

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1932-1933		N° 73	
		SEANCE du 28 février 1933	VERGADERING van 28 Februari 1933
		Zittingsjaar 1932-1933	

PROJET DE LOI

portant à 3.3 milliards la dotation du Fonds spécial
et temporaire des Grands Travaux.

EXPOSE DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

La loi du 24 avril 1928 a institué le *Fonds des Grands Travaux* pour l'exécution d'ouvrages importants.

En chargeant un établissement public autonome d'exécuter certains travaux pour compte de l'Etat et en prévoyant les provisions à verser annuellement, le Législateur a voulu assurer la continuité dans l'accomplissement d'une grande œuvre; il a voulu également qu'une administration, sous l'autorité du Ministre et sous le contrôle de la Cour des Comptes, eût certaines latitudes pour l'engagement des dépenses et pour le règlement des paiements.

Le fonctionnement du *Fonds des Grands Travaux*, depuis son institution, a donné toute satisfaction.

Chaque année, le Ministre des Travaux Publics a rendu compte aux Chambres, à l'occasion de la discussion du budget extraordinaire, de l'emploi des crédits. Un rapport donnant un exposé détaillé de l'œuvre accomplie jusqu'à ce jour, sera distribué aux membres du Parlement.

L'objet de la présente loi est de mettre à la disposition du Fonds une somme supérieure à celle qui est prévue dans la loi du 24 avril 1928.

Le programme des Grands Travaux, adopté en 1927, était précis en ce sens qu'il indiquait exactement ce que l'on voulait réaliser : mettre le canal de Charleroi à Bruxelles au gabarit des bateaux de 600 tonnes entre Clabecq et les installations maritimes et l'utiliser pour l'écoulement des têtes de crue de la Senne; aménager la Basse-Sambre de manière à y rendre aisée la navigation des bateaux de 600 tonnes; améliorer la Meuse depuis Ben-Ahin (Huy) jusqu'au delà de Liège, de manière à y rendre possible le passage de bateaux de 1,350 tonnes; élargir et approfondir les canaux entre Liège et Anvers pour qu'ils puissent être fréquentés par les bateaux de 600 tonnes avec plein char-

WETSONTWERP

om de toelage aan het Bijzonder en Tijdelijk Fonds
der Groote Werken op 3.3 milliard te brengen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De wet van 24 April 1928 heeft het *Fonds der Groote Werken* ingesteld voor het uitvoeren van belangrijke werken.

Door een openbare autonome inrichting te belasten met de uitvoering van sommige werken voor rekening van den Staat en door de jaarlijks daartoe noodige sommen te ramen, heeft de Wetgever de onafgebroken voortzetting van een groot werk willen verzekeren; hij wilde tevens dat een Bestuur, onder gezag van den Minister en onder het toezicht van het Rekenhof, sommige vrijheden zou genieten voor het aangaan van uitgaven en voor het regelen der betalingen.

De werking van het *Fonds der Groote Werken* heeft sedert de instelling er van volkomen volkloening geschonken.

De Minister van Openbare Werken heeft elk jaar aan de Kamers rekenschap gegeven van het gebruik der kredieten, bij gelegenheid van de bespreking van de buitengewone begroting. Een verslag dat een omstandige uiteenzetting van het tot heden uitgevoerde werk zal geven, zal aan de leden van het Parlement uitgedeeld worden.

Deze wet heeft ten doel een grootere som dan in de wet van 24 April 1928 voorzien is, ter beschikking van het Fonds te stellen.

Het in 1927 aangenomen program der Groote Werken was nauwkeurig wat betreft hetgeen men voornemens was te verwezenlijken : het kanaal Charleroi-Brussel, tusschen Klabbek en de Haveninrichtingen, kalibreeeren voor schepen van 600 ton en het gebruiken voor den afvoer van het opperwater der Zenne; de Neder-Samber geschikt maken ten einde het varen van schepen van 600 ton te vergemakkelijken; de Maas vanaf Ben-Ahin (Hoei) tot voorbij Luik verbeteren, met het oog op het bevaren met schepen van 1,350 ton; de kanalen tusschen Luik en Antwerpen verbreedten en verdiepen opdat schepen van 600 ton met volle lading daarop toegang zouden krijgen; ten slotte en vooral,

G.

gement; enfin et surtout, construire entre Liège et Anvers, un canal direct pour bateaux de 1,350 tonnes.

C'est sur ces données générales que les ingénieurs ont dû, en 1928, estimer les dépenses avant même d'avoir pu dresser des avant-projets, exception faite pour le canal de Charleroi à Bruxelles dont une partie du travail était en cours d'exécution. L'estimation était d'autant plus difficile à faire qu'il n'y avait, à cette époque, aucun travail qui put servir de base de comparaison.

Le programme de la Basse-Sambre, c'est-à-dire celui qu'une Commission avait proposé en 1919, n'était, en réalité, qu'un schéma assez vague; celui de la Meuse liégeoise n'avait pas encore pu être étudié dans certaines sections importantes. Mettre les canaux de la Campine au gabarit du bateau de 600 tonnes avait une autre signification en 1926 qu'actuellement. On croyait, en effet, il y a quelques années, qu'il suffirait d'élargir et d'approfondir un peu la voie d'eau existante; mais l'emploi, de plus en plus fréquent, des bateaux automoteurs et la nécessité pour le batelier de naviguer plus rapidement qu'autrefois imposent, d'une part, des dimensions transversales de canaux plus grandes que celles qui sont strictement nécessaires pour le passage des bateaux et, d'autre part, une protection solide et coûteuse des berges. Le canal direct de Liège à Anvers, étudié notamment par la Commission instituée sous M. le Ministre des Travaux Publics Ruzette, en 1923, n'était encore qu'une ligne sur la carte d'Etat-Major et les dimensions transversales à donner à l'ouvrage ont dû dépasser notablement celles qui avaient été prévues au début, pour que le canal devint véritablement une voie navigable pour bateaux de 1,350 tonnes (1).

