

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 JANVIER 1928.

BUDGET DES RECETTES ET DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES POUR L'EXERCICE 1928 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires ouvre, pour les dépenses de l'exercice 1928, des crédits d'un import total de fr. 939,063,705.50. Il évalue, par contre, les recettes à 1,085,119,500 francs.

Depuis la disparition du Budget spécial des Dépenses recouvrables, le Budget extraordinaire comprend des postes de deux ordres bien distincts :

Le premier comporte les dépenses et recettes extraordinaires proprement dites. Leur montant pour 1928 nous est proposé comme suit : Dépenses : fr. 372,228,858.50. — Recettes : 17,409,500 francs.

Le second a trait aux recettes de réparations et aux dépenses non permanentes se rapportant à la liquidation des dommages de la guerre. Elles s'élèvent à 1,067,710,000 francs en recettes et 566,834,847 francs en dépenses.

Cet exposé nous permet de faire une constatation.

Nous voyons, dans l'étude de ce budget, que les recettes de réparation résultant de l'exécution du plan Dawes servent à l'alimentation de nos disponibilités extraordinaires et fournissent contrepartie à des dépenses destinées à augmenter le patrimoine de la Nation.

Ce procédé, admis par le Gouvernement au moment où les paiements des

⁽¹⁾ Budget, n° 4-XVI

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

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

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

H

dommages de guerre touchent à leur fin, peut se défendre en vertu du raisonnement que voici :

La dette de la Belgique s'est accrue dans des proportions considérables. Elle atteint actuellement 55 ou 56 milliards, nécessitant, pour 1927, une charge de 2,924 millions de francs. D'autre part, le service des pensions incombant au Budget de la Dette publique s'élève cette année, au chiffre impressionnant de 744 millions.

Or, ce fardeau est la conséquence de la guerre; c'est pour réparer ses plaies et rétablir sa situation financière que la Nation a dû les assumer. Il semblerait donc logique que les ressources provenant des réparations et qui ne sont pas consacrées aux derniers dédommagements fussent employées exclusivement à diminuer le poids de la dette, soit directement, soit en venant au secours du Fonds d'amortissement.

Par contre, nul ne méconnaît que la restauration du pays ne suscite de nouveaux devoirs et de nouveaux sacrifices. Pour assurer son relèvement complet, l'exécution de grands travaux publics s'impose; ils sont indispensables pour remettre en état de bon fonctionnement nos voies de communication, pour améliorer notre outillage économique, pour nous assurer les meilleurs moyens de production et partant de profit.

C'est de là qu'est née la politique nouvelle envisagée par le Gouvernement et dont la création de fonds spéciaux pour les routes et les grands travaux est la conséquence et la consécration.

C'est l'alimentation de cette entreprise qui va peser sur le Budget extraordinaire de cette année, comme elle grèvera les exercices subséquents.

Théoriquement donc, c'est à l'emprunt que devraient être demandées les possibilités de réalisation de ce programme, puisque les excédents de ressources ordinaires actuelles ne sont pas suffisantes pour les couvrir.

L'État aurait donc à employer les disponibilités du Plan Dawes à amortir sa dette, mais d'autre part à augmenter celle-ci en vue d'assurer l'essor indispensable du Pays.

Il a paru plus simple — et nous ne saurions en faire grief — d'affecter directement les rentrées de réparation aux crédits actuellement réclamés; postérieurement elles viendront, directement aussi, alimenter les nouveaux fonds.

D'ailleurs en évitant d'emprunter, l'État améliore le marché des rentes, ce qui n'est pas à dédaigner.

Notre Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires présente donc, cette année, un caractère qui mérite d'attirer tout spécialement l'attention de la Chambre.

Nous aurons toutefois à examiner si toutes les dépenses envisagées remplissent bien strictement la fonction de parer à des restaurations, suites directes de la guerre ou de créer pour le pays une richesse féconde au point de vue matériel, intellectuel ou moral.

Les dépenses extraordinaires proprement dites doivent, en effet, dans une sage administration des finances publiques, constituer un enrichissement de la Nation, ou bien assurer l'augmentation de son outillage économique.

L'actif de l'État accru de la sorte, au prix de sacrifices éventuellement et normalement même demandés à l'emprunt, doit être productif, soit par son rendement en argent, soit par les services qu'il rend à la population.

Il serait donc inadmissible de considérer comme ayant ce caractère les dépenses de remplacement, celles dont la répétition indique la permanence, celles nécessitées par la simple remise en état d'installations vétustes.

A ce point de vue, nous reconnaissons que le Budget actuel réalise un progrès marqué sur ses prédécesseurs. Mais, au cours de notre examen, il nous appartiendra de souligner des défauts subsistant encore. Nous n'hésiterons pas à nous en plaindre, parce que nous croyons fermement qu'il importe de se rapprocher le plus possible de l'idéal en matière budgétaire.

