, kunnen aangewend worden zooals voorzien wordt in de begrooting van dit jaar. Men zal waarschijnlijk in het Dawes-plan eene tijdelijke bron van inkomsten vinden voor de toekomstige Buitengewone Begrotingen.

Zoo men verkiest de rol der Begrotingen te beperken bij het delgen der ontzaglijke schuld, die aan het land opgelegd werd uit hoofde van het herstel der oorlogsschade, dan zal de financieele toestand merkkelijk verlicht zijn en dan zal het ook gemakkelijk en ongevaarlijk worden beroep te doen op nieuwe leeningen, bestemd om de buitengewone uitgaven te doen die onmisbaar zijn.

Wat er ook van zij, het land kan zijne Buitengewone Begrooting niet ontberen; geene enkele Regeering zou de verantwoordelijkheid willen nemen van het stopzetten der zoo volledige en gunstig aangevangen opleving.

Doch, de gelukkige oplossingen die men gevonden heeft om de verwezenlijking van de groote ontwerpen te waarborgen, worden tevens niet uitgesloten: namelijk het initiatief van de private organisaties, wanneer hunne tusschenkomst niet van zulken aard is dat zij strijdig is met het algemeen belang; of de groepeerings rondom den Staat, van de provinciale en gemeentelijke krachten, zooals men het hoopt te verwezenlijken voor de tunnel onder de Schelde; of ook tot ingrijpen van de groote steden die de leiding en de uitvoering zouden waarnemen van de groote veranderingen die haar rechtstreeks aanbelangen, zooals het geschiedde bij het sluiten van de overeenkomst met de Stad Antwerpen, die een zoo gelukkige verlichting bracht voor onze Buitengewone Begrooting.

En in de toekomst zullen wij wellicht nog andere vereenigingen van krachten en belangen zien tot stand komen, die de macht onzer productie en dienvolgens de schepping van rijkdommen in ons land zullen bevorderen.

De werking van het Fonds der groote werken die, naar wij hopen, weldadig zal wezens, zal ons ook aantoonen of de Natie er geen belang bij heeft nieuwe dergelijke inrichtingen te doen ontstaan, ofwel, of zijne eigen werking niet verruimd of verlengd kan worden.

Het zijn deze overwegingen die ons toelaten, tegenover gansch natuurlijke uitingen van ongeduld, het geloof en de hoop te stellen welke België mag en moet bewaren op zijn toekomst, ten opzichte van de groote verbeteringswerken.

. . .

Onder voorbehoud van vorenvermelde opmerkingen, keurt de Bijzondere Commissie het Regeeringsontwerp, met de door ons aangewezen amendementen goed.

Zij noodigt dus de Kamer uit, om het haar voorgelegde ontwerp aan te nemen.

De Verslaggever,
FERNAND GOLENTAUX.

De Voorzitter,
MAX HALLET.

**Amendements
proposés par la Commission spéciale
d'accord avec le Gouvernement.**

ARTICLE PREMIER.

Remplacer par le texte suivant :

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'État, sous l'autorité et la responsabilité du *Ministre des Travaux publics*, les travaux suivants :

1° L'achèvement du canal de Charleroi à Bruxelles;

2° L'aménagement de la Meuse;

3° L'aménagement de la Basse-Sambre;

4° L'amélioration du canal de Liège à Maestricht, du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, des embranchements vers Beverloo, vers Hasselt et vers Turnhout et du canal de Turnhout vers Anvers; le creusement d'un canal direct entre Liège et Anvers.

L'établissement de quais, embranchements, ports, routes, voies ferrées, raccordements, gares et autres dépendances, ainsi que tous les travaux de protection contre les inondations y compris les installations de démergement qui s'y rapportent.

Cet établissement sera dissous le 31 décembre 1945, à moins qu'un arrêté royal ne prolonge sa durée.

A la dissolution du Fonds, son actif et son passif seront recueillis par l'État.