Ainsi, toutes les précisions qu'il a fallu apporter dans la suite au programme ont augmenté sérieusement le montant des premières estimations.

Les études et travaux préparatoires faits immédiatement après la constitution du Fonds des Grands Travaux ont non seulement apporté des précisions qui augmentent le montant des premières estimations, mais ils ont encore imposé des modifications au programme qui entraînent des suppléments de dépenses.

La modification la plus importante est celle qui affecte le tracé du canal Liège-Anvers, entre la vallée de la Meuse et celle du Démer. Suivant le projet primitif, le canal se détachait du canal de Liège à Maastricht, à Haccourt, traversait la vallée du Geer au Sud du hameau d'Eben, longeait le ravin situé à l'Ouest du Romont, pénétrait dans le plateau de Sichen-Sussen et Bolrée et se dirigeait à peu près en ligne droite vers le col d'Eygenbilsen, où il franchissait la crête de partage entre le bassin de la Meuse et celui de l'Escaut. Ce tracé paraissait réalisable, sans bief de partage, à la cote 60, malgré l'importance énorme des terrassements, parce que, dans toute la partie Sud et jus-

tussen Luik en Antwerpen een rechtstreeksch kanaal voor schepen van 1,350 ton graven.

Op deze algemeene gegevens moesten de Ingenieurs in 1928 de uitgaven ramen, en dit vooraleer hun voorontwerpen te hebben kunnen opmaken, uitgezonderd voor het kanaal Charleroi-Brussel, waarvan een deel van het werk aan den gang was. De raming viel des te moeilijker te maken, daar er op dat tijdstip geen enkel werk tot grondslag van vergelijking kon dienen.

Het programma der Neder-Samber, 't is te zeggen een program dat een Commissie in 1919 had voorgesteld, was in werkelijkheid maar een nog al onbepaald schema; dat van de Luikernaas had voor sommige belangrijke vakken nog niet kunnen ingestudeerd worden. Het kalibreeren van de Kempische kanalen voor schepen van 600 ton had in 1926 een gansch andere beteekenis dan heden. Inderdaad, voor enkele jaren meende men dat het zou volstaan den bestaanden waterweg eenigszins te verbreedden en te verdiepen; doch de steeds grootere toepassing van zelfbewegende schepen en de noodzakelijkheid voor de schippers om sneller te varen dan vroeger vergen eensdeels voor de kanalen grootere dwarsafmetingen dan die welk strikt genomen van noodte zijn voor het varen van de schepen, en anderdeels een sleviger en kostelijker bescherming der oevers. Het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen, dat namelijk ingestudeerd werd door de in 1923 onder den heer Ruzette, Minister van Openbare Werken, ingestelde commissie, was alsdan enkel een lijn op de Stafkaart en de aan het werk te geven dwarsafmetingen moesten aanzienlijk de in 't begin voorziene afmetingen overtreffen, opdat het kanaal werkelijk een waterweg voor schepen van 1,350 ton zou worden (1).

Aldus hebben al de verbeteringen die aan het programma moesten toegebracht worden, het bedrag der eerste ramingen merklijk doen toenemen.

De studies en voorbereidende werken die onmiddellijk na de oprichting van het Fonds der Groote Werken gedaan werden, hebben niet alleen aanvullingen aangebracht, die het bedrag der eerste ramingen vermeerderen, maar tevens wijzigingen in het programma opgelegd die bijkomende uitgaven vergen.

De belangrijkste wijziging is die in het tracé van het kanaal Luik-Antwerpen, tusschen de Maas- en de Demervallei. Volgens het oorspronkelijk ontwerp moest het kanaal te Haccourt uitgaan van het kanaal Luik-Maastricht, dwars door de Jekervallei ten Zuiden van het gehucht Eben loopen, dan langs het ravijn ten Westen van Romont, vervolgens door de hoogvlakte van Sichen-Sussen en Bolrée en zoo voorts bijna in rechte lijn naar de engte van Eygenbilsen, waar het de scheidingslijn tusschen de Maas- en de Scheldekom zou overschrijden. Dit tracé scheen te kunnen verwezenlijkt worden zonder verdeelpand op hoogte 60,

(1) Les techniciens de cette commission avaient évalué les dépenses du canal direct Liège-Anvers suivant les différents tracés proposés et les estimations étaient comprises entre les valeurs de 444 et 660 millions de francs alors que la dépense réelle dépassera deux milliards.

(1) De technici van deze Commissie hadden de uitgaven van het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen geraamd volgens de verschillende voorgestelde tracés en de schattingen waren begrepen tusschen 444 en 660 miljoen frank, terwijl de werkelijke uitgave twee milliard zal overschrijden.

qu'aux environs de Hees, la tranchée se faisait dans la craie et le tuffeau de Maestricht et qu'au delà de la faille de Hees, on espérait creuser la cunette du canal dans les graviers d'un ancien méandre de la Meuse qui se serait avancé jusqu'à Mopertingen, Eygenbilsen et Gellick. Les nombreux sondages forés dans cette région n'ont malheureusement pas confirmé l'hypothèse des géologues en ce qui concerne le méandre de la Meuse, et il a fallu abandonner l'espoir de creuser un canal sans bief de partage suivant le tracé primitif.

