

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

20 DÉCEMBRE 1944.

PROJET DE LOI

relatif au compte de prévision de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi pour l'exercice 1945.

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS
PAR M. VAN GLABBEKE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi qui vous est soumis comporte, en son article premier, l'approbation du compte de prévision de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi. L'article 2 du projet prévoit l'inscription au budget extraordinaire pour l'exercice 1945 d'un crédit de 113 millions de francs destiné à alimenter le fonds spécial institué par la loi du 11 juillet 1935 pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi.

Ce projet de loi offre un caractère de particulière urgence. En effet, votre commission n'a été pratiquement saisie du projet qu'en date du 12 décembre 1944. Aux termes de l'article 6, 4^e alinéa de la loi créant l'Office, le Ministre des Transports est tenu de soumettre le rapport sur l'exercice écoulé ainsi que le compte de prévision pour l'année 1945 avant le 15 novembre 1944. En fait, le projet

Composition de la Commission : MM. Fischer, président, Bailon, Coussens, De Groeve, Goetghebeur, Jaminet, Mampaey, Marck, Mondelaers, Van Hoeck. — De Bruyn, de Fuisseaux, Fromont, Gelders, Goffaux, Peurquaet, Samyn. — De Muyter, Duray, Pierco, Van Glabbeke.

Voir :

7 : Projet de loi.

20 DECEMBER 1944.

WETSONTWERP

betreffende de raming van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord-Zuid-Verbinding voor het dienstjaar 1945.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR VERKEERSWEZEN UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER VAN GLABBEKE.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Het eerste artikel van het wetsontwerp dat U wordt onderworpen, voorziet de goedkeuring van de raming van het Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuid-verbinding. Artikel 2 van het ontwerp behelst de inschrijving op de buitengewone begroting voor het dienstjaar 1945 van een krediet van 113,000,000 frank tot staving van het bijzonder fonds ingericht bij de wet van 11 Juli 1935 voor de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding.

Dit wetsontwerp is van uiterst dringenden aard. Inderdaad, het ontwerp werd practisch slechts op 12 December 1944 aanhangig gemaakt bij uw Commissie. Naar luid van artikel 6, 4^e alinea van de wet houdende oprichting van het Bureau, moet de Minister van Verkeerswezen het verslag over het afgelopen dienstjaar alsmede de raming voor het jaar 1945, indienen vóór 15 November 1944. Fei-

Samenstelling van de Commissie : De HH. Fischer, voorzitter, Bailon, Coussens, De Groeve, Goetghebeur, Jaminet, Mampaey, Marck, Mondelaers, Van Hoeck. — De Bruyn, de Fuisseaux, Fromont, Gelders, Goffaux, Peurquaet, Samyn. — De Muyter, Duray, Pierco, Van Glabbeke.

Zie :

7 : Wetsontwerp.

de loi a été déposé à l'extrême limite du délai légal, soit le 14 novembre 1944. Le même jour, par décision de la Chambre, il a été renvoyé à la Commission des Transports. Toutefois, le texte déposé ne comportait pas de traduction flamande et, d'autre part, les lenteurs apportées à la correction des épreuves d'imprimerie entraînerent un retard. C'est ainsi que le document ne put être distribué aux membres de la Chambre qu'à la date du 9 décembre 1944. Les épreuves avaient été corrigées au département. La Commission des Transports se réunit le 12 décembre 1944 et le projet lui fut remis au cours de cette séance. Sans doute ce retard s'explique-t-il par les circonstances exceptionnelles du moment. Il est cependant hautement souhaitable qu'à l'avenir le Parlement soit saisi du projet de loi relatif au compte de prévision de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi aussitôt que possible et, en tous cas, avant la date limite fixée dans la loi. Il doit d'autant plus en être ainsi qu'à défaut pour les Chambres d'avoir voté ce compte avant le 1^{er} janvier, celui-ci est considéré comme adopté d'office avec l'approbation des crédits correspondants. Par ailleurs, il se conçoit aisément que la Commission des Transports soit désireuse de pouvoir étudier, par le détail, un projet de loi de cette importance.

Pour apprécier comme il convient la dépense totale à faire, il faut tenir compte des prévisions figurant au rapport pour l'exercice 1937. A cette époque, l'estimation totale s'élevait à 742,000,000 de francs à charge de l'Etat. Tenant compte des prix en vigueur au 10 mai 1940 ainsi que de certaines améliorations apportées au projet initial, cette estimation doit être portée à 834,000,000 de francs. En outre, la guerre et la dévaluation qui a suivi ont porté la dépense présumée de 834,000,000 à 1 milliard 353,000,000 de francs, ou 1.238 millions, ou 1.124 millions, suivant que les prix du 10 mai sont doublés, augmentés de 75 ou de 50 p. c. Si l'on déduit les travaux déjà exécutés, soit 435 millions, il reste donc à dépenser par l'Etat, pour l'ensemble des travaux nécessités par l'exécution de la Jonction, 920 millions, 806 millions ou 732 millions, suivant la base adoptée pour l'augmentation des prix.