**Amendementen door de Bijzondere
Commissie, in overeenstemming
met de Regeering, voorgesteld.**

EERSTE ARTIKEL.

**Het vervangen door den
volgenden tekst :**

Onder de benaming *Fonds der groote werken* wordt een zelfstandige openbare instelling opgericht, er mede belast, in naam en voor rekening van den Staat, onder het gezag en de verantwoordelijkheid van den *Minister van Openbare Werken*, de volgende werken uit te voeren :

1° Voltooïing van het kanaal van Charleroi naar Brussel;

2° Inrichting der Maas;

3° Innichting der Beneden-Samber;

4° Verbetering van het kanaal van Luik naar Maastricht, van de Zuid-Willemsvaart, van het verbindingskanaal tusschen Maas en Schelde, van de vertakkingen naar Beverloo, naar Hasselt en naar Turnhout en van het kanaal van Turnhout naar Antwerpen; graven van een rechtstreeksch kanaal tusschen Luik en Antwerpen.

Het aanleggen van kaaien, vertakkingen, havens, wegen, spoorwegen, verbindingen, staties en andere aanhoorigheden, alsmede al de werken tot voorkoming van de overstromingen, met inbegrip van de afwateringsinrichtingen, in verband daarmede.

Deze instelling zal op 31 December 1945 ontbonden worden, behoudens verlenging van duur ingevolge een Koninklijk besluit.

Bij de ontbinding van het Fonds, gaan zijn actief en zijn passief over naar den Staat.

ART. 2.

Supprimer l'article du projet et le remplacer par le texte suivant :

Le Fonds est géré par un Conseil d'administration présidé par le Ministre des Travaux publics assisté de quatre membres nommés par le Roi dont trois choisis parmi les fonctionnaires supérieurs du Ministère des Travaux publics 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.

Le directeur général assure l'exécution des décisions du Conseil d'administration.

Il représente le Fonds à l'égard des tiers, et dans l'exercice des sections en justice, soit comme demandeur, soit comme défenseur.

Les fonctions de membre du Conseil d'administration sont gratuites.

ART. 3.

Modifier l'alinéa 1 ainsi qu'il suit :

Pour l'exécution des travaux prévus à l'article 1^{er} ci-dessus, le Fonds disposera d'une somme nette de 1 milliard 800,000,000 de francs.

(La suite de l'article comme au projet).

ART. 2.

Het vervangen door den volgende tekst :

Het Fonds wordt bestuurd door een Raad van Beheer, voorgezeten door den Minister van Openbare Werken, bijgestaan van vier door den Koning benoemde leden, waarvan drie gekozen onder de hooge ambtenaren van het Ministerie van Openbare Werken en een onder de hooge ambtenaren van het Ministerie van Financiën.

De Minister van Openbare Werken benoemt in den schoot van den Beheerraad, een Directeur-Generaal.

De Directeur-Generaal verzekert de beslissingen van den Raad van Beheer en van het Bestendig Comité.

Hij vertegenwoordigt het Fonds tegenover derden en, bij de rechtsvoorstellen, hetzij als aanlegger, hetzij als verweerder.

Het lidmaatschap van den Raad van Beheer wordt niet bezoldigd.

ART. 2.

Het eerste lid wijzigen als volgt :

Voor de uitvoering der in bovenstaand eerste artikel opgesomde werken, zal het Fonds over een netto-som van 1 milliard 800,000,000 frank beschikken.

(Het vervolg van het artikel zooals in het ontwerp.)