C'est alors qu'un nouveau tracé fut étudié longeant le canal de Liège à Maestricht jusqu'à Petit-Lanaye, contourant la frontière néerlandaise jusqu'à Briegden, puis se dirigeant vers l'Ouest pour atteindre le col d'Eygenbilsen. Ce nouveau tracé allonge le canal de quelques kilomètres et ne peut être exécuté qu'en construisant dans la vallée de la Meuse, entre Haccourt et Petit-Lanaye, de hautes digues pour établir le canal en remblai à 10 mètres environ au-dessus du sol.

Mais ce nouveau tracé est le seul qui permette d'éviter un bief de partage; complété par la jonction Briegden-Neerhaeren, il améliore considérablement les communications, par eau, entre la partie orientale de la Campine et la Meuse liégeoise; il assure d'une manière parfaite et indépendante l'alimentation en eau de la Campine; enfin, il constitue le meilleur système de défense nationale du côté de l'Est. Des variantes de ce tracé ont été examinées, notamment celles passant par Kewith et par Gewaij, mais elles n'ont pas été adoptées, parce que plus coûteuses et moins favorables à la navigation que celle qui franchit la crête de partage à Eygenbilsen.

Le Comité technique et financier des Grands Travaux, constatant que le projet primitif était irréalisable sans bief de partage à cause de la nature des terrains, révélée par les sondages, a émis l'avis que le tracé, par Petit-Lanaye et Briegden, devait être adopté nonobstant une dépense supplémentaire évaluée à 300 millions de francs. Le Gouvernement s'est rallié à cet avis.

Une autre cause de l'insuffisance de la dotation du *Fonds des Grands Travaux* est l'augmentation des prix unitaires qui s'est continuée de 1927, année où les évaluations furent faites, jusqu'en 1930. La baisse qui s'est manifestée ensuite n'a pas complètement rétabli l'égalité entre les estimations et les dépenses réelles. C'est ainsi que pour la section du canal de Charleroi à Bruxelles, qui avait été adjugée en 1922, le Gouvernement a été dans l'obligation de procéder à une révision des prix qui a majoré la dépense prévue de 92 millions de francs.

Le *Fonds des Grands Travaux*, se substituant à l'Etat, a dû financer des travaux pour des Communes; il a dû, notamment, construire des digues le long de la Meuse pour le compte de communes et exécuter d'autres travaux. Les Communes rembourseront le Fonds ou rembourseront l'Etat; mais, en attendant ces remboursements, la charge du Fonds en est augmentée.

niettegenstaande de aanzienlijke hoeveelheid grondverzet, omdat in heel het zuidengedeelte en tot aan de omstreken van Hees, de sleuf in krijt en tufgesteente van Maestricht gegraven werd, en dat voorbij de breuk van Hees men de kanaalbedding hoopte te graven in het grint van een ouden slinger der Maas, die zou doorlopen tot Mopertingen, Eigenbilsen en Gellick. De talrijke grondboringen in deze streek hebben ongelukkig de onderstelling der geologen niet bevestigd voor hetgeen den kronkel der Maas betreft, en men heeft de hoop een kanaal te graven zonder verdeelpand, volgens het oorspronkelijk tracé, moeten laten varen.

Dan werd een nieuw tracé ingestudeerd, loopende langs het kanaal Luik-Maastricht tot Klein-Ternaaien, omhoog langs de Nederlandsche grens tot Briegden, daarna in de richting van het Westen gaande tot aan de engte van Eigenbilsen. Dit nieuw tracé verlengt het kanaal met eenige kilometers en kan slechts uitgevoerd worden door in de Maasvallei, tusschen Haccourt en Klein-Ternaaien, hooge dijken op te werpen om het kanaal in ophooging op ongeveer 10 meter boven den grond aan te leggen.

Maar alleen door dit nieuw tracé kan men een verdeelpand vermijden; aangevuld door de verbinding Briegden-Neerhaeren verbetert het aanzienlijk de verbindingen te water tusschen het oostelijk gedeelte der Kempen en de Luikermaas; het verbetert volkomen en onafhankelijk de watervoeding der Kempen; ten slotte, het is het beste stelsel van landsverdediging langs den Oostkant. Varianten van dit tracé werden onderzocht, namelijk die gaande over Kewith en over Gewaij, maar ze werden niet aangenomen omdat ze veel kostelijker en minder gunstig voor de scheepvaart waren dan de variante gaande door de verdeellijn te Eigenbilsen.

Toen het technisch en financieel Comité der Groote Werken vaststelde, dat het oorspronkelijk ontwerp niet te verwezenlijken was zonder verdeelpand wegens den aard der gronden die gekend werd door de grondboringen, heeft het de meening uitgebracht dat het tracé over Klein-Ternaaien en Briegden moest aangenomen worden niettegenstaande een bijkomende uitgave, geraamd op 300 miljoen frank. De Regeering heeft zich bij zijn advies aangesloten.

Een andere reden, waarom de dotatie van het *Fonds der Groote Werken* niet volstaat, is de verhooging der eenheidsprijzen sedert 1927, in welk jaar de ramingen werden gedaan, tot in 1930. De daarna ontstane vermindering heeft de gelijkheid tusschen de ramingen en de werkelijke uitgaven niet volkomen hersteld. Aldus werd de Regeering voor het vak van het kanaal Charleroi-Brussel, dat in 1922 aanbesteed werd, er toe verplicht de prijzen te herzien, hetgeen de geraamde uitgave met 92 miljoen frank deed stijgen.

