

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1939-1940.

SÉANCE DU 20 MARS 1940.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le projet de loi contenant le Budget du Ministère des Travaux Publics et de la Résorption du Chômage pour l'exercice 1940.

(Voir les n^{os} 4-XI, 61, 86 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 18, 23 et 25 janvier 1940; le n^o 5-XI du Sénat.)

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1939-1940.

VERGADERING VAN 20 MAART 1940.

Verslag uit naam van de Commissie van Openbare Werken belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de Begroting van het Ministerie van Openbare Werken en Werkverschaffing voor het dienstjaar 1940.

(Zie de n^{rs} 4-XI, 61, 86 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 18, 23 en 25 Januari 1940; n^r 5-XI van den Senaat.)

Présents : MM. VAN BELLE, président-rapporteur; BERNARD (Rodolphe), CLAESSENS, FOBE, JOACHIM, KRONACHER, LALEMAND, le vicomte SIMONIS, VANDENBULCKE et VANHONSEBROUCK.

SOMMAIRE.

	<i>Pages.</i>
1. — Préambule.	2
2. — La mobilisation et les moyens de transport.	2
3. — Commission consultative de la réglementation de la circulation routière.	4
4. — La crise internationale et nos industries :	
a) Le bâtiment;	5
b) Les carrières;	7
c) Les cimenteries;	8
d) Suggestions pratiques.	11
5. — Travaux publics :	
a) Grands travaux;	12
b) Petits travaux.	13
6. — Examen du budget.	15
7. — Travaux d'art. — Accidents.	19
8. — Annexe. — Observations des membres de la Commission.	21

INHOUD.

	<i>Bldz.</i>
1. — Inleiding.	2
2. — De mobilisatie en de vervoermiddelen.	2
3. — Raadgevende Commissie voor de reglementeering van het wegverkeer.	4
4. — De internationale crisis en onze bedrijven :	
a) De bouwnijverheid;	5
b) De steengroeven	7
c) De cementfabrieken;	8
d) Praktische wenken.	11
5. — Openbare werken :	
a) Groote werken;	12
b) Kleine werken.	13
6. — Onderzoek der begroting.	15
7. — Kunstwerken. — Ongevallen.	19
8. — Bijlage. — Opmerkingen van de leden der Commissie.	21

MESDAMES, MESSIEURS,

1. — Préambule.

Votre Commission a estimé ne pas devoir examiner le budget des Travaux publics, avant d'avoir la certitude qu'il pourrait être discuté en même temps que le budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires.

Dans le rapport pour l'exercice 1936, nous avons déjà montré combien il est difficile, sinon impossible, d'empêcher que les discussions séparées des deux budgets s'entremêlent et recommandent particulièrement au chapitre des Travaux publics. Mieux vaut donc n'avoir qu'une seule discussion, qui pourra être brève, étant donné, d'une part, la situation internationale et, d'autre part, l'examen qui s'est déjà produit à la Chambre des Représentants.

Ce rapport sera aussi concis que possible, car nous n'y examinerons que quelques points essentiels des budgets, laissant à des temps meilleurs l'examen de questions, certes très importantes, mais dont la solution n'exige pas une réalisation urgente.

2. — La mobilisation et les moyens de transport.

Depuis plusieurs années, votre Commission a attiré votre attention et celle du Département sur la question des tramways, trolleybus et autobus.

L'année dernière nous écrivions encore : (pages 4 et 5) : « Mais on nous permettra de jeter, à nouveau, un cri d'alarme lorsque nous constatons la lenteur avec laquelle on s'occupe des liens qui existent entre les moyens de transport, les routes, la défense nationale et celle de nos sites.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

1. — Inleiding.

Uw Commissie heeft gemeend de begroting van Openbare Werken niet te moeten onderzoeken vooraleer de zekerheid te hebben dat zij zou kunnen worden besproken samen met de begroting der Buitengewone Ontvangsten en uitgaven.

In het verslag voor het dienstjaar 1936 hebben wij aangetoond hoe moeilijk, zooniet onmogelijk het is te belletten dat afzonderlijke besprekingen van de twee begrotingen dooreenloopen en herbeginnen vooral op het hoofdstuk der Openbare Werken. Beter is dus dat er slechts een enkele bespreking plaats hebbe die, gezien eensdeels den internationalen toestand en anderdeels het onderzoek dat reeds in de Kamer heeft plaats gehad, kort kan zijn.

Dit verslag zal zoo bondig mogelijk zijn omdat wij daarin slechts enkele essentiele punten van de begrotingen zullen onderzoeken terwijl wij het onderzoek van vraagstukken die stellig zeer belangrijk zijn, maar waarvan de oplossing niet dringend geboden is, zullen uitstellen tot betere tijden.

2. — De mobilisatie en de vervoermiddelen.

Sedert verschillende jaren heeft uw Commissie uw aandacht en deze van het Departement gevestigd op het vraagstuk van de tramwegen, trolleybussen en autobussen.

Verleden jaar nog schreven wij : « Maar men zal ons toelaten andermaal een alarmkreet te slaken wanneer wij vaststellen met welke traagheid men zich bezighoudt met de banden die bestaan tusschen de vervoermiddelen, de wegen, de landsverdediging en de verdediging van ons natuurschoon.

» Nous avons assisté, il y a quelques mois, à la mise du pays sur pied de paix renforcé et nous avons bien dû constater le manque de moyens de transport rapides et convenables.

» Nous devons rendre hommage au Département de la Défense nationale pour la manière dont il a réalisé cette mobilisation partielle avec des moyens de fortune et malgré quelques critiques inévitables en pareille circonstance, reconnaître que les résultats obtenus ont été concluants.

» Mais nous pouvons dire aussi que l'obligation pour l'armée de faire appel à toute espèce de véhicules a nui à une réalisation plus rapide du programme à réaliser et a jeté un trouble plus grand dans l'organisation économique du pays.

» Sans vouloir nous immiscer dans le domaine de la Défense nationale, nous pouvons affirmer, une fois de plus, que la mise sur pied de paix renforcé de l'armée, a démontré clairement qu'il fallait arriver, à bref délai, à supprimer dans notre pays, tous les tramways et les trolleybus, moyens de transport périmés, pour les remplacer par des autobus, capables de se mouvoir en toutes circonstances et de rendre d'immenses services en cas de mobilisation. »

Nous avons tenu à reproduire ces lignes car l'expérience nouvelle, faite en 1939, a démontré d'une manière lumineuse et indiscutable que nous avons raison de jeter ce cri d'alarme.

Au mois de mars 1938, lors de la discussion du budget des Travaux publics, M. Merlot, alors Ministre de ce Département, a marqué son accord sur la nécessité d'entrer dans les vues que nous avons exposées.

Votre Commission désire savoir où en est l'étude de cette question et celle

» Enkele maanden geleden waren wij getuige van het op versterkten vredesvoet brengen van het leger en wij zijn verplicht geweest het gebrek aan vlugge en behoorlijke vervoermiddelen vast te stellen.

» Wij moeten hulde brengen aan het Departement van Landsverdediging voor de wijze waarop het met noodmiddelen deze gedeeltelijke mobilisatie heeft verwezenlijkt en, ondanks enkele onvermijdelijke kritiek in dergelijke omstandigheid, toegeven dat de verkregen uitslagen afdoende waren.

» Wij mogen echter ook zeggen dat de verplichting voor het leger zijn toevlucht te nemen tot allerlei soorten vervoermiddelen een vluggere verwezenlijking van het te volbrengen programma heeft geschaad en een grooter stoornis in de economische inrichting van het land heeft verwekt.

» Zonder ons te willen begeven op het gebied van landsverdediging, mogen wij wel eens te meer bevestigen dat het brengen van het leger op versterkten vredesvoet, duidelijk bewezen heeft dat men er moest toe komen binnen korten tijd al de tramwegen en trolleybussen, die verouderde vervoermiddelen zijn, af te schaffen, om ze te vervangen door autobussen welke zich in alle omstandigheden kunnen bewegen en ontzaglijke diensten leveren in geval van mobilisatie.»

Wij hebben eraan gehecht deze regelen over te nemen omdat uit de nieuwe proefneming die in 1939 werd gedaan, klaar is gebleken dat wij onbetwistbaar gelijk hadden dezen alarmkreet te slaken.

In Maart 1938, bij de bespreking der begroting van Openbare Werken, heeft de heer Merlot, toenmalig Minister van Openbare Werken, zijn instemming betuigd met de noodzakelijkheid den weg op te gaan dien wij hebben aangeduid.

Uw Commissie verlangt te weten hoever het staat met de studie van

connexe des carburants. Il y va de l'intérêt vital du pays, en ce moment où les moyens de transport et de communication ont un rôle de premier ordre à remplir.

Après la tourmente, lorsque notre pays pourra reprendre sa propagande pour le tourisme, on sera heureux de constater la disparition des trop nombreux poteaux qui ornent nos routes et des toiles d'araignées de plus en plus épaisses qui trônent au-dessus de nos têtes.