Dans l'incertitude actuelle des marchés, tant en ce qui concerne les matériaux que la main-d'œuvre et les transports, toute prévision détaillée des travaux qu'il sera possible d'exécuter est vraiment malaisée. C'est la raison pour laquelle, dans le compte de prévision, on s'en est tenu à une estimation globale de 60 millions pour les entreprises gérées par l'Office et de 60 millions également pour celles gérées par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges. A cela viennent encore s'ajouter 15 millions prévus pour les expropriations qui restent à réaliser à Uccle et à Watermael-Boitsfort. Compte tenu des autres dépenses, le total des décaissements probables pour l'année 1945 s'élèvera à la somme de 138 millions. C'est cette situation qui nécessite l'inscription d'un crédit nouveau de 113 millions au budget extraordinaire de 1945.

telijk, werd het wetsontwerp ingediend op de uiterste grens van den wettelijken termijn, namelijk op 14 November 1944. Denzelfden dag werd het, bij beslissing van de Kamer, verzonden naar de Commissie voor Verkeerswezen. De ingediende tekst was echter niet vergezeld van een Nederlandsche vertaling en, daarenboven, ontstond er vertraging wegens het aanslepen van de verbetering van de drukproeven. Zoo kon het stuk eerst op 9 December 1944 worden rondgedeeld aan de leden van de Kamer. De proeven werden verbeterd op het Departement. De Commissie voor Verkeerswezen vergaderde op 12 December 1944 en het ontwerp werd haar overgemaakt in den loop van deze vergadenig. Deze vertraging kan, ongetwijfeld, worden toegeschreven aan de buitengewone omstandigheden van het oogenblik. Het is echter ten zeerste te wenschen, dat in het vervolg het wetsontwerp betreffende de raming van het Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuid-Verbinding zoo spoedig mogelijk en, in elk geval, vóór den bij de wet gestelden datum, bij het Parlement zou worden aanhangig gemaakt. Dit geldt des te meer daar, ingeval de Kamers deze raming niet vóór 1 Januari goedkeuren, deze als van rechtswege aangenomen wordt beschouwd samen met de overeenstemmende kredieten.

Om zich een denkbeeld te kunnen vormen van de totaaluitgave welke nog te doen valt, moet men rekening houden met de raming welke voorkomt in het verslag voor het dienstjaar 1937. Op dat tijdstip, bedroeg de totale raming 742,000,000 frank ten laste van den Staat. Indien men rekening houdt met de prijzen die op 10 Mei 1940 golden, alsmede met sommige verbeteringen welke het oorspronkelijk ontwerp heeft ondergaan, moet deze raming worden gebracht op 834,000,000 frank. Daarenboven, hebben de oorlog en de daarop volgende devaluatie de vermoedelijke uitgave van 834,000,000 frank op 1,353,000,000 frank, of 1,238 miljoen, of 1,124 miljoen gebracht, naarmate dat de prijzen van 10 Mei 1940 worden verdubbeld, met 75 of 50 % worden verhoogd. Indien men de reeds uitgevoerde werken aftrekt, hetzij 435 miljoen, blijft er dus voor den Staat een uitgave over voor al de werken welke nog noodig zijn voor de uitvoering van de Verbinding, ten bedrage van 920 miljoen, 806 miljoen of 732 miljoen, volgens de basis welke wordt aangenomen voor de prijsverhoging.

Wegens de huidige onzekerheid van de aannemingen zoowel wat de materialen als wat het arbeidsloon en het vervoer betreft, is een omstandige raming van de werken welke nog kunnen worden uitgevoerd, niet bijster gemakkelijk. Dit is de reden waarom men zich bij de raming gehouden heeft aan een globale raming van 60 miljoen voor de ondernemingen beheerd door het Nationaal Bureau en van nogeens 60 miljoen voor deze beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Daarbij komen dan nog 15 miljoen voor de onteigeningen welke nog moeten worden gedaan te Ukkel en Watermaal-Boschvoorde. Rekening houdend met de andere uitgaven, zal het vermoedelijk totaalbedrag voor het jaar 1945 de som bedragen van 138 miljoen. In verband met dezen toestand is de inschrijving noodig van een nieuw krediet van 113 miljoen op de buitengewone begroting voor 1945.

Les prélèvements à faire au budget pour Ordre étant estimés à environ 138 millions et le disponible probable sur les crédits des années antérieures étant de 25 millions environ, le chiffre de 133 millions se trouve ainsi justifié.

En conséquence, votre Commission estime qu'il y a lieu de voter d'urgence le projet de loi qui vous est soumis.

Un membre de votre commission a estimé devoir poser à Monsieur le Ministre des Communications les questions suivantes :

1° Vers quelle date environ l'honorable ministre estime-t-il que la jonction Nord-Midi sera achevée ?

2° Sur quels éléments d'appréciation, sur quelles données se base le ministre pour écrire, dans le projet de loi, que les prix des travaux restant à exécuter après 1944 seront supposés doublés par rapport aux prix du 10 mai 1940 ?

N'est-il pas dangereux de mentionner cela ? Les adjudications et entreprises ne se baseront-elles pas, dans la suite, sur cette déclaration officielle ?