Daar het *Fonds der Groote Werken* den Staat vervangt, heeft het werken voor gemeenten moeten financieeren; het heeft namelijk dijken moeten opwerpen langs de Maas voor rekening van gemeenten en andere werken uitvoeren. De gemeenten moeten aan het Fonds of aan den Staat terugbetalen; maar in afwachting dezer terugbetaling is de last van het Fonds er door vermeerderd.

Enfin, par un amendement que la Législature a adopté, il fut décidé que le *Fonds des Grands Travaux*, dont la dotation prévue n'a pas été augmentée, devrait subventionner, en lieu et place de l'Etat, les communes riveraines de la Meuse Liégeoise pour les travaux de démergement qu'elles exécutent; il en est résulté une charge nouvelle que l'on peut évaluer à près de 50 millions de francs.

Toutes ces circonstances expliquent pourquoi les évaluations de 1928 ont été dépassées.

Actuellement que les projets ont pu être étudiés avec soin, que la réalisation du programme a été commencée partout et qu'elle est même très avancée pour certains ouvrages, il a été possible de faire des estimations précises.

Ces estimations conduisent à un total de 3,300 millions de francs, soit 1,500 millions de francs de plus qu'il n'avait été prévu en 1928.

La nécessité d'achever au plus tôt ce qu'on a appelé « les Grands Travaux » n'a pas besoin d'une démonstration.

Le programme inscrit dans la loi du 24 avril 1928, s'est imposé, parce qu'il était à la fois l'achèvement de travaux commencés et le complément d'ouvrages existants.

L'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles a été commencé en 1879; les travaux, repris après la guerre, sont actuellement terminés aux trois quarts. Ce n'est qu'après l'achèvement de la dernière section que les dépenses, dont certaines remontent à plus cinquante ans, commenceront à devenir productives. De plus, l'élargissement du canal, entre Clabecq et Bruxelles, est en quelque sorte un complément et un prolongement du canal de Bruxelles au Rupel.

Les aménagements de la Basse-Sambre, en vue de la navigation des bateaux de 600 tonnes et de l'écoulement des crues, sont le complément de l'organisation de la Meuse de Givet à Liège et le moyen de faire participer le centre industriel carolorégien au bénéfice des travaux exécutés sur la Meuse.

L'organisation de la Meuse liégeoise n'est autre chose que l'achèvement d'un vaste programme de canalisation du fleuve en territoire belge. Les travaux à exécuter dans la région industrielle liégeoise sont attendus avec impatience, parce qu'ils donneront pleine valeur aux ouvrages construits depuis Givet jusqu'à Huy, et parce qu'ils permettront de raccorder la navigation mosane aux voies navigables qui la prolongent vers le Nord et la font aboutir à la Mer.

Les endiguements et le démergement dans la vallée de la Meuse sont l'achèvement des travaux commencés il y a longtemps, notamment après les inondations de 1886.

Le prolongement vers la Mer de la navigation mosane, par les canaux campinois mis au gabarit des bateaux de 600 tonnes et par le Canal Albert, est le complément indispensable de l'organisation des voies navigables du pays. Renoncer à ces travaux complémentaires serait en réalité assigner à la navigation mosane un port étranger comme point d'aboutissement.

Ten slotte werd er bij een door de Wetgevende Macht aangenomen amendement besloten, dat het *Fonds der Groote Werken*, waarvan de voorziene dotatie niet vermeerderd werd, ter vervanging van den Staat toelagen zou verleen aan de gemeenten palende aan de Luikermas voor de werken tot waterloozing, die ze uitvoeren; daaruit volgde een nieuwe last, dien men op omtrent 50 miljoen frank kan schatten.

Al deze omstandigheden maken het duidelijk, waarom de ramingen van 1928 werden overschreden.

Nu de ontwerpen met zorg konden ingestudeerd worden, de verwezenlijking van het programma overal werden begonnen en zekere werken er van reeds ver gevorderd zijn, bleek het mogelijk nauwkeurige ramingen te maken.

Deze ramingen leiden tot een totaal van 3,300 miljoen frank, hetzij 1,500 miljoen frank meer dan men in 1928 had voorzien.

De noodzakelijkheid om zoo spoedig mogelijk de zoo-genaamde « Groote Werken » te voltooien, hoeft niet te worden bewezen.

Het programma aangegeven in de wet van 24 April 1928, heeft zich opgedrongen daar het terzelfder tijd de voltooiing van begonnen werken en de aanvulling van reeds bestaande inhield.

Met de verbreding van het kanaal van Charleroi naar Brussel werd in 1879 een begin gemaakt; de na den oorlog hervatte werken zijn nu voor de drie vierde geëindigd. Het is eerst na voltooiing van het laatste vak dat de uitgaven, waarvan sommige meer dan vijftig jaar oud zijn, productief zullen beginnen te worden. Overigens is de verbreding van dit kanaal, tusschen Klabbeek en Brussel, in zekere mate een aanvulling en een verlenging van het kanaal van Brussel naar den Rupel.

De werken tot geschiktmaking van de Beneden-Samber voor het verkeer met schepen van 600 ton en voor den afvoer van het hoogwater, zijn de aanvulling van de inrichting der Maas van Givet tot Luik en het middel om het Karolingisch nijverheidscentrum te doen deelhebben aan de voordeelen van de aan de Maas uitgevoerde werken.