Nos sites retrouveront leur aspect naturel et attrayant et les étrangers afflueront chez nous pour admirer nos richesses nationales, dont rien ne viendra plus ternir la beauté.

3. — Commission Consultative de la réglementation de la circulation routière.

Cette commission (extra-parlementaire) pour la réglementation routière, a été installée dernièrement. La Ligue pour la sécurité des routes et la défense de la circulation pédestre, a adressé une protestation à M. le Ministre des Travaux publics, parce qu'aucune suite n'a été donnée à sa demande d'être représentée au sein de cet organisme.

Votre Commission a estimé unanimement que cette réclamation était fondée et a émis le vœu de voir représenter la Ligue des piétons dans cet organisme, qui doit s'occuper, non seulement de la sécurité des automobilistes, mais aussi de tous les usagers de la route.

Dans notre rapport pour l'exercice 1938, nous disions (page 12) : « Il faut, qu'une fois pour toutes, le Département admette que les routes sont faites pour toute la population et qu'elles doivent être construites de

dit vraagstuk en van het daarmee verbandhoudende vraagstuk der motorbrandstoffen. Het levensbelang van het Land staat op het spel nu dat de vervoer- en verkeersmiddelen een eerste rangsrol te vervullen hebben.

Na den storm, wanneer ons land opnieuw zijn propaganda ten voordeele van het toerisme zal kunnen hervatten, zal men met genoegen de verdwijning vaststellen van de palen die al te veel onze wegen ontsieren alsmede van de steeds dichter spinnewebben die boven onze hoofden gespannen zijn.

Onze landschappen zullen opnieuw hun natuurlijk uitzicht verkregen hebben en de vreemdelingen zullen bij ons toestroomen om onze nationale rijkdommen te bewonderen, waarvan niets meer de schoonheid zal komen bekladden.

3. — Raadgevende Commissie voor de reglementeering van het wegverkeer.

Deze extraparlamentaire commissie voor de regeling van het wegverkeer werd onlangs aangesteld. De Bond voor de veiligheid der wegen en de verdediging van de voetgangers heeft een protest gezonden aan den Minister van Openbare Werken omdat er geen gevolg werd gegeven aan zijn verzoek om in den schoot van dit organisme te zijn vertegenwoordigd.

Uw Commissie heeft eensgezind geoordeeld dat deze klacht gegrond was en zij heeft den wensch uitgedrukt dat de Bond der voetgangers zou in dit organisme vertegenwoordigd zijn dat zich moet bezighouden niet alleen met de veiligheid van de automobilisten, maar ook van alle weggebruikers.

In ons verslag voor het dienstjaar 1938 verklaarden wij : « Het Departement moet eens voor goed aannemen dat de wegen gemaakt zijn voor de heele bevolking en dat zij derwijze moeten worden aangelegd dat het

manière à assurer la libre circulation dans la plus entière sécurité des trois éléments : transports, cyclistes et piétons ».

Si, dès 1936, nous avons indiqué avec force que les routes devaient être construites pour tout le monde, c'est que, dès cette époque déjà, nous estimions que les différentes catégories d'usagers devaient pouvoir manifester leurs desiderata dans les organismes compétents.

Votre Commission en émettant unanimement le vœu de voir des représentants de la Ligue des Piétons siéger au sein de la Commission consultative de la réglementation de la circulation routière, n'a fait que donner une suite logique à des idées qu'elle a émises depuis plusieurs années.

Nous espérons fermement que ce vœu sera réalisé par M. le Ministre des Travaux publics.

4. — La crise internationale et nos industries.

La crise internationale a bouleversé notre économie nationale; c'est ainsi que nous voyons l'industrie des mines et celle de la métallurgie prendre un essor grandissant en raison des demandes provoquées par la guerre en Europe.

Par contre, il en est d'autres qui sont frappées à mort; ce sont surtout celles dont l'activité se rattache à l'exécution de travaux publics. Nul ne peut cependant contester la nécessité de maintenir ces industries en activité, dans l'intérêt même du pays tout entier.

a) LE BATIMENT.

Cette industrie, qui paie son tribut aux intempéries qui sévissent sur notre pays, a subi cette année les effets d'un hiver extrêmement rigoureux et, de plus, paie un tribut immense à la crise créée par la situation internationale.

vrije verkeer wordt verzekerd in de meest volledige vrijheid van de drie bestanddeelen : vervoer, wielrijders en voetgangers.»

Zoo wij reeds in 1936 met klem er hebben op gewezen, dat de wegen moesten worden aangelegd voor iedereen, dan is het omdat wij reeds te dien tijde oordeelden dat de verschillende categorieën weggebruikers hun desiderata moesten kunnen doen kennen in de bevoegde organismen.

Uw Commissie, door eenparig den wensch uit te drukken dat vertegenwoordigers van den Bond der voetgangers zouden zitting hebben in den schoot der Raadgevende commissie voor de regeling van het wegverkeer, heeft slechts logisch gevolg gegeven aan opvattingen die zij sedert verschillende jaren heeft uitgedrukt.

Wij hopen vast dat deze wensch zou worden verwezenlijkt door den Minister van Openbare werken.

4. — De internationale crisis en onze bedrijven.

De internationale crisis heeft onze nationale economie verstoord. Aldus zien wij het mijnbedrijf en het metaalbedrijf voortdurend grooteren bloei nemen wegens aanvragen verwekt door den oorlog in Europa.

Daarentegen zijn andere bedrijven ten doode getroffen. Het zijn vooral de bedrijven die verband houden met de uitvoering van openbare werken. Niemand kan echter de noodzakelijkheid betwisten om deze bedrijven in leven te houden in het belang zelf van het heele land.

a) DE BOUWNIJVERHEID.

Deze nijverheid, die haar tol betaalt aan het ongunstige weder dat heerscht over ons land, heeft dit jaar de gevolgen van een uiterst strengen winter ondergaan, en lijdt bovendien ontzaglijk onder de crisis geschapen door den internationalen toestand.

Il n'y a pas lieu, dès lors, d'être surpris des nombreuses démarches effectuées auprès de M. le Premier Ministre et de M. le Ministre des Travaux publics, tant par les représentants des organisations ouvrières et patronales, que par les membres, patrons et ouvriers, des commissions paritaires.

Un mémorandum, remis à M. le Ministre des Travaux publics par la Centrale générale du bâtiment, indique que cette industrie occupe 238,000 ouvriers (suivant le recensement de 1930), soit 14.96 p. c. du total des travailleurs occupés dans notre pays (1,590,404). Elle occupe la seconde place dans l'importance de nos industries.

Il montre l'importance du chômage (44.66 p. c. au mois d'octobre, 80 p. c. en février) provoqué par la situation internationale, qui a arrêté net tous les travaux entrepris ou à entreprendre par les particuliers. Au cours des six mois de guerre européenne, la situation n'a fait que s'aggraver et c'est la catastrophe qui montre sa figure hideuse aux entrepreneurs et aux ouvriers, si une réaction énergique et puissante n'est pas faite de la part des pouvoirs publics.

Il ne faut pas perdre de vue que l'industrie du bâtiment est éminemment nationale; la presque totalité des matières premières qu'elle utilise est belge; elle incorpore dans ses travaux la plus grande partie de main-d'œuvre; pour établir l'importance de celle-ci, il faudrait remonter à la source en partant de la carrière de sable et passant par la briqueterie, les terrassements, les carrières de pierre et de ciment, la céramique, le transport, la serrurerie, la tapisserie, la peinture etc., etc. On trouverait ainsi que la proportion de main-d'œuvre incorporée dans l'industrie du bâtiment est la plus considérable que l'on puisse trouver.

Derhalve moet het ons niet verwonderen dat er talrijke stappen worden gedaan bij den Eerste-Minister en bij den Minister van Openbare Werken, zoowel door de vertegenwoordigers van de werknemers- en werkgeversorganisaties, als door de leden, werkgevers en arbeiders, van de paritaire commissiën.

Een memorandum overhandigd aan den Minister van Openbare Werken door de Algemeene Centrale van het bouwbedrijf, toont aan dat dit bedrijf 238.000 arbeiders te werk stelt volgens de telling van 1930, zegge 14.96 t. h. van het totaal der in ons land tewerkgestelde arbeiders (1,590,404). Het bekleedt de tweede plaats in onze bedrijven.

Daaruit blijkt de belangrijkheid van de werkloosheid (44.66 t. h. in de maand October, 80 t. h. in Februari) veroorzaakt door den internationalen toestand, die al de door de particulieren aangevatte of aan te vatten werken heeft stilgelegd. Tijdens de zes maanden Europeeschen oorlog is de toestand steeds verergerd en de ramp vertoont haar afzichtelijk gelaat aan de aannemers en arbeiders, indien er zich geen krachtdadige en sterke reactie voordoet vanwege de openbare besturen.