BIJLAGE I

OVEREENKOMST

Ten einde ter beschikking van het Fonds der Groote Werken de noodige geldmiddelen te stellen, om het programma der werken, waarvan de uitvoering aan dit Fonds bij de wet van werd toevertrouwd, onafgebroken te kunnen voortzetten;

Tusschen den BELGISCHEN STAAT, vertegenwoordigd door
. ten eenere, en het FONDS DER GROOTE WERKEN, vertegenwoordigd door ten andere, is overeengekomen omtrent hetgeen volgt :

ART. 1. — Elk jaar zal de Openbare Schatkist in het Fonds der Groote Werken het bedrag der, bij artikel 3 der wet van bepaalde jaarlijksche som storten, rekening houdende met de sommen die aan het Fonds krachtens het volgend artikel zullen geworden.

ART. 2. — De opbrengst van den verkoop van gelijk welke buiten gebruik gestelde goederen, waarvan de onteigening of de aankoop geschied is met het oog op de uitvoering van het programma der Groote Werken, zal aan het Fonds verblijven voor het volbrengen van zijn opdracht.

ART. 3. — Het bedrag der in artikel 1 bepaalde credieten zal naar het bijzonder artikel, ingeschreven op de Begrooting voor Order, overgebracht worden. in achtereenvolgende termijnen, waarvan de laatste vóór 31 December zal moeten gestort worden.

In tweevoud opgemaakt, den

. . .

Een lid van de Commissie « is van gevoelen dat de Schatkist hare stortingen niet zou moeten doen dan naar gelang de uitvoering der werken behoeften heeft, en dat het eerste artikel van de Overeenkomst in dien zin zou moeten gewijzigd worden. Het is overbodig nevens de Thesaurie van den Staat eene andere thesaurie op te richten, die desgevallend aanzienlijke sommen zou moeten plaatsen. De Beheerraad moet zich bezig houden met de uitvoering der werken en geenszins met financieele verrichtingen. »

Nota van den verslaggever. — Wij doen opmerken dat het ontwerp van de Overeenkomst juist derwijze opgevat is om dergelijke kritiek te vermijden. Er zijn geen twee Thesaurie's, die van den Staat en die van het Fonds. Deze laatste heeft zich met geen financieel beheer hoegenaamd in te laten.

De credieten welke elk jaar op de Buitengewone Begrooting worden voorzien, worden overgebracht op de Begrooting voor Order. Dat is een eenvoudig stuk voor de rekeningen en de verantwoording om te ontsnappen aan eene jaarlijksche Buitengewone Begrooting en te vermijden dat de op het einde van het dienstjaar ongebruikte credieten ongeldig worden verklaard. Doch de *fondsen*, de *gelden* dus blijven in de Staatskas; het onbenuttigde saldo wordt beheerd door den Minister van Financiën, evenals de andere fondsen van de Schatkist.

De fondsen zullen niet uit de Staatskas worden getrokken dan, bij toepassing van het desbetreffende artikel van de Begrooting voor Order, naar gelang de voltooide werken moeten betaald worden, op aanvraag van het Fonds der Groote Werken. (Zie art. 6 van het Ontwerp.)

Eene wijziging in artikel 1 van de Overeenkomst schijnt dus overbodig.

BIJLAGE II

Vragen gesteld door de Bijzondere Commissie aan den Minister van Openbare Werken.

Eerste vraag.

De Memorie van Toelichting zegt dit :

« De inrichtingen en indijkingen aan de Maas zijn van dringenden aard... »
en ook dit : « De werken vermeld in het voorgesteld programma zijn van zoo'n
dringenden aard... »

Deze herhaalde verklaringen bevestigen den wil van de Regeering om met
spoed te handelen. Laat ons hopen dat het zoo zal zijn. *Wat de indijkingen
van de Maas en die van de Samber betreft* — opdat de verwezenlijking niet
vertraagd weze en ook opdat men *het juist bedrag* zou kennen *van de werke-
lijke uitgaven* die het Bijzonder Fonds te zijnen laste zal nemen, voor rekening
van den Staat — is het noodzakelijk dat de Regeering ons zegge of zij het inzicht
heeft door de gemeenten, gelegen langs de oevers van Maas en Samber, de helft
van de uitgaven te doen betalen, die vereischt worden voor het tot stand brengen
der ontworpen indijkingen.