De inrichting van de Luikermas is niets anders dan het voltooien van een uitgebreid programma tot kanalisering van den stroom op Belgisch grondgebied. De in de Luiksehe nijverheidsstreek uit te voeren werken worden met ongeduld verwacht, daar ze hun volle waarde zullen geven aan de kunstwerken gebouwd van Givet tot Hoei, en de verbinding mogelijk maken van de Maasscheepvaart met de waterwegen, welke die rivier noordwaarts en tot aan de zee verlengen.

De bedijkingen en het overstroomingsvrij maken van de Maasvallei zijn de voltooiing van de werken, die sedert lang, namelijk na de overstroomingen van 1886, begonnen werden.

Het verlengen naar de zee van de Maasscheepvaart, over de *Kempische vaarten*, op profiel gebracht voor schepen van 600 ton, en over het Albertkanaal, is de noodzakelijke aanvulling van de inrichting van de waterwegen van het Rijk. Deze aanvullende werken opgeven ware in werkelijkheid aan de scheepvaart op de Maas een vreemde haven als eindpunt aanwijzen.

Les raisons d'achever ce programme au plus tôt sont plus impérieuses qu'en 1928.

Il devient urgent de faire fructifier les sommes dépensées jusqu'à présent et de trouver dans l'utilité publique des ouvrages construits la contre-partie de la charge assumée.

De l'achèvement du programme dépend notre indépendance en ce qui concerne nos transports intérieurs et l'alimentation en eau des voies navigables de la partie Nord-Est du pays.

A ces raisons qui militent en faveur de l'achèvement des travaux commencés s'en joint une nouvelle, c'est la nécessité de ne pas ralentir les travaux publics, mais plutôt de les amplifier pour parer, dans la mesure du possible, à la crise du chômage.

Il faut combattre le chômage, cette calamité qui, si elle se généralisait chez nous comme dans certains pays, finirait par démoraliser notre classe ouvrière, par amener sa débâcle physique et compromettre l'apprentissage et la formation de la jeune génération. Les ouvriers sont d'accord, puisqu'ils demandent du travail plutôt que des indemnités de chômage.

Un des moyens d'atténuer le chômage est d'intensifier les travaux publics. Evidemment, ce n'est pas par ce moyen que l'Etat fera disparaître le chômage et qu'il remédiera aux causes profondes de la crise; mais l'effet bienfaisant de travaux publics, au moment d'une dépression économique, est plus grand qu'il ne paraît à première vue et il dépasse de beaucoup l'importance du nombre d'ouvriers directement occupés à ces travaux. C'est qu'indépendamment des travailleurs employés sur les chantiers, les travaux publics donnent de l'occupation dans les ateliers et les usines pour la construction et l'entretien des machines, pour la production des matériaux et du combustible nécessaires et pour les transports; dans les entreprises modernes de travaux publics, la main-d'œuvre, qu'on pourrait appeler indirecte et qui est invisible, est plus importante que celle que l'on voit sur les chantiers. De plus, le pouvoir d'achat des ouvriers occupés est plus grand que celui des chômeurs et constitue un stimulant de l'activité économique du pays. Enfin, l'Etat, par son activité, donne l'exemple de la confiance dans l'avenir.

Les pouvoirs publics suivent généralement, dans l'exécution de leurs travaux, le rythme de l'activité générale: durant les périodes prospères, ils font exécuter de nombreux travaux: ils accroissent ainsi la demande de main-d'œuvre et des matériaux et font hausser les prix. De ce fait, les travaux publics coûtent cher. Une politique prévoyante serait celle qui réglerait les travaux publics suivant le « rythme compensateur » recommandé par le Bureau International du Travail, en ajournant des commandes dans les périodes d'activité industrielle et en anticipant sur les programmes en période de dépression. Une pareille politique permettrait à l'Etat d'exécuter ses travaux à des prix réduits et d'atténuer les irrégularités dues aux cycles économiques.

Il n'est pas toujours facile d'entamer des travaux en

de retenir om dit programma ten spoedigste te voltooien zijn nu nog dwingender dan in 1928.

Nu wordt het dringend de sommen te doen renderen, welke tot nu werden uitgegeven, en in het openbaar nut van de gebouwde kunstwerken een compensatie voor de lasten te vinden.

Van het voltooien van dit programma hangt onze onafhankelijkheid af wat betreft ons binnenvervoer en de watervoeding van de scheepvaart van het noordoost-gedeelte van het land.

Bij al deze redenen die voor de voltooiing van de begonnen werken pleiten, komt er nog een andere: de noodzakelijkheid om de openbare werken niet te vertragen maar er eerder uitbreiding aan te geven om zooveel mogelijk de crisis der werkloosheid te verhelpen.

De werkloosheid dient bestreden. Moest deze kwaal bij ons zooals in andere landen algemeen worden, dan zou de arbeidersstand er ten slotte door ontmoedigd worden en zou een lichamelijk verval de opleiding en de vorming van de jonge generatie in gevaar brengen. De arbeiders zijn het hiermede eens, daar ze werk vragen in plaats van werklozensteun.