Er mag niet uit het oog worden verloren dat de bouwnijverheid bij uitstek nationaal is; de meeste grondstoffen die zij benuttigt zijn Belgisch; zij bezigt de grootste verhouding werkkrachten; om de belangrijkheid daarvan te doen uitschijnen, zou men moeten opklimmen tot de bron, te beginnen met de zandgroef en gaande langs de steenbakkerij, de grondwerken, de steengroeven en cementgroeven, de ceramieknijverheid, het vervoer, de slotenmakerij, het behangersbedrijf, het schildersbedrijf, enz., enz. Aldus zou men vaststellen dat de verhouding werkkrachten, gebezigd door het bouwbedrijf, de aanzienlijkste is die men kan vinden.

La Centrale Générale préconise une politique de construction d'habitations à bon marché et indique au Ministre compétent les moyens à envisager pour arriver à sa réalisation.

Nous savons que M. le Ministre des Travaux publics étudie cette suggestion et nous serons particulièrement heureux s'il peut apporter à l'industrie du bâtiment l'aide et l'encouragement que sa situation spécialement difficile réclame.

Le nombre important d'ouvriers, d'entrepreneurs, de sous-traitants, d'artisans et de commerçants, qui vivent de l'activité de cette industrie, montre l'importance qu'il y a de l'aider à résoudre les difficultés actuelles.

b) LES CARRIÈRES.

L'industrie de la pierre occupe plus de 35,000 ouvriers dans notre pays; elle est aussi atteinte par la situation créée par la guerre européenne.

Les patrons et les ouvriers, ensemble et séparément, ont aussi multiplié les démarches auprès du Département des Travaux publics pour crier la détresse de leur industrie et réclamer que des mesures soient prises pour empêcher son effondrement.

Cette industrie est presque entièrement subordonnée à l'exécution de travaux publics de tous genres. Pour l'industrie du granit, c'est la concurrence de la pierre blanche de provenance étrangère qui provoque les récriminations, parfois exagérées et inexactes. Pour le grès et le porphyre, ce sont les mêmes produits étrangers qui, dans notre pays même, éliminent nos produits nationaux, provoquant un chômage excessif contre lequel il devient impossible de lutter.

Cependant, l'industrie de la pierre

De algemeene centrale stelt een politiek van het bouwen van goedkoop woningen voor en zij duidt aan den bevoegden Minister de midelen aan welke dienen overwogen om dit te kunnen verwezenlijken.

Wij weten dat de Minister van Openbare Werken dit voorstel onderzoekt en wij zullen ons bijzonder gelukkig achten indien hij aan de bouwnijverheid de hulp en de aanmoediging kan verschaffen die haar bijzonder moeilijke toestand vergt.

Het groot aantal arbeiders, aannemers, onder-aannemers, ambachtslieden en handelaars die van de activiteit van dit bedrijf leven, toont aan hoe belangrijk het is het te helpen de huidige moeilijkheden te boven te komen.

b) DE STEENGROEVEN.

De steennijverheid verschaft werk aan meer dan 35,000 arbeiders in ons land; zij ook lijdt onder den toestand geschapen door den Europeeschen oorlog.

De werkgevers en de arbeiders, gezamenlijk en afzonderlijk, hebben ook de stappen vermenigvuldigd bij het Departement van Openbare Werken om den nood van hun bedrijf uit te schreeuwen en te eischen dat er maatregelen zouden worden getroffen om zijn ondergang te beletten.

Dit bedrijf is bijna volledig afhankelijk van de uitvoering van openbare werken van allen aard. Voor de granietnijverheid is het de mededinging van de witte steen van vreemde herkomst, die de soms buitensporige en ongegronde klachten uitlokt. Voor de zandsteen en het porfier zijn het dezelfde buitenlandsche producten die in ons land zelf onze nationale producten uitschakelen en aldus overdriven werkloosheid veroorzaken, waartegen het onmogelijk wordt te kampen.

Nochtans bezigt de steennijverheid

incorpore dans ses produits une main-d'œuvre qualifiée considérable. Dans notre rapport sur le budget de 1936, nous avons écrit : « pour la route en pavés, si nous tenons compte que la fabrication des pavés comporte 75 p. c. de main-d'œuvre; que le terrassement (sans machine) en comporte 100 p. c.; que le pavage en lui-même en compte environ 80 p. c.; que le transport du sable, des cendrées et autres produits nécessaires peuvent en comporter au minimum 50 p. c., nous serons dans le vrai en disant que la proportion de main-d'œuvre dans l'ensemble doit approcher 80 p. c. ».

Forts de cette position d'industrie nationale, c'est-à-dire où il peut être constaté que tout ce qui y est incorporé est d'origine belge — matières premières et main-d'œuvre — les représentants de l'industrie de la pierre ont multiplié leurs démarches pour obtenir le soutien indispensable pour son maintien en activité.

Que M. le Ministre des Travaux publics nous permette de lui demander, si tous les efforts ont été accomplis non seulement pour effectuer dans notre pays le plus de travaux possible, mais aussi pour essayer de développer l'exportation des produits de l'industrie de la pierre et particulièrement les pierrailles, dont plusieurs pays ont en ce moment un besoin très impérieux.

Si ces efforts ont été réalisés et s'ils ont abouti, ils apporteront une aide précieuse à notre économie nationale; sinon, nous demandons que les démarches nécessaires soient accomplies sans retard.

c) LES CIMENTERIES.

L'industrie du ciment, par les matières premières qu'elle introduit dans sa production et par la main-d'œuvre qu'elle occupe, est sans conteste une industrie nationale.

voor haar producten een groote verhouding geschoolde arbeidskrachten. In ons verslag over de begroting van 1936 schreven wij : « Indien wij er rekening mee houden dat voor den kasseiweg de vervaardiging van straatstenen 75 t. n. werkkrachten omvat, het grondwerk (zonder machines) 100 t. h., de bestrating zelf ongeveer 80 t. h.; dat het vervoer van zand, sintels en andere noodige producten er minstens 50 t. h. kan bedragen, dan mogen wij zeggen dat de verhouding werkkrachten in het geheel 80 t. h. nabijkomt. »

Steunende op deze positie van nationale nijverheid, dat wil zeggen, waar kan worden vastgesteld dat alle bestanddeelen ervan van Belgischen oorsprong zijn, — grondstoffen en werkkrachten, — hebben de vertegenwoordigers van de steennijverheid hun stappen vermenigvuldigd om den steun te verkrijgen die onontbeerlijk is om dezelve in bedrijf te houden.

De Minister van Openbare Werken late ons toe hem te vragen of alle pogingen werden gedaan niet alleen om in ons land zooveel werken mogelijk uit te voeren, maar ook om te trachten uitbreiding te geven aan den uitvoer van producten van de steennijverheid en vooral van steenslag, waaraan verschillende landen op dit oogenblik dringend behoefte hebben.

Indien deze pogingen werden gedaan en uitslagen hebben opgeleverd, zullen zij een kostbare hulp verschaffen aan onze nationale economie; zooniet vragen wij dat de noodige stappen onverwijld zouden worden gedaan .

c) DE CEMENTFABRIEKEN.

De cementnijverheid, door de grondstoffen die in haar productie verwerkt worden en door de werkkrachten die zij bezigt, is ongetwijfeld een nationale nijverheid.

Elle est considérée, à juste titre, comme une industrie exportatrice. Cependant, ses possibilités d'exportation sont ligotées aux possibilités de fourniture dans le pays et, particulièrement, pour les pouvoirs publics.

Depuis le début des hostilités, cette industrie est entrée dans une crise profonde, qui a obligé ses représentants à multiplier leurs démarches, aussi bien au Département des Travaux publics qu'à celui des Affaires économiques.

La situation est tragique, dit un document remis par les patrons cimentiers à notre Ministre des Travaux publics. La plupart des marchés étrangers sont fermés en raison de la situation internationale. La production des stocks qui, généralement sont liquidés au début du printemps, a dû être arrêtée. Sur 96 fours, 4 seulement produisent (février 1940), et le nombre de chômeurs est considérable.

Cette situation, si elle persistait mettrait l'industrie cimentière dans l'obligation d'arrêter complètement sa production et, dit le document cité plus haut : « il va nous devenir impossible de nous maintenir sur les marchés d'outre-mer, si le marché intérieur n'est pas revivifié. Ceci découle du jeu de nos prix de revient. Dans l'industrie du ciment, à cause de l'importance des frais fixes, les prix de revient montent avec une rapidité qui croît à mesure que le rapport de la production effective à la capacité de production diminue. »

« Il est donc indispensable (continue le document), que l'écoulement de nos produits sur le marché intérieur soit favorisé. C'est pour notre industrie une question vitale. Et comme le développement de la construction privée ne paraît pas pouvoir être espéré dans les conjonctures actuelles, il n'est plus qu'une politique de travaux publics

Zij wordt terecht beschouwd als een uitvoernijverheid. Nochtans worden haar uitvoermogelijkheden begrensd door de mogelijke leveringen in het land en vooral voor de openbare besturen.