3° Quel est le nombre approximatif d'ouvriers que les chantiers ont occupés avant la guerre ? Quel sera-t-il à la reprise normale des travaux ? Cette question est posée en vue d'être renseigné sur la mise au travail des chômeurs.

Monsieur le Ministre des Communications a bien voulu fournir, aux trois questions ci-dessus, les réponses suivantes :

1° On estime que les travaux pourraient durer encore trois ans à partir du moment où ils pourront être repris activement.

Ce délai est surtout nécessité par les travaux de relèvement des installations de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi qui doivent se faire par étapes successives pour y maintenir une grande partie du trafic.

Certains ponts doivent se faire en 5 ou 6 tronçons différents, l'un ne pouvant être entamé avant l'achèvement du précédent et sa mise en service.

2° Dans l'incertitude où l'on se trouve des prix futurs, nous avons fait les estimations dans trois hypothèses différentes :

- a) les prix futurs seront doublés ;
- b) les prix subiront une hausse de 75 p. c. ;
- c) les prix subiront une hausse de 50 p. c.

3° Nombre d'ouvriers des chantiers avant mai 1940 : environ 2.000. Actuellement, ce nombre n'atteint qu'environ 250. Mais il faut tenir compte de ce qu'avant 1940, plu-

Daar de afnemingen op de begroting voor Orde op ongeveer 138 miljoen worden geraamd en het beschikbaar saldo van de kredieten van de vorige jaren ongeveer 25 miljoen bedraagt, is het cijfer van 133 miljoen aldus verantwoord.

Dientengevolge, is uw Commissie van oordeel, dat het U voorgelegd ontwerp zonder verwijl moet worden gestemd.

Een lid van uw Commissie achtte het noodig de volgende vragen te stellen aan den achtbaren Minister van Verkeerswezen :

1° Omstreeks welken datum meent de achtbare Minister dat de Noord-Zuid-Verbinding zal voltooid zijn ?

2° Op welke ramingen, op welke gegevens steunt de achtbare Minister om in het wetsontwerp te schrijven, dat de kosten van de werken welke na 1944 nog moeten worden uitgevoerd, vermoedelijk het dubbel zullen bedragen in vergelijking met de prijzen van 10 Mei 1940 ?

Is het niet gevaarlijk zulks te vermelden ? Zullen de aanbestedingen en aannemingen in het vervolg niet steunen op deze officieele verklaring ?

3° Welk is, bij benadering, het aantal werklieden dat voor den oorlog werd gebezigd op de werven ? Hoe hoog zal het zijn bij de normale hervatting van de werken ? Deze vraag wordt gesteld in verband met de tewerkstelling van de werklozen.

De heer Minister van Verkeerswezen was zoo vriendelijk de volgende antwoorden te verstrekken op deze drie vragen :

1° Men is de meening toegedaan, dat de werken nog drie jaar zouden kunnen duren met ingang van het oogenblik waarop zij werkelijk zullen kunnen worden voortgezet.

Deze termijn is vooral te wijten aan de ophoogingswerken van de inrichtingen van Brussel-Noord en Brussel-Zuid welke stuksgewijs moeten geschieden ten einde er een groot deel van het verkeer op peil te houden.

Sommige bruggen moeten worden gebouwd in 5 of 6 verschillende stukken, daar het eene niet kan worden aangevangen vooraleer het vorige is voltooid en in dienst is gesteld.

2° Wegens de onzekerheid waarin men verkeert omtrent de toekomstige prijzen, hebben wij de ramingen gedaan in drie verschillende onderstellingen :

- a) de toekomstige prijzen worden verdubbeld ;
- b) de prijzen zullen een stijging ondergaan van 75 t. h. ;
- c) de prijzen zullen een stijging ondergaan van 50 t. h. ;

3° Aantal werklieden op de werven voor Mei 1940 : ongeveer 2.000. Voor het oogenblik bedraagt dit aantal slechts ongeveer 250. Men moet echter niet uit het oog

sieurs milliers d'ouvriers travaillaient indirectement pour la Jonction dans les usines métallurgiques, les ateliers de construction, les cimenteries, etc...

Lorsque les travaux pourront reprendre activement, le nombre d'ouvriers des chantiers pourra être sérieusement augmenté, comme le permet la situation des chantiers abandonnés.

En sa séance du 20 décembre 1944, votre commission a approuvé le présent rapport à l'unanimité.

Le Rapporteur,

A. VAN GLABBEKE.

Le Président,

F. FISCHER.

vernezen, dat voor 1940, verscheidene duizenden werklieden onrechtstreeks werkten voor de Verbinding in de metaalbedrijven, de constructiewerkhuizen, de cementfabrieken, enz.

Wanneer de werken opnieuw ernstig zullen kunnen worden hervat, zal het aantal werklieden op de werven merkkelijk kunnen worden verhoogd, zooals de toestand van de stilgelegde werven het toelaat.

Dit verslag werd eenparig door uw Commissie goedgekeurd in haar vergadering van 20 December 1944.

De Verslaggever,

A. VAN GLABBEKE.

De Voorzitter,

F. FISCHER.