Een der middelen om de werkloosheid te verminderen is het uitbreiden van de openbare werken. Natuurlijk zal de Staat de werkloosheid hierdoor niet doen verdwijnen noch de diepere oorzaken van de crisis wegnemen; maar de welkloende invloed van openbare werken, op een oogenblik van economische inzinking, is wel grooter dan bij het eerste zicht zou blijken en overtreft zeer de belangrijkheid van het getal werklieden, die rechtstreeks voor deze werken worden benuttigd. Want benevens de arbeiders die op de werkplaatsen worden tewerk gesteld, verschaffen de openbare werken tevens bezigheid aan de werkhuizen en fabrieken voor het bouwen en onderhouden van de machines, voor het voortbrengen van de noodige bouwstoffen en brandstoffen en voor het vervoer; in de moderne aanemingen van openbare werken zijn de arbeidskrachten, die men onrechtstreeksche en niet geziene krachten zou kunnen noemen, veel belangrijker dan die welke op de werkplaatsen worden benuttigd. Daarenboven hebben de te werk gestelde arbeiders een grooter koopvermogen dan de werklozen, zoodat de economische bedrijvigheid van het land er door aangewakkerd wordt. Ten slotte geeft de Staat door zijn bedrijvigheid het voorbeeld van het vertrouwen in de toekomst.

De openbare machten volgen over het algemeen in de uitvoering harer werken het tempo van de algemeene bedrijvigheid: gedurende de tijdperken van voorspoed laten ze talrijke werken uitvoeren en verhoogen ze zoo de vraag naar arbeidskrachten en bouwstoffen, zoodat de prijzen er door stijgen en de openbare werken duur kosten. Een vooruitziende politiek ware het de openbare werken te regelen volgens het « compensatietempo », dat door het Internationaal Arbeidsbureau wordt aangeprezen, door bestellingen in de tijdperken van industrieele bedrijvigheid uit te stellen en door de uitvoering van de programma's in tijdperken van inzinking te vervroegen.

Dergelijke politiek zou den Staat in de mogelijkheid stel-

période de dépression économique : les projets ne sont pas toujours prêts et les terrains nécessaires ne sont pas expropriés. Aussi, a-t-on été amené, dans certains pays, à faire exécuter des travaux dits *de secours* et à faire travailler en régie et non suivant les modes de travail usuels en matière de travaux publics. C'est la raison de beaucoup d'insuccès.

L'intensification des Grands Travaux en Belgique ne présente pas actuellement ces dangers. Le programme a été préparé avec soin. Il comporte des travaux éminemment utiles et qui devront en tous cas être exécutés. Ces travaux sont réalisables à courte échéance.

En fait, le développement des dépenses afférentes aux Grands Travaux a suivi un rythme favorable. Au cours des années 1928, 1929 et 1930, alors que l'industrie travaillait à plein rendement et que le chômage n'existait pas, le *Fonds des Grands Travaux* ne dépensait pas tous les crédits dont il disposait et constituait une réserve. A partir de 1931 et en 1932, les dépenses ont fortement augmenté; elles se sont élevées à la hauteur des crédits et elles ont même absorbé une partie des réserves. Ce développement de l'activité du *Fonds des Grands Travaux* n'a pas été voulu par une administration qui aurait prévu la crise de chômage, et qui aurait voulu y parer; il s'explique par le fait qu'en 1928, les projets n'étaient pas prêts et qu'il a fallu plusieurs années pour les dresser. La conséquence du retard dans l'exécution du programme n'en a pas moins été favorable à l'économie nationale; mais il reste à continuer les travaux et même à les intensifier en cette période de chômage.

Les crédits consacrés aux travaux publics viendront, en partie du moins, en déduction des indemnités à payer pour le chômage, cette charge bien lourde pour la collectivité et sans contre-partie.

Les travaux publics projetés présentent le grand avantage d'être productifs dans un avenir très prochain, étant donné le degré d'avancement du programme. Certains d'entre eux présentent même un tel caractère d'urgence qu'ils justifient des mesures spéciales.

Il faut éviter que le trafic mosan ne soit détourné de nos ports dès l'achèvement prochain de voies navigables construites au Nord de notre pays. Aussi, importe-t-il que les bateaux de 600 tonnes puissent naviguer aisément, entre Liège et Anvers, par nos canaux campinois, dès l'année 1934. Il faut aussi que le Canal Albert, qui est la solution belge du prolongement de la navigation mosane et mosellane vers la Mer, soit mis en exploitation en 1938.

Le retard de ces travaux, ne fût-ce que de quelques années, ferait tort à l'industrie liégeoise qui ne disposerait pas d'aussi bonnes voies de communication que certains cen-

ten zijn werken tegen verminderde prijzen uit te voeren en tevens de aan de economische kringlopen te wijten onregelmatigheid te verminderen.

Het is niet altijd gemakkelijk werken in tijden van economische depressie te beginnen; de ontwerpen zijn niet steeds klaar en de noodige gronden niet onteigend. Zoo werd men er in zekere landen toe gebracht op dit stuk een programma van werken te improviseren en zoogenaamde « noodwerken » te doen uitvoeren, en in regie te laten werken in plaats van volgens de wijze, die bij de openbare werken gewoonlijk wordt gevolgd. Dit is de reden van menigen slechten uitslag.

De intensifieering van de Grootte Werken in België levert voor het oogenblik die gevaren niet op. Het programma werd met zorg voorbereid. Het omvat werken, die ten eerste nuttig zijn en in alle geval moeten uitgevoerd worden. Deze werken kunnen in korten tijd tot stand gebracht worden.