Sedert het begin der vijandelijkheden, maakt dit bedrijf een diepe crisis door die zijn vertegenwoordigers heeft verplicht hun stappen te vermenigvuldigen, zoowel bij het Departement van Openbare Werken als bij dit van Economische Zaken.

De toestand is tragisch, wordt er gezegd in een stuk door de cementfabrikanten overhandigd aan onzen Minister van Openbare Werken. De meeste vreemde markten zijn gesloten wegens den internationalen toestand. Het opstapelen van voorraden die doorgaans in het begin van de lente worden afgezet, moest worden stopgezet. Op 96 ovens, zijn er slechts vier die voortbrengen (Februari 1940) en het aantal werklozen is aanzienlijk.

Moest deze toestand aanhouden, dan zou de cementnijverheid zich verplicht zien haar productie volledig stop te zetten en het hooger aangehaald stuk zegt : « Het gaat ons onmogelijk worden stand te houden op de overzeesche markten indien de binnenlandsche markt niet wordt aangemoedigd. Dit vloeit voort uit het spel van onze kostende prijzen. In de cementnijverheid, wegens de aanzienlijke vaste kosten, stijgen de kostende prijzen met een snelheid die toeneemt naarmate de verhouding van de werkelijke productie tot het productievermogen afneemt. »

« Het is dus onontbeerlijk, zoo gaat het stuk verder, dat de afzet van onze producten op de binnenlandsche markt worde bevorderd. Het is voor onze nijverheid een levensvraagstuk. En daar de uitbreiding van de private bouwwerken niet schijnt te mogen worden verwacht in de huidige omstandigheden, is het alleen nog een

capable d'absorber d'importants tonnages de ciment, qui puisse maintenir en vie notre industrie. »

La démonstration étant faite que la disparition du marché intérieur, ou seulement d'une grande partie de ce marché, entraîne avec elle la disparition des marchés étrangers, — l'élévation des prix de revient ne permettant plus de lutter contre la concurrence, — il reste à voir ce qu'utilise en matériaux nationaux et en main-d'œuvre l'industrie du ciment.

« La fabrication d'une tonne de ciment, dit le document de l'Association cimentière, absorbe plus de 25 p.c. de main-d'œuvre directe. Mais, en outre, sur la base d'une production annuelle de 2,200,000 tonnes (c'est autour de ce chiffre qu'a gravité dans ces dernières années la production belge de C.P.A.), la fabrication du ciment Portland artificiel consomme par an quelque 660,000 tonnes de charbon, achète ou produit 150 millions de Kw. d'électricité, achète 30 à 40 millions de sacs en papier ou en jute. Elle est, par l'usure considérable de son matériel, un important client de l'industrie de la construction mécanique. Elle transporte en matières premières : craie, tuffeau, argile, charbon, environ trois fois son tonnage de produits fabriqués. Comme il s'agit de matières pondéreuses, elle alimente non seulement le trafic par chemin de fer, mais surtout la batellerie si éprouvée à l'heure actuelle. »

L'industrie cimentière est donc éminemment nationale puisque toutes ses matières premières sont tirées de notre propre sol et que son activité alimente une main-d'œuvre très nombreuse ainsi que d'autres industries sur le plan national.

Comme nous l'avons écrit plus haut,

politiek van openbare werken die nijmache is een aanzienlijke tonnemaat cement op te sloppen waardoor ons bedrijf in leven kan worden gehouden. »

Daar het bewijs is geleverd, dat het verdwijnen van de binnenlandsche markt of slechts van een groot deel van deze markt de verdwijning van de buitenlandsche markten met zich brengt, daar de stijging van de kostende prijzen niet meer toelaat te strijden tegen de mededinging, blijft er te zien wat de cementnijverheid bezigt aan nationale producten en aan werkrachten.

« Het vervaardigen van een ton cement, zegt het stuk van de Vereeniging der cementfabrieken, slurpt meer dan 25 t. h. rechtstreeksche werkrachten op. Maar bovendien, op de basis van een jaarlijksche voortbrengst van 2,200,000 ton (het is rond dit cijfer dat in de laatste jaren de Belgische productie van kunstmatig Portlandcement heeft geëvolueerd) verbruikt de fabricage van kunstmatig Portlandcement per jaar zoo wat 660.000 ton steenkool, koopt zij of brengt zij voort 150 miljoen kw. electriciteit, koopt zij 30 tot 40 miljoen zakken in papier of in jute. Door de aanzienlijke slijtage van haar materieel is zij een belangrijke klant van de mechanische bouwnijverheid. Zij vervoert aan grondstoffen : krijt, tufkrijt, klei, steenkool, ongeveer driemaal haar tonnemaat vervaardigde producten. Daar het zware grondstoffen betreft, voedt zij niet alleen het vervoer per spoor, maar vooral de scheepvaart die op dit oogenblik zoo zwaar is getroffen. »

De cementnijverheid is dus een bij uitstek nationale nijverheid vermits al haar grondstoffen worden getrokken uit onzen eigen grond en vermits haar bedrijvigheid zeer talrijke werkrachten bezigt en andere bedrijven op het nationaal plan in leven houdt.

Zooals wij hooger hebben geschre-

l'industrie cimentière comprend deux compartiments dont l'un conditionne les possibilités de l'autre.

Il importe donc que le Département des Travaux publics apporte le concours le plus large à cette industrie, qui ne peut lutter sur le marché extérieur qu'en raison de la consommation intérieure.

Nous savons que M. le Ministre des Travaux publics étudie la situation et nous souhaitons qu'il puisse nous apporter le résultat pratique de cet examen.

d) SUGGESTIONS PRATIQUES.

Les représentants des trois industries citées ci-dessus n'ont pas manqué de faire de nombreuses suggestions d'ordre pratique en vue de leur permettre de lutter contre la crise qui les étreint si fortement.

— Construction massive d'habitations à bon marché et développement de l'urbanisme.

— Continuation de grands travaux publics permettant d'absorber une grande quantité de produits finis d'origine belge.

— Exécution de nombreux petits travaux communaux, capables d'occuper sur place une nombreuse main-d'œuvre.

— Construction de nombreux abris pour la défense passive, susceptibles d'occuper dans les grands centres une quantité considérable de main-d'œuvre.

— Constitution par le Département des Travaux publics, de stocks de pavés de tous genres, permettant aux carrières de dégorger leurs dépôts et de produire à nouveau.

Telles sont les principales suggestions faites tant au cours des entrevues que dans les documents dont nous avons parlé.

ven, omvat de cementnijverheid twee afdeelingen waarvan de eene de mogelijkheden van de andere regelt.

Het komt er dus op aan dat het Departement van Openbare Werken de meest ruime medewerking verleene aan deze nijverheid die op de buitenlandsche markt slechts kan mededingen in verhouding tot het binnenlandsch verbruik.

Wij weten dat de Minister van Openbare Werken den toestand onderzoekt en wij wenschen dat hij ons den praktischen uitslag van dit onderzoek kunne mededeelen.

d) PRAKTISCHE WENKEN.

De vertegenwoordigers van de drie voormelde bedrijven hebben niet nagelaten talrijke wenken van praktischen aard te geven ten einde hun toe te laten te kampen tegen de crisis die hen zoo sterk beknelt.

— Massale bouw van goedkoope woningen en uitbreiding van de urbanisatie.

— Voortzetting van groote openbare werken die toelaten een groote hoeveelheid afgewerkte producten van Belgischen oorsprong op te slopen.

— Uitvoering van talrijke kleine gemeentelijke werken die ter plaatse talrijke werkkrachten kunnen te werk stellen.

— Bouwen van talrijke schuilplaatsen voor de passieve verdediging die in de groote centra werk kunnen verschaffen aan een aanzienlijke hoeveelheid arbeiders.

— Aanleggen door het Departement van Openbare Werken van groote voorraden straatsteenen van allen aard die aan de groeven toelaten hun opslagplaatsen te ontlasten en opnieuw voort te brengen.

Ziedaar de bijzonderste wenken die werden gegeven zoowel in den loop van bijeenkomsten als in de stukken waarvan wij hebben gesproken.

5. — Travaux publics.

Une controverse s'est établie sur le point de savoir s'il fallait réaliser de grands ou de petits travaux.

a) GRANDS TRAVAUX.

Il y a une tendance à condamner ce qu'il est convenu d'appeler les «grands travaux », tel le canal Albert. On invoque que ce genre de travaux ne nécessite qu'une main-d'œuvre assez réduite et peu qualifiée et que ce sont les machines surtout qui assurent une production massive.

Il est exact que les grands travaux permettent l'utilisation de machines de plus en plus nombreuses et de plus en plus perfectionnées et compliquées, ce qui leur permet de concurrencer la main-d'œuvre. Faut-il, dès lors, inscrire dans les cahiers des charges, une clause interdisant l'emploi de ces machines et imposant l'utilisation complète de la main-d'œuvre? Question bien délicate à laquelle il serait présomptueux de répondre.