Tot nog toe heeft de Regeering een aanzienlijk gedeelte van de indijkingen
verwezenlijkt, doch zij heeft laten weten aan de gemeenten, welke langs den
oever gelegen zijn, dat zij het totaal bedrag van de kosten dezer werken zou voor-
schieten, doch dat zij van de gemeenten de uitdrukkelijke verbintenis verlangde,
de helft terug te betalen van de uitgaven veroorzaakt door de indijking op hun
onscheidenlijk gebied.

Wat bovendien de uitgaven betreft gedaan voor voltooide werken, heeft het
Departement van Openbare Werken van de gemeenten de nadrukkelijke erken-
ning geëischt van hunne schuld tegenover den Staat, schuld die steeds de helft
bedraagt der gedane uitgaven; zelfs werd aan de gemeenten bekend gemaakt dat,
te rekenen van 1 Januari 1928, deze schuld 7 t. h. interest zou opbrengen voor
den Staat.

Is de Regeering niet voornemens, bij gelegenheid van de oprichting van het
Bijzonder Fonds, af te zien van de zoogenaamde schuldvorderingen ten laste van
de aangelande gemeenten en voortaan van de gemeenten niets meer te eischen
wegens de indijkingen op hun grondgebied?

2^e Vraag.

In de Memorie van Toelichting van het ons voorgelegde wetsontwerp lezen wij:

« De inrichtingen en indijkingen der Maas en der Samber zijn niet minder
spoedeischend, wil men de veiligheid van de talrijke bevolkingen waarborgen en
ten spoedigste den terugkeer onmogelijk maken van rampen, zooals die welke
den 1^{en} Januari 1926 de Maasvallei geteisterd heeft ».

Nu, om dat doel te bereiken, moet de Regeering niet enkel zich bekommeren om de *inrichtingen en indijkingen* der Maas en der Sâmbër, maar ook ons den *afvoer* van het overtollige water op het grondgebied der oevergemeenten, vooral in de streken van mijn-inzakkingen voorkomen.

Over de belangrijke nijverheidsstreek gelegen stroomopwaarts van Luik, hebben de gemeenten hunne meening reeds laten kennen in de volgende bewoordingen :

De oevergemeenten der Maas, stroomopwaarts van Luik, die in gemeen overleg met en op voorstel van de Regeering, de studie hebben ondernomen, zelfs de gedeeltelijke uitvoering van een groot ontwerp tot waterafvoer op hun grondgebied, ontwerp waarvan de uitvoering werd toevertrouwd aan den heer Biefnot, hebben met ontstemming bevonden dat de Begrotingen voor 1928 der Departementen van Openbare Werken en Binnenlandsche Zaken geen enkel crediet bevatten voor de uitvoering dezer werken en dat in het ontwerp, betreffende het Bijzonder Fonds, er hoegenaamd geen spraak van is.

Herhaaldelijk nochtans, hebben zij aangedrongen op de hooge dringendheid, wat deze werken betreft, die het gevolg en de vereischte aanvulling zijn van de indijkingen van den stroom, om tot de uitvoering over te gaan.

Ongetwijfeld, hebben zij met voldoening vastgesteld dat de Regeering, ingaande op de besluiten van de Commissie voor de Groote Werken, de noodzakelijkheid van onze ontwerpen heeft erkend en dat zij eene Bijzondere Commissie, samengesteld uit de professoren Hachez, Campus en Merten, belast heeft met de aanpassing van het ontwerp-Biefnot aan de nieuw genomen schikkingen en de rangschikking van uitvoering er van te bepalen.

Van belang is het echter dat deze werken van waterafvoer en mijnuitpompings gepaard gaan met de werken van indijking waarvan zij, zooals wij reeds zegden, de noodzakelijke aanvulling zijn; en van heden af, moet men dus reeds de geldelijke middelen beramen voor een begin van uitvoering.