In feite heeft de ontwikkeling van de uitgaven betreffende de Grootte Werken een gunstig tempo gevolgd. Tijdens de jaren 1928, 1929 en 1930, terwijl de industrie op vol rendement werkte en nog geen werkloosheid bestond, heeft het Fonds der Grootte Werken al de kredieten, waarover het beschikte, niet uitgegeven en een reserve aangelegd. Vanaf 1931 en in 1932, hebben de uitgaven fel toegenomen; ze hebben het beloop der kredieten bereikt en zelfs een gedeelte van de reserve opgeslorpt. Deze ontwikkeling van de bedrijvigheid van het *Fonds der Grootte Werken* was niet gewild door een bestuur dat de werkloosheid zou voorzien hebben en er zou willen hebben in voorzien. De verklaring er van is, dat in 1928 de ontwerpen niet klaar waren en dat er verschillende jaren nodig geweest zijn om ze op te maken. Het gevolg van de vertraging in het uitvoeren van het programma is daarom niet minder voordelig voor de nationale economie geweest; maar de werken dienen voortgezet en zelfs uitgebreid in dit tijdperk van werkloosheid.

De voor de Grootte Werken bestemde kredieten zullen ten minste een vermindering vormen van de vergoedingen, die aan de werklozen moeten betaald worden, welke last zwaar op de maatschappij weegt en door niets gecompenseerd wordt.

De ontworpen Grootte Werken bieden het voordeel binnen zeer korten tijd renderend te worden, daar het programma reeds ver gevorderd is. Sommige daarvan zijn zelfs zoo dringend geworden, dat ze grond leveren voor bijzondere maatregelen.

Er moet voorkomen worden, dat het Maasverkeer van onze havens afgeleid wordt wanneer eerlang de ten noorden van ons land gebouwde scheepvaartwegen voltooid zullen zijn. Daarom moeten vanaf het jaar 1934 de schepen van 600 ton gemakkelijk tusschen Luik en Antwerpen kunnen varen over onze Kempische kanalen. Tevens moet het Albertkanaal, dat de Belgische oplossing is van de verlenging der Maas- en Moezelvaart naar de Zee, in 1938 in bedrijf genomen worden.

De vertraging van die werken, zelfs niet slechts enkele jaren, zou nadeel berokkenen aan de Luiksche nijverheid, welke dan niet over zoo goede verbindingswegen als som-

tres industriels concurrents, enlèverait ensuite à Anvers un trafic qui lui appartient, retarderait enfin le développement de nos charbonnages campinois, mis en état d'infériorité vis-à-vis de charbonnages étrangers qui vont être bientôt desservis par des voies navigables de grande section. Un retard de quelques années pourrait compromettre irrémédiablement une situation acquise, car les courants commerciaux qui se créeraient à notre détriment pendant une période transitoire ne pourraient plus être, totalement du moins, rétablis en notre faveur.

La proposition que nous présentons aux Chambres Législatives est éminemment nationale; elle a pour objet une amélioration importante de l'outillage du pays; les ouvrages dont elle permet la réalisation renforceront, par des liens économiques, l'union de diverses parties de la nation.

Le Premier Ministre,

Comte DE BROQUEVILLE.

Le Ministre des Finances,

Henri JASPAR.

Le Ministre des Travaux Publics,

G. SAP.

NOTE JUSTIFICATIVE A JOINDRE A L'EXPOSE DES MOTIFS.

1. — Aux termes de la loi du 24 avril 1928, le *Fonds spécial et temporaire des Grands Travaux* doit disposer d'une somme nette de 1,800,000,000 de francs qui sera mise à sa disposition par des versements annuels dont le montant est indiqué dans la colonne n° 1 du tableau.

2. — Les lois budgétaires votées par le Parlement ont mis, jusqu'à ce jour, 1,077,000,000 de francs à la disposition du *Fonds* par des versements dont le montant est indiqué dans la colonne n° 2 du tableau. On remarquera qu'en 1932 le crédit inscrit dans le budget voté a été inférieur de 100,000,000 de francs à la provision prévue dans la loi du 24 avril 1928.

3. — Les sommes à verser au *Fonds* à partir de 1933, suivant le projet de loi soumis au Parlement, sont indiquées dans la colonne n° 3. Elles s'élèvent au total à 2 milliards 223,000,000 de francs, somme qui ajoutée aux 1 milliard 077,000,000 de francs déjà versés au *Fonds* portera

mise mededingende nijverheidscentra beschikt, zou verder aan Antwerpen een verkeer ontnemen dat haar toebehoort, zou ten slotte de ontwikkeling vertragen van onze Kemische mijnen, daar ze dan achteruit staan bij vreemde mijnen die binnenkort scheepvaartwegen van groot profiel te kunnen dienste zullen hebben.

Een vertraging van enkele jaren zou de veroverde positie onherroepelijk kunnen in gevaar brengen, want de handelsstroomingen, die te onzen nadeele zouden ontstaan gedurende een overgangstijdperk, zouden niet meer, ten minste geheel, te onzen gunste kunnen gekeerd worden.

Het voorstel dat wij de Wetgevende Kamers voorleggen, is bij uitstek nationaal; het heeft ten doel een belangrijke verbetering van 's Lands uitrusting; de dienovereenkomstig tot stand gebrachte werken zullen door economische banden den samenhang tusschen verschillende deelen der natie versterken.

De Eerste Minister,

Graaf DE BROQUEVILLE.

De Minister van Financiën,

Henri JASPAR.

De Minister van Openbare Werken,

G. SAP.

BIJ DE MEMORIE VAN TOELICHTING TE VOEGEN STAVINGSNOTA.

1. — Naar luid van de wet van 24 April 1928 moet het *Bijzonder en tijdelijk Fonds der Grootte Werken* beschikken over een netto-som van 1,800,000,000 frank welke te harer beschikking zal gesteld worden door jaarlijksche stortingen waarvan het bedrag aangegeven is in kolom n° 1 der tabel.