Ce qui pourrait être tenté, lors d'une prochaine adjudication, serait de demander aux entrepreneurs la remise de deux prix, dont l'un prévoirait l'utilisation d'un outillage très perfectionné et l'autre l'utilisation unique de main-d'œuvre utilisant un outillage rudimentaire.

Dans la comparaison des prix remis, il faudrait tenir compte de l'importance de la résorption du chômage pour établir de quel côté penche la balance.

Si, vraiment, la différence n'était pas trop considérable, il est certain qu'il faudrait éliminer les machines, car il serait plus économique, plus

5. — Openbare werken.

Er is betwisting gerezen over de vraag te weten of er groote of kleine werken moeten worden uitgevoerd.

a) GROOTE WERKEN.

Er bestaat een strekking om te veroordeelen hetgeen men overeengekomen is te noemen de « groote werken », zooals het Albert-kanaal. Men voert aan dat dit soort werken slechts een geringe hoeveelheid weinig geschoolde arbeidskrachten vergt en dat het vooral de machines zijn die een massale voortbrengst verzekeren.

Het is waar dat de groote werken toelaten steeds meer en meer talrijke machines te benuttigen en die ook steeds meer en meer verbeterd en ingewikkeld zijn, waardoor de werkrachten mededinging wordt aangedaan. Dient er derhalve in de last-kohieren een bepaling ingelascht waardoor het gebruik van deze machines wordt verboden en de volledige benutting van werkrachten wordt verplichtend gemaakt? Dit is een zeer kiesche vraag waarop het verwaand ware te willen antwoorden.

Wat men bij een aanstaande aanbesteding zou kunnen wagen, is aan de aannemers te vragen dat zij twee prijzen zouden indienen waarvan de eene het gebruik van een zeer geperfectioneerde uitrusting zou voorzien en de andere de uitsluitende aanwending van werkrachten met rudimentaire werktuigen.

Bij de vergelijking der ingediende prijzen, zou er rekening dienen gehouden met de belangrijkheid van de opslorping der werkloosheid om uit te maken langs welken kant de balans overhelt.

Indien het verschil werkelijk niet al te groot was, dan is het zeker dat men de machines zou moeten uitschakelen omdat het alsdan economischer,

moral et plus humain que ce soit elles qui chôment et non les travailleurs.

Ne généralisons cependant pas les possibilités de ce genre, car dans nombre d'entreprises il est matériellement impossible de se passer de machines puissantes, la technique actuelle et les matériaux employés ne permettant pas ce recul dans les procédés de construction.

Quoiqu'il en soit, nous souhaitons que le Département des Travaux publics, étudié à fond la question, afin qu'il soit possible de remettre au travail le plus de main-d'œuvre.

b) PETITS TRAVAUX.

Que faut-il entendre par petits travaux ?

Il semble, par ce qui a été dit à ce jour à ce sujet, qu'il s'agit surtout de travaux effectués par les pouvoirs subordonnés : provinces, communes, commissions d'assistance publique, etc.

La construction d'égouts, constitue-t-elle un petit travail ? Voire. Anvers à un projet d'égouts dont le coût est estimé à 200 millions.

S'agit-il d'installation de distribution d'eau alimentaire, dont la majorité des communes belges sont dépourvues ? Nous savons bien qu'une installation de moyenne importance coûte facilement plus d'un million.

S'agit-il de la construction de routes ?

Nous savons bien que pour une route de 6 mètres de largeur de chaussée, le Département des Travaux publics estimait en 1936, qu'un kilomètre de route coûtait :

1^o en pavage de moyen échantillon neuf : 600,000 francs;

2^o en pavage mosaïqué neuf : 450,000 francs;

zedelijker en menschelijker zou zijn dat de machines werkloos zijn en niet de arbeiders.

Laten wij evenwel de mogelijkheden van dien aard niet veralgemeenen omdat het in talrijke bedrijven stofelijk onmogelijk is zich niet te bedienen van krachtige machines, daar de huidige techniek en de gebezigde materialen dezen achteruitgang in de manier van bouwen niet toelaten.

Wat er ook van zij, wenschen wij dat het Departement van Openbare Werken het vraagstuk grondig onderzoekte opdat het mogelijk weze talrijke werkkrachten terug aan den arbeid te zetten.

b) KLEINE WERKEN.

Wat dient er verstaan door kleine werken ?

Door hetgeen tot nog toe desaan gaande werd gezegd, schijnt dat het vooral werken geldt die worden uitgevoerd door de ondergeschikte besturen : provinciën, gemeenten, commissiën van openbaren onderstand, enz.

Is het bouwen van riolen een klein werk ? Dit valt te bezien. Antwerpen heeft een ontwerp voor het bouwen van riolen waarvan de kosten worden geraamd op 200 miljoen.

Geldt het het aanleggen van drinkwatervoorziening waarvan de meeste Belgische gemeenten verstoken zijn ? Wij weten wel dat een installatie van gemiddeld belang gemakkelijk meer dan 1 miljoen kost.

Geldt het het aanleggen van wegen ?

Wij weten wel dat voor een weg van 6 meter rijbreedte het Departement van Openbare Werken in 1936 raamde dat 1 kilometer weg kostte :

1^o in bestrating van gemiddeld formaat, nieuw : 600,000 frank;

2^o in mozaïekbestrating, nieuw : 450,000 frank;

3^o en béton de ciment (épaisseur 0^m18) : 240,000 francs;

4^o en béton asphaltique (0^m05) : 210,000 francs;

5^o en tarmac : 90,000 francs.

Nous savons bien aussi que la durée de chacun de ces pavages, est en relation avec le prix demandé, correspondant lui-même avec la valeur des matières premières employées.

Que faut-il comprendre comme petits et même moyens travaux ?

Si c'est aux provinces et aux communes qu'il faut s'adresser pour les réaliser, il faudra tenir compte du nombre très sérieux parmi elles, qui ont épuisé leur capacité d'emprunter et qui conséquemment ne pourront rien réaliser. Dès lors que restera-t-il comme travaux vraiment réalisables et qu'elle est l'importance de la main-d'œuvre qu'ils pourront absorber ?

L'Etat, les provinces, les communes, se borneront peut-être à ne prévoir que des travaux d'entretien absolument indispensables, augmentant ainsi la gravité du chômage dans des industries nationales, dans toute l'acceptation du mot.

L'honorable Ministre des Travaux publics a exposé à la Chambre des Représentants quelques idées sur l'objet que nous examinons. Nous espérons qu'il voudra bien donner au Sénat, les réponses que les questions posées ci-dessus réclament. Certes, en ce moment, c'est vers la défense du pays que tous nos efforts doivent tendre et notre puissance financière doit y être consacrée dans la plus large mesure. Mais ces efforts peuvent être rattachés à la nécessité de maintenir nos industries en vie et à l'aide qu'il est nécessaire et possible de leur accorder.

3^o in cementbeton (dikte 0^m18) : 240,000 frank;

4^o in asfaltbeton (0^m05) : 210,000 fr.;

5^o in tarmac : 90,000 frank.

Wij weten ook wel dat de duur van ieder dezer bestratingen in verhouding is tot den gevraagden prijs, die zelf overeenstemt met de waarde der gebezigde grondstoffen.

Wat moet men verstaan onder kleine en zelfs gemiddelde werken ?

Zoo men zich tot de provinciën en de gemeenten moet wenden om dezelve uit te voeren, dan dient er rekening gehouden met het feit dat er daaronder zeer vele zijn die hun leenvermogen hebben uitgeput en die derhalve geen werken kunnen uitvoeren. Wat zal er derhalve overblijven als werken die werkelijk kunnen worden uitgevoerd en welke is de belangrijkheid van de werkkrachten die zij kunnen opslorpen ?

De Staat, de provinciën en de gemeenten zullen er zich misschien toe beperken slechts werken van onderhoud te voorzien die volstrekt onontbeerlijk zijn en daardoor zal de omvang van de werkloosheid stijgen in de nationale bedrijven, in de volle betekenis van het woord.

In de Kamer, heeft de geachte Minister van Openbare Werken enkele gedachten uiteengezet over het voorwerp dat wij thans onderzoeken. Wij hopen dat hij in den Senaat de antwoorden zal gelieven te geven die de hoogergestelde vragen vergen. Gewis, op dit oogenblik, moet al ons streven gericht zijn op de verdediging van het land en al onze financieele middelen moeten in de ruimste maat daaraan worden besteed. Maar, deze inspanningen kunnen in verband worden gebracht met de noodzakelijkheid onze bedrijven in leven te houden en met de hulp die hun noodzakelijk en mogelijk dient verleend te worden.

6. — Examen du budget.