Indien de Regeering voornemens is aan de gemeenten de zorg over te laten voor de uitvoering van dit gedeelte der werken, van het plan dat, in zijn geheel genomen, ze moet beschutten tegen de overstromingen der Maas, dan blijkt het dat de beste formulè om eenheid en gevolg te brengen in de uitvoering, zou bestaan in de samenstelling van eene intercommunale vereeniging die, onder de hooge leiding van de hooger bedoelde Commissie, de opdracht hebben zou niet enkel de uitvoering der werken overeenkomstig het nieuw aangepaste ontwerp-Biefnot, doch in de toekomst ook het onderhoud der uitgevoerde werken en de inbedrijfneming van de inrichtingen voor de mijnuitpompings.

De geldelijke middelen kunnen, onzes dunkens, redelijkerwijs worden verschaft in de respectievelijke verhouding van 1/2, 1/4 en 1/4 door den Staat, de Provincie en de Gemeenten.

En vermits deze laatste niet bij machte zijn in hunne normale inkomsten de middelen te vinden om hun aandeel te betalen in de kosten dezer werken, en daarna nog de gewone lasten van onderhoud en exploitatie te dragen, zouden zij gemachtigd worden hunne uitgaven geheel of gedeeltelijk terug te winnen door middel van eene vast te stellen overeenkomst.

Wil de Regeering ons niet laten weten wat zij voornemens is te doen betreffende deze noodzakelijke en dringende werken, of zij deze niet rechtstreeks verbinden wil met het programma van het Bijzonder Fonds?

De verslaggever van de Bijzondere Commissie heeft, na overzending van die beide vragen aan den Minister van Openbare Werken, den volgenden brief ontvangen.

Brussel, 15 Februari 1928.

MIJNHEER DE VOORZITTER,

« U heb mij laten weten dat een lid van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, in den loop der behandeling over het wetsontwerp betreffende het Tijdelijk Fonds der Grootte Werken, aan de Commissie de vraag had gesteld of de Regeering niet vanzins was door het organisme der Grootte Werken de indijkings- en afwateringswerken in het Luiksche te doen uitvoeren.

» Ik meen dat, bij gelegenheid van de instelling van het Bijzonder en Tijdelijk Fonds der grootte werken, er geen aanleiding bestaat om bijzondere wettelijke schikkingen te treffen om de quaestie der indijkingen en der afwatering van de Luiker streek op te lossen.

» De Regeering heeft geenszins het inzicht af te wijken van de gedragslijn die tot nog toe de hare was. De Ministers van Openbare Werken die mij zijn voorgedaan : de heeren Anseele, baron Ruzette en Laboulle, hebben, herhaaldelijk, er zeer duidelijk de politiek van het Departement in deze zaak omschreven. Het problema der indijkingen en der afwatering is en moet in het Luiksche — zoowel als overal elders — een gemeentelijke quaestie blijven.

» Doch, om nieuwe rampen te vermijden, gelijk aan die welke wij over korten tijd hebben gekend, neemt de Regeering, uit eigen beweging, sommige schikkingen : zij doet de werken uitvoeren en schiet de gelden voor in plaats van de Gemeenten ; zij zal voor 50 t. h. tusschenkomen in de uitgaven, doch dan moeten de Gemeenten zich verbinden de helft der uitgave terug te betalen. De Regeering is gansch bereid zich met de Gemeenten te verstaan over de wijze waarop die terugbetaling zal moeten geschieden. Wel te verstaan, zullen termijnen worden toegestaan om de zaak te vergemakkelijken.

» De afwateringswerken, die tevens verband houden en met de indijkings- en met de rioleeringswerken, moeten door de gemeenten worden verricht. De Staat zal in die werken tusschenkomen zooals hij het gewoonlijk doet, door middel van toelagen. Ten einde een verbinding tot stand te brengen tusschen de diensten van den Staat, die de indijkingswerken verrichten in de plaats van de gemeenten, en de gemeentediensten, welke de afwateringswerken moeten aanleggen, bestaat er een Commissie, namelijk die van de drie Universiteitsprofessoren die gelast zijn het door de gemeenten opgemaakt afwateringsontwerp te bestudeeren.