2. — De door het Parlement goedgekeurde begrootingswetten hebben tot op heden 1,077,000,000 frank ter beschikking van het *Fonds* gesteld door stortingen, waarvan het bedrag aangegeven is in kolom n° 2 der tabel. Hierbij zal men opmerken dat in 1932 het in de goedgekeurde begrooting ingeschreven krediet 100,000,000 frank lager was dan het bedrag, voorzien in de wet van 24 April 1928.

3. — De sommen welke vanaf 1933 bij het *Fonds* moeten gestort worden volgens het aan het Parlement voorgelegd wetsontwerp, zijn aangegeven in kolom n° 3. Ze bedragen in totaal 2.223.000.000 frank, welke som, gevoegd bij de reeds in het *Fonds* gestorte 1,077.000.000 frank, het be-

le montant de la dotation du Fonds à 3,300,000,000 de francs.

4. — La dotation supplémentaire, qui est l'objet de la loi proposée, est donc $3,300 - 1,800 = 1,500$ millions de francs. Elle sera obtenue en ajoutant aux versements prévus pour les années 1933-1944 par la loi du 24 avril 1928, les suppléments de versement indiqués à la colonne 4.

drag van de dotatie van het Fonds brengen zal op 3,300 miljoen frank.

4. — De bijkomende dotatie, behandeld in de voorgedegde wet, belooft dus $3,300 - 1,800 = 1,500$ miljoen frank. Ze zal verkregen worden door bij de stortingen voorzien voor de jaren 1933-1944 door de wet van 24 April 1928, de bijkomende stortingen aangegeven in kolom 4 te voegen.

Années — Jaren	Sommes inscrites dans la loi du 24 avril 1928, créant le Fonds des Grands Travaux. — <i>Sommen ingeschreven in de wet van 24 April 1928 tot instelling van het Fonds der Groote Werken.</i>	Sommes votées par le Parlement et versées au compte du Fonds — <i>Sommen goedgekeurd door het Parlement en gestort op rekening van het Fonds.</i>	Sommes à demander à partir de 1933. — <i>Vanaf 1933 te vragen sommen.</i>	Différences des sommes des colonnes (1) et (2), d'une part, et (3), d'autre part. — <i>Verschil tusschen de sommen der kolonnen (1) en (2) eenenzijds en (3) anderzijds.</i>
	(1)	(2)	(3)	(4)
		En millions de fr. In miljoenen frank.		
1928	127	127	—	—
1929	250	250	—	—
1930	280	280	—	—
1931	270	270	—	—
1932	250	150	—	— 100
1933	140	—	400	+ 260
1934	130	—	400	+ 270
1935	90	—	350	+ 260
1936	80	—	300	+ 220
1937	80	—	200	+ 120
1938	70	—	200	+ 130
1939	11	—	150	+ 139
1940	11	—	150	+ 139
1941	11	—	73	+ 62
Total. — Totaal :	1,800	1,077	2,223	1,500

PROJET DE LOI**ALBERT,**

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Notre Premier Ministre, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre Nom aux Chambres législatives :

ARTICLE PREMIER.

La somme nette de 1,800,000,000 de francs, dont le Fonds spécial et temporaire des Grands Travaux peut disposer en vertu de l'article 5 de la loi du 24 avril 1928, est portée à 3 milliards trois cents millions de francs.

Cette somme sera mise à la disposition du Fonds par l'Etat, conformément aux dispositions d'une convention à passer entre eux et d'après les indications du tableau ci-dessous :

Pendant l'année :	Millions de francs
1933	400
1934	400
1935	350
1936	300
1937	200
1938	200
1939	150
1940	150
1941	73
	2,223

ART. 2.

Les sommes dont le Fonds dispose sont versées à un article spécial inscrit au titre II, chapitre IV, du budget pour ordre.

Donné à Bruxelles, le 21 février 1933.

ALBERT.

PAR LE ROI :

Le Premier Ministre,

Comte DE BROQUEVILLE.

Le Ministre des Finances,

Henri JASPAR.

Le Ministre des Travaux Publics,

G. SAP.

WETSONTWERP**ALBERT,**

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op voorstel van Onzen Eersten Minister, van Onzen Minister van Financiën en van Onzen Minister van Openbare Werken,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het wetsontwerp, waarvan de tekst hieronder volgt, zal in Onzen Naam aan de Wetgevende Kamers worden voorgelegd :

ARTIKEL 1.

De netto-som van 1,800,000,000 frank, waarover het bijzonder en tijdelijk fonds der Groote Werken mag beschikken krachtens artikel 5 der wet van 24 April 1928, wordt op 3 milliard driehonderd miljoen frank gebracht.

Die som zal door den Staat ter beschikking van het Fonds gesteld worden overeenkomstig de bepalingen van een tusschen hen te treffen overeenkomst en volgens de aanwijzingen van de onderstaande tabel :

Gedurende het jaar :	Millioen frank
1933	400
1934	400
1935	350
1936	300
1937	200
1938	200
1939	150
1940	150
1941	73
	2,223

ART. 2.

De sommen, waarover het Fonds beschikt, worden gestort op een bijzonder artikel, ingeschreven in titel II, hoofdstuk IV, van de begroting voor order.

Gegeven te Brussel, den 21 Februari 1933.

ALBERT.

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Eerste Minister,

Graaf DE BROQUEVILLE.

De Minister van Financiën,

Henri JASPAR.

De Minister van Openbare Werken,

G. SAP.