Un tableau donnant, par administration, les dépenses réelles pour les années 1936 et 1937, les dépenses probables pour 1938, le montant des crédits votés pour 1939 et ceux demandés pour 1940, figure aux pages 62 et 63.

Il mérite de retenir notre attention.

Les dépenses totales passent de 219,920,897 francs en 1936, à 286 millions 369,222 francs, crédits demandés pour 1940; soit une aggravation de plus de 66 millions.

L'année 1938, marque une progression d'environ 44 millions sur 1937, somme évidemment importante, puisqu'elle représente les deux tiers de l'augmentation totale.

Quels sont les services qui ont contribué le plus à cette importante augmentation de dépenses ?

Le tableau indiqué ci-dessus nous montre que pour l'administration centrale les dépenses passent de 12,819,120 en 1936 à 16,126,447 francs en 1940.

Sans doute l'augmentation de l'index-number entre-t-elle pour une part importante dans cette majoration de crédit. Mais n'y a-t-il pas aussi un accroissement du nombre des membres du personnel ?

L'Administration des Ponts et Chaussées qui recevait en 1936, une somme de 52,938,411 francs en reçoit en 1940 : 62,511,200, chiffre en diminution de 5 millions sur 1938, mais restant encore à 10 millions plus élevé qu'en 1936.

L'entretien des bâtiments civils qui ne coûtait que 12,625,842 francs en 1936, coûtera : 25,055,000 francs en 1940, soit près du double. C'est à partir de 1938 que l'augmentation a commencé à se marquer très fortement.

Le casernement de la gendarmerie

6. — Onderzoek van de begroting.

Een tabel houdende opgave per bestuur van de werkelijke uitgaven voor de jaren 1936 en 1937, de vermoedelijke uitgaven voor 1938, het bedrag der kredieten goedgekeurd voor 1939 en de kredieten aangevraagd voor 1940, komt voor op de bladzijden 62 en 63 van de begroting.

Deze tabel verdient onze aandacht gaande te maken.

De totale uitgaven stijgen van 219,920,897 frank in 1936 tot 286 miljoen 369,222 frank aangevraagd voor 1940, zegge een vermeerdering met meer dan 66 miljoen.

Het jaar 1938 boekt een stijging met ongeveer 44 miljoen tegenover 1937; dit is stellig een aanzienlijk bedrag vermits het de 2/3 van de globale verhooging vertegenwoordigt.

Welke diensten slorpen het grootste deel van deze aanzienlijke stijging der uitgaven op ?

Hooger bedoelde tabel toont ons dat voor het hoofdbestuur de uitgaven stijgen van 12,819,120 frank in 1936 tot 16,126,447 frank in 1940.

Gewis, komt de stijging van het index-cijfer voor een aanzienlijk deel in aanmerking in deze verhooging van het krediet. Maar valt er ook geen vermeerdering van het aantal leden van het personeel aan te stippen ?

Het Beheer van Bruggen en Wegen dat in 1936 een som van 52,938,411 fr. ontving, krijgt in 1940 62,511,200 fr., welk cijfer 5 miljoen lager is dan in 1938, maar niettemin nog 10 miljoen meer bedraagt dan in 1936.

Het onderhoud der burgerlijke gebouwen dat in 1936 slechts 12,625,842 frank vergde zal in 1940 kosten 25,055,000 frank, zegge ongeveer het dubbel. Het is vanaf 1938 dat de stijging meest merkbaar is geworden.

De kazerneering van de Rijkswacht

dont les frais se montaient à 5,977,036 francs en 1936, coûtera en 1940 la somme de 9,250,000 francs, soit aussi une augmentation considérable.

Les dépenses pour l'entretien des canaux, rivières, etc., passent de 33,743,832 francs en 1936 à 55,500,000 francs en 1940, soit une augmentation de près de 22 millions.

Les ports, côte, phares, etc., passent de 16,064,107 francs en 1936 à 21 millions 600,000 francs en 1940, soit une augmentation de 5 millions et demi.

Enfin, les subsides aux communes, pour l'entretien des chemins de petite et de grande vicinalité passent de 2,897,835 francs en 1936, à 6,000,000 de francs en 1938-1939 et 1940, après être descendus à 1,200,042 francs en 1937. Malgré sa forte augmentation il semble que ce crédit soit encore loin d'être suffisant pour donner entière satisfaction aux communes.

Au total des prévisions budgétaires pour 1940, se montant à 286,369,222 francs, il faut ajouter une somme de 5,500,000 francs prévue en dépenses exceptionnelles résultant de la mobilisation (art. 37 et 38 nouveaux).

Monsieur le Ministre voudra sans doute donner au Sénat, les raisons essentielles des augmentations de dépenses signalées ci-dessus, et nous dire s'il croit possible une régression de ces crédits, ou, à tout-le-moins, un arrêt dans leur progression.

Indépendamment des dépenses prévues au budget ordinaire, le Département des Travaux publics, est inscrit pour des sommes importantes au budget extraordinaire.

Le fonds des grands travaux reçoit pour 1940, une somme de 68,000,000 de francs, épuisant ainsi le crédit de 3,450,000 de francs, voté de 1928 à 1939.

waarvan de kosten in 1936 5,977,036 frank bedroegen, zal in 1940 kosten 9,250,000 frank, zegge eveneens een merkelijke verhooging.

De uitgaven voor het onderhoud van de kanalen, rivieren, enz. stijgen van 33,743,832 frank in 1936 tot 55,500,000 frank in 1940, zegge een verhooging van ongeveer 22 miljoen.

De havens, kust, lichttorens, enz. stijgen van 16,064,107 frank in 1936 tot 21,600,000 frank in 1940, zegge een vermeerdering met 5 1/2 miljoen.

Ten slotte, stijgen de toelagen aan de gemeenten voor het onderhoud van de kleine en van de groote buurtwegen van 2,897,835 frank in 1936 tot 6 miljoen in 1938, 1939 en 1940, na te zijn gedaald op 1,200,042 frank in 1937. Ondanks deze sterke verhoging schijnt het dat dit krediet nog op verre na niet volstaat om volledige voldoening te schenken aan de gemeenten.

Bij het totaal der begrootingsramingen voor 1940, ten beloope van 286,369,222 frank, dient nog gevoegd een bedrag van 5,500,000 frank voorzien op de buitengewone uitgaven voortspruitende uit de mobilisatie (artikelen 37 en 38 nieuw).

De Minister zal ongetwijfeld aan den Senaat de bijzonderste redenen willen opgeven van de verhoogingen van uitgaven die hierboven worden uiteengezet. Hij zal ons ook gelieven mede te deelen of hij een inkrimping van deze kredieten of althans een stopzetting van hun stijging mogelijk acht.

Buiten de uitgaven voorzien op de gewone begroting, komt het Departement van Openbare Werken op de buitengewone begroting in aanmerking voor aanzienlijke bedragen.

Het Fonds der groote werken ontvangt voor 1940 een som van 68 miljoen, waardoor het krediet van 3,450 miljoen dat van 1928 tot 1939 werd goedgekeurd, wordt uitgeput.

Pour les routes, ce budget porte 30 millions à l'article 45 — 27 millions à l'article 46, — 23 millions à l'article 47, — 35 millions à l'article 48 — et 3 millions à l'article 49, soit en tout : 138 millions pour réfections, constructions de routes nouvelles, achat de terrains, interventions et subsides pour construction d'égouts, de trottoirs, de filets d'eau, etc.

Pour aider les communes, les provinces et autres organismes publics dans leurs travaux de voirie communale, une somme de 80 millions figure à l'article 93, somme qu'il faut ajouter aux 6 millions prévus au budget ordinaire.

Signalons, enfin, un crédit de 10 millions figurant à l'article 95 pour l'urbanisation d'agglomérations et un autre de 30 millions à l'article 96 pour dégâts causés par les explosions du Val-Benoit et d'Ougrée.

Il est assez difficile pour les membres du Parlement de se rendre un compte exact par un simple examen des engagements qu'ils prennent lors du vote des budgets.

On a parlé beaucoup du cas du Musée d'histoire naturelle de Bruxelles, dont les prévisions de dépenses ont été dépassées d'une manière incroyable et pourrait-on dire fantastique.

Nous croyons que c'est dans l'organisation même des méthodes de travail qu'il faut trouver les causes de pareils excès.

Nous en avons une preuve nouvelle à l'article 62, libellé comme suit :

Port de Zeebrugge. — Etudes et travaux.

» Travaux d'amélioration de la rade de Zeebrugge (5^e tranche d'une dépense évaluée à 65 millions de francs) crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Voor de wegen, voorziet deze begroting 30 miljoen bij artikel 45, 27 miljoen bij artikel 46, 23 miljoen bij artikel 47, 35 miljoen bij artikel 48 en 3 miljoen bij artikel 49, zegge te samen 138 miljoen voor herstel, aanleggen van nieuw wegen, aankoop van gronden, tusschenkomst en toelagen voor het bouwen van riolen, van stoepen, van waterleidingen, enz.