» Niets verzet er zich tegen, dat meer rechtstreeksche betrekkingen tusschen de regeerings- en de gemeentediensten tot stand komen voor de bestudeering en de uitvoering van die werken in het geheel.

» In principie, kunnen de betrokken gemeenten, — inzonderheid die van den linker-Maasoever, — eene intercommunale groepeeringsvorm om het afwateringsproblema in zijn geheel op te lossen. Het tot stand gebrachte organisme kan een leening uitschrijven. De betaling der interesten en de delging van die leening zouden kunnen verzekerd worden door de gemeentelijke ontvangsten en door bijdragen van de kolenmijnondernemingen, die aansprakelijk zijn voor de mijninzakkingen welke een gedeelte der afwateringswerken noodzakelijk maken.

» De Regeering is volkomen bereid met de gemeenten het problema in zijn geheel te bespreken, doch zij wenscht niet deze quaestie te mengen met die van de groote werken.

» Ziedaar, Mijnheer de Verslaggever, de enkele gegevens welke U, vanwege de Regeering kunt mededeelen, als antwoord op de vragen door een lid van de Commissie gesteld.

» Gelief, Mijnheer de Verslaggever, de verzekering van mijne bijzondere hoogachting te aanvaarden.

» De Minister van Openbare Werken,

» H. BAELS. »

*
.

Een lid van de Commissie heeft het verlangen uitgedrukt dat men in het verslag zou rekening houden met de volgende opmerkingen :

Het verslag van de Nationale Commissie voor de Groote Werken doet bepaalde aanbevelingen waarmede men rekening houden moet, betreffende de grondinzakkingen veroorzaakt door de kolenmijnbedrijven, in de Maasvallei, tusschen Chokier en Luik.

Op bladz. 51 van het verslag der Commissie leest men :

« 5° Grondinzakkingen veroorzaakt door de kolenmijnbedrijven.

De Commissie legt nadruk op de *dringende noodzakelijkheid*, voor de openbare macht, om *van nu af* de maatregelen te nemen die vereenigbaar zijn met de rechtmatige belangen van de kolennijverheid, om de grondinzakkingen in de Maasvallei tot een minimum te herleiden ».

Op bladzijde 53 van hetzelfde verslag, daar waar sprake is van de inrichtings- en exploitatiekosten van de pompingsstations, drukt de Commissie de meening uit dat deze kosten kunnen verminderd worden :

« Wegens de verlaging van het watervlak en van het gemiddeld peil van het wassen der wateren, die het gevolg zal zijn van de volledige verwezenlijking van het programma der normalisatie van de Maas en ook *wegens de maatregelen welke voor te schrijven zijn door het Beheer der Mijnen, met het oog op de vermindering van het belang der grondinzakkingen.* »

De jaarlijksche inzakking is ongeveer 5 centimeter; in 20 jaar, 1 meter. Kunnen, onder zulke omstandigheden, de rioleerings- en pompingswerken met veiligheid voor de toekomst ondernomen worden, zoo de gevraagde dringende maatregelen niet genomen worden? Loopen de inspanningen aangewend tegen de overstromingen niet gevaar, gedeeltelijk althans, nutteloos te wezen?

Zou de Regeering niet op besliste wijze dienaangaande moeten ondervraagd worden? Heeft zij het vraagstuk doen onderzoeken? Welke maatregelen is zij zinnens te nemen? Wanneer? Met welke credieten en door welke middelen?

Wij maken deze vraag over aan de Regeering en zouden gaarne uitleggingen bekomen, die aan het uitgedrukte verlangen kunnen voldoening geven.