Ten einde de gemeenten, de provinciën en andere openbare diensten te helpen in hun werken aan de gemeentewegen, komt er onder artikel 93 een bedrag voor van 80 miljoen dat nog dient toegevoegd bij de 6 miljoen voorzien op de gewone begroting.

Wijzen wij ten slotte op een krediet van 10 miljoen voorkomende onder artikel 95 voor de urbanisatie van agglomeraties en een ander van 30 miljoen onder artikel 96 voor schade aangericht door de ontploffingen van Val-Benoit en van Ougrée.

Het is voor de leden van het Parlement vrij moeilijk zich door een eenvoudig onderzoek nauwkeurig reenschap te geven van de verbintenissen die zij op zich nemen door de goedkeuring van de begrotingen.

Er werd veel gesproken over het geval van het Natuur-Historisch Museum te Brussel, waarvan de ramingen van uitgaven op ongelooflijke en men zou mogen zeggen fantastische wijze werden overschreden.

Wij meenen dat het in de inrichting zelf van de arbeidsmethodes is dat de oorzaken van dusdanige overdrijvingen moeten worden gezocht.

Wij vinden daarvan een nieuw bewijs in artikel 62, luidende als volgt :

« Haven van Zeebrugge. — Studiën en werken :

» Werken tot verbetering van de reede te Zeebrugge (5^e gedeelte van een uitgave geraamd op 65 miljoen frank) aangevraagd krediet : 1 miljoen frank.

» Crédit voté en 1939 : 50,000 francs.

» Antérieurement, depuis l'armistice : 8,850,000 francs. »

Ces deux derniers postes renvoient à des notes rédigées comme suit : (nouvelle entreprise) :

« Les crédits votés antérieurement n'ont pas été utilisés. Des travaux d'amélioration de la rade de Zeebrugge sont à l'étude; *un projet sera dressé incessamment. Les premiers travaux pourront vraisemblablement être mis en adjudication en 1940.* La dépense actuellement prévue est de 65 millions de francs. *Cette estimation est cependant tout à fait présumée, car aucun projet définitif n'a encore été dressé.* » (Les passages mis en italiques l'ont été par votre rapporteur.)

L'examen de ces textes nous permet de découvrir :

1^o *que sous forme de travaux d'amélioration, on nous présente une « entreprise nouvelle » estimée à 65 millions de dépenses;*

2^o *qu'aucun projet définitif n'est dressé et que le Département ne pourrait dire où les dépenses s'arrêteront;*

3^o *que les premiers travaux pourront être entamés en 1940, sans que l'on sache où l'on va.*

Vous reconnaissez, Mesdames et Messieurs, que ce sont là des méthodes d'engagement de dépenses, qui dépassent les bornes permises et qui ouvrent la porte à tous les abus.

Nous ne prenons l'article 62 qu'à titre exemplatif, car il y en a certainement d'autres; bornons-nous à rappler celui du Musée d'histoire naturelle, dont le coût était prévu pour 60 millions, et qu'il est question de voir passer à 180 millions.

Cela prouve, que sans contester l'utilité des travaux prévus, disons

» Krediet goedgekeurd in 1939 : 50,000 frank.

» Vroeger, sedert den wapenstilstand : 8,850,000 frank. »

Deze laatste twee posten verwijzen naar notas opgesteld als volgt (nieuwe aanneming) :

« De vroeger goedgekeurde kredieten werden niet gebruikt. Werken tot verbetering van de reede te Zeebrugge liggen ter studie; *eerlang zal een ontwerp worden opgemaakt. De eerste werken zullen waarschijnlijk in 1940 kunnen worden aanbesteed.* De thans voorziene uitgave bedraagt 65,000,000 frank. *Deze raming is evenwel volkomen vermoedelijk daur nog geen enkel definitief ontwerp is gemaakt.* » (Cursief van uw verslaggever.)

Het onderzoek van deze teksten laat ons toe te ontdekken :

1^o *dat onder vorm van verbeteringswerken ons een nieuwe aanneming wordt voorgesteld, die wordt geraamd op 65 miljoen uitgaven;*

2^o *dat er geen enkel definitief ontwerp is opgemaakt en dat het departement niet zou kunnen zeggen waar de uitgaven zullen ophouden;*

3^o *dat de eerste werken zullen worden aangevat in 1940 zonder dat men weet waar men heengaat.*

Gij zult toegeven, Mevrouwen, Mijne Heeren, dat het daar methodes van vastlegging van uitgaven geldt die de toegelaten grenzen te buiten gaan en die de deur openstellen voor alle misbruiken.

Wij nemen artikel 62 slechts als voorbeeld want er zijn stellig nog andere. Beperken wij ons ertoe het voorbeeld van het Natuur-Historisch Museum aan te halen, waarvan de kosten werden geraamd op 60 miljoen en die naar het schijnt 180 miljoen zullen bedragen.

Dit bewijst dat, zonder het nut van de voorziene werken, laten wij zelfs

même leur nécessité, il faut revoir les méthodes employées, afin d'éviter que le Parlement ne se trouve par surprise en face d'engagements dépassant les possibilités du pays où simplement le maximum des dépenses au-dessus duquel il avait estimé nécessaire de ne pas s'engager.

Pour faire disparaître les abus ou erreurs et leurs conséquences onéreuses pour le pays, il faudrait que pour chaque entreprise importante, constituant ce que l'on peut appeler « une entreprise nouvelle » le Département soumette ses projets définitifs sous forme de projet de loi spécial, aux Commissions compétentes du Parlement et que celui-ci discute ces projets comme tous les autres projets de loi.

Ainsi, le contrôle que nous sommes sensés effectuer s'établirait naturellement et tout dépassement de crédit devrait être sollicité séparément par un projet de loi spécial, ce qui éviterait la plupart des surprises désagréables dont le Parlement se plaint à juste titre.

Nous espérons que cette suggestion sera examinée attentivement et favorablement par Monsieur le Ministre des Travaux publics, dans le but de donner satisfaction aux membres du Parlement qui s'inquiètent de constater, combien les dépassements de crédits sont courants dans notre pays.

7. — Travaux d'art. — Accidents.

Les membres de la Commission des Travaux publics du Sénat, ont été impressionnés par les nombreux accidents qui sont intervenus au cours de l'année 1939 et au début de 1940, aux digues du canal Albert et à de nombreux ponts qui le surplombent.

zeffen hun noodzakelijkheid, te betwisten, de aangewende methoden moeten worden herzien ten einde te vermijden dat het Parlement bij verrassing zou komen te staan tegenover verbintenissen die de mogelijkheden van het land of eenvoudig het maximum van de uitgaven overschrijden boven hetwelk het noodig werd geacht geen verbintenissen aan te gaan.

Ten einde de misbruiken of de mislagen en hun voor het land bezwarende gevolgen weg te ruimen, ware het noodig dat voor iedere belangrijke aanneming die men een nieuwe aanneming kan noemen, het departement zijn definitieve ontwerpen onder vorm van afzonderlijk wetsontwerp zou voorleggen aan de bevoegde Commissiën van het Parlement en dat dit laatste deze ontwerpen zou bespreken zooals al de overige wetsontwerpen.

Aldus zou de controle die wij geacht zijn uit te oefenen natuurlijk geschieden en zou iedere kredietoverschrijding afzonderlijk moeten worden aangevraagd door een bijzonder wetsontwerp, hetgeen de meeste onaangename verrassingen zou voorkomen waarover het Parlement terecht klaagt.

Wij hopen dat dit voorstel door den Minister van Openbare Werken aandachtig en gunstig zal worden onderzocht ten einde voldoening te schenken aan de leden van het Parlement die er zich ongerust over maken vast te stellen hoezeer de kredietoverschrijdingen gebruikelijk zijn in ons land.

7. — Kunstwerken. — Ongevallen.

De leden der Commissie van Openbare Werken van den Senaat waren onder den indruk van de talrijke ongevallen die zich hebben voorgedaan in den loop van het jaar 1939 en in het begin van 1940 aan de dijken van het Albert-Kanaal en aan talrijke bruggen over dit kanaal.

Ces accidents très graves nous inquiètent vivement et nous nous demandons ce que l'avenir nous réserve. Il importe que le Parlement soit tenu au courant du résultat des enquêtes menées à ce sujet et que les responsabilités soient nettement établies. Il importe de fixer particulièrement les responsabilités des services des Ponts et Chaussées, car la grande confiance dont jouit ce département serait dangereusement compromise si tous les éclaircissements désirables ne nous étaient apportés.

Votre Commission n'accuse personne et ne veut pas préjuger du résultat des enquêtes menées en ce moment. Elle fait confiance à Monsieur le Ministre des Travaux publics pour apporter dans ces affaires toute la clarté nécessaire et au besoin, prendre les sanctions requises envers les responsables, s'il y en a, et quels qu'ils soient.

L'honorable Ministre des Travaux publics constatera que le présent rapport constitue un véritable chapelet de questions, auxquelles, nous en sommes certains, il donnera des réponses claires, précises et concrètes.

C'est dans cet esprit, Mesdames et Messieurs, que votre Commission vous propose à l'unanimité de voter le Budget du Département des Travaux publics.

Le Président-Rapporteur,
CH. VAN BELLE.

Deze zeer ernstige ongevallen verontrusten ons zeer en wij vragen ons af wat de toekomst ons voorbehoudt. Het komt erop aan dat het Parlement op de hoogte worde gehouden van den uitslag der onderzoekingen die te dien einde werden ingesteld en dat de verantwoordelijkheden duidelijk zouden worden vastgesteld. Het is van belang dat in het bijzonder de verantwoordelijkheid van den Dienst van Bruggen en Wegen worde vastgesteld, omdat het groote vertrouwen dat deze dienst geniet gevaarlijk zou worden in het gedrang gebracht indien al de gewenschte ophelderingen ons niet worden verstrekt.

Uw Commissie beschuldigt niemand en wil niet vooruitloopen op den uitslag van de onderzoekingen die op dit oogenblik aan den gang zijn. Zij stelt vertrouwen in den Minister van Openbare Werken om in deze zaken de noodige klaarheid te brengen en om desnoods de vereischte sancties te treffen ten opzichte van de verantwoordelijke personen, indien er zijn, en welke zij ook mogen zijn.

De geachte Minister van Openbare Werken zal vaststellen dat dit verslag een echte aaneenschakeling is van vragen op dewelke wij de overtuiging hebben dat hij klare, duidelijke en concrete antwoorden zal geven.

Het is in dezen geest, Mevrouwen, Mijne Heeren, dat uw Commissie U eenparig voorstelt de Begrooting van het Departement van Openbare Werken goed te keuren.

De Voorzitter-Verslaggever,
CH. VAN BELLE.

ANNEXE.**Observations des membres
de la Commission.**

Un membre marque son accord sur la question des autobus, tramways et trolleybus, mais estime que la question des concessions anciennes est un obstacle à une réalisation immédiate.

Il suggère qu'en attendant une mise au point définitive de la question, aucune concession ne soit plus accordée pour d'autres moyens de transport que les autobus.

Ce membre demande qu'il soit établi par le Département, lequel des systèmes de construction de routes est le meilleur, le plus durable et le plus économique.

Un autre membre fait remarquer que la route en béton devrait être exclue dans les régions où il y a un gros charroi hippomobile, notamment dans les régions betteravières. Ces routes s'écrasent et se fendillent sous la pression des charges et aussi par suite des gelées. D'autre part elles sont trop glissantes pour les bêtes de trait.

En général, les routes sont trop étroites dans les campagnes pour permettre à ces charrois de se mouvoir sans emprunter les pistes cyclables et les accotements, qui sont alors irrémédiablement détruits.

Un membre croit que les critiques contre la pierre blanche sont exagérées, et qu'il ne faudrait condamner que l'excès de son utilisation.

Il fait remarquer que l'emploi du béton et de la pierre artificielle fait une concurrence plus désastreuse à l'industrie du granit que la pierre blanche.

BIJLAGE.**Opmerkingen van de leden
der Commissie.**

Een lid betuigt zijn instemming met het vraagstuk van de autobussen, tramwegen en trolleybussen, maar oordeelt dat het vraagstuk der vroegere vergunningen een hinderpaal is voor een onmiddellijke verwezenlijking.

Hij stelt voor dat in afwachting dat het vraagstuk definitief is bijgewerkt, geen enkele vergunning meer zou worden toegestaan voor andere vervoermiddelen dan de autobussen.

Dit lid vraagt dat door het departement zou worden uitgemaakt welk stelsel van wegenbouw het beste, het duurzaamste en het meest economische is.

Een ander lid doet opmerken dat de weg in beton zou moeten worden uitgesloten in de streken met zwaar paardengerij, ondermeer in de suikerbeetenstreken. Deze wegen worden ingedrukt en gespleten onder de drukking van de lasten en ook tengevolge van de vorst. Aan den anderen kant, zijn zij al te glibberig voor de trek-dieren.

In het algemeen zijn de wegen al te eng op den buiten om aan dit gerij toe te laten zich te bewegen zonder te rijden op de rijwielpaden en op de zijpaden, die alsdan onvermijdelijk vernield worden.

Een lid meent dat de kritiek tegen de witte steen overdreven is en dat alleen het buitensporig gebruik van witte steen moet worden afgekeurd.

Hij doet opmerken dat het gebruik van beton en van kunststeen een meer noodlottige mededinging aandoet aan het granietbedrijf dan de witte steen.

Toute la pierre blanche ne vient pas de l'extérieur; seuls les blocs de grandes dimensions qui ne peuvent être produits dans le pays, viennent de l'étranger. Mais ces blocs viennent à l'état brut et c'est notre main-d'œuvre spécialisée dans le travail de ces matériaux qui les façonne.

Il signale que la concurrence des pavés de Suède est beaucoup diminuée depuis quelque temps et qu'avec un peu d'efforts cette question pourrait être complètement réglée.

Il voudrait voir le Département s'occuper de la question des « intermédiaires » qui font hausser les prix sur les marchés; on pourrait en les supprimant, ou en réglementant leur intervention obtenir des réductions de prix très sérieuses pour les pouvoirs publics.

Un membre demande quelle est la base admise pour la répartition des subsides aux communes et provinces pour la voirie communale.

Il demande s'il y a espoir de voir le projet sur l'assurance obligatoire des automobilistes contre les accidents être adopté prochainement.

Un membre demande si la répartition du crédit de 80 millions prévu à l'article 93 du budget extraordinaire pour la voirie communale et provinciale, ne devrait pas être réparti entre les communes qui sont le plus accablées par un charroi intense et proportionnellement au nombre d'habitants.

Il voudrait qu'avant de construire une route, les services intéressés se mettent d'accord sur leurs travaux respectifs, afin d'éviter la constatation

Al de witte steen komt niet uit het buitenland; alleen de blokken van groote afmetingen die niet kunnen worden vervaardigd in het land, komen uit den vreemde. Maar deze blokken komen toe in ruwen staat en het zijn onze werkkrachten gespecialiseerd in het bewerken van deze materialen die ze behouwen.

Hij wijst er op dat de mededinging van de Zweedsche kasseien veel is afgenomen sedert enkelen tijd en dat met een beetje inspanning dit vraagstuk volledig zou kunnen worden geregeld.

Hij wenscht dat het Departement zich zou bezighouden met het vraagstuk van de tusschenpersonen die de prijzen op de markten doen stijgen; door de uitschakeling van deze tusschenpersonen of door hun tusschenkomst te regelen zou men zeer ernstige prijsverminderingen ten bate van de openbare besturen kunnen bekomen.

Een lid vraagt welke grondslag werd aangenomen voor de verdeling van de toelagen onder de gemeenten en provinciën voor de gemeentewegen.

Hij vraagt of er mag worden verwacht dat het ontwerp op de verplichte verzekering van de automobilisten tegen de ongevallen eerlang zou worden goedgekeurd.

Een ander lid vraagt of de verdeling van het krediet van 80 miljoen voorzien bij artikel 93 van de buitengewone begroting voor de gemeenten en provinciewegen, niet zou moeten worden verdeeld onder de gemeenten die het meest drukke verkeer van zware voertuigen hebben, in verhouding tot hun aantal inwoners.

Hij wenscht dat de betrokken diensten, vooraleer een weg te bouwen, zich zouden akkoord stellen over hun respectieve werken ten einde te ver-

faite trop souvent, que les services de l'eau, du gaz ou de l'électricité, viennent ouvrir des tranchées dans des routes qui sont à peine réceptionnées.

Il se plaint des bordures trop hautes et sans chanfrein, qui sont placées sur certaines routes et sont de nature à provoquer des accidents.

Un autre membre fait remarquer qu'il y a eu un certain déclassement du personnel et que les dépenses pour traitements occasionnés par la préparation des travaux ne sont pas en rapport avec les montants affectés à ces travaux.

Il demande où l'on en est avec la Bibliothèque Albertine, au point de vue de l'emplacement, des plans et de l'estimation des travaux.

mijden hetgeen al te vaak wordt vastgesteld, namelijk dat de diensten van water, gas of electriciteit sleuven komen graven in wegen die nauwelijks zijn gekeurd.

Hij klaagt over de al te hoge kantsteenen zonder afschuining die op sommige wegen worden geplaatst en die ongevallen kunnen teweeg brengen.

Een ander lid doet opmerken dat er een zekere declassering van het personeel heeft plaats gehad en dat de uitgaven voor wedden, veroorzaakt door de voorbereiding van de werken, niet in verhouding zijn tot de bedragen aan deze werken besteed.

Hij vraagt hoe ver het staat met de Albert I Bibliotheek in opzicht van de ligging, de plans en de raming van de werken.