. . .

Parmi les dépenses extraordinaires proprement dites se rapportant aux divers Départements ministériels, nous avons quelques constatations générales à souligner.

D'abord les administrations des Affaires Étrangères, de l'Agriculture et des Colonies ne réclament plus aucune intervention.

Les autres départements se partagent comme suit les crédits sollicités :

Justice	1,000,000 »
Intérieur et Hygiène.	7,470,000 »
Sciences et Arts	12,053,784 50
Travaux Publics	294,811,000 »
Industrie, Travail et Prévoyance Sociale.	4,400,000 »
Défense Nationale	49,034,074 »
Finances	6,400,000 »
TOTAL. fr.	372,228,838 50

Deux chiffres émergent : celui se rapportant à la Défense Nationale, en augmentation de 28 millions sur le crédit de l'année précédente et l'ensemble des dépenses pour les Travaux Publics absorbant plus des quatre cinquièmes du Budget.

CHEMINS DE FER

Autre constatation; aucun crédit ne figure au Budget pour les Dépenses extraordinaires de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, gestionnaire d'un bien de l'État, qui demeure seul propriétaire des installations et d'un matériel susceptible de recevoir d'importants accroissements.

La loi, autorisant le gouvernement à constituer la Société Nationale, avait soigneusement réservé au pouvoir législatif les autorisations à donner pour les extensions de réseau et, partant, les emprunts qui s'y rapportent.

C'est, semble-t-il, au seul moyen de la constitution d'un budget extraordinaire soumis régulièrement aux Chambres que cette obligation peut être remplie selon le vœu du législateur.

La question offre un intérêt considérable; nous croyons bon de transcrire, en ce rapport, l'ensemble des considérations présentées, à son sujet, au sein de la Commission spéciale.

. . .

La loi du 23 juillet 1926 autorisant le Gouvernement à créer une Société à laquelle il ferait apport du droit d'exploiter, pendant soixante-quinze ans, le réseau des Chemins de fer de l'État, stipule, en son article 18, alinéa 3 : « Aucune extension du réseau ne pourra être entreprise et aucun emprunt ne pourra être contracté par la Société, si elle n'y est autorisée par une loi. »

Il y a là deux stipulations distinctes :

1° La Société ne peut entreprendre une extension de son réseau sans l'autorisation d'une loi ;

2° Elle ne peut emprunter, si ce n'est moyennant la même autorisation.

L'arrêté royal du 7 août 1926, pris en extension de la loi du 23 juillet 1926, établit les statuts de la Société Nationale des Chemins de fer belges.

Au dernier alinéa de l'article 24, il dit : « Aucune extension du réseau (lignes nouvelles) ne pourra être entreprise par la Société, si elle n'y est autorisée par une loi. » La parenthèse « lignes nouvelles » donne un sens restrictif au terme « extension » qui figure dans la loi, mais un arrêté royal ne peut déroger à une loi. D'ailleurs, la loi du 23 juillet 1926 elle-même stipule expressément (art. 1 et 2) que « les statuts de la Société ne seront établis et ne pourront être modifiés par le Gouvernement qu'en conformité des dispositions de la présente loi, qui sont essentielles ».

D'autre part, l'article 18 des Statuts est libellé comme suit : « La Société ne peut emprunter que si une loi l'y autorise. Toutefois, le fonds d'amortissement de la dette publique, agissant pour le compte de l'État, mettra à la disposition de la Société 10 % du produit du placement des actions privilégiées, en vue de constituer le fonds de roulement de la Société et de lui procurer les ressources nécessaires au développement de son réseau. » Or, la loi du 23 juillet 1926, ne prévoit pas cette seconde affectation des 10 % du produit du placement des actions privilégiées confiées au fonds d'amortissement; elle ne dit, en effet, que ceci (art. 2 et 3) : « Le fonds d'amortissement mettra à la disposition de la Société 10 % du produit du placement des actions privilégiées en vue de constituer un fonds de roulement de la Société. » Il n'y est pas question de « ressources nécessaires au développement du réseau ».

Les statuts autorisent ainsi la Société à entreprendre des extensions du réseau sans recourir à un emprunt approuvé par le Législateur. De plus, une convention en date du 31 janvier 1927, intervenue entre le Gouvernement, la Société et le Fonds d'amortissement contient cette clause (art. 7) : « La Société est autorisée à recourir à des opérations de crédits temporaires, telles que ouvertures de crédit, compte-courants, moyennant l'autorisation du Ministre des Finances. »

La légalité de cette clause a été mise en doute par M. Renkin (question parlementaire n° 496 du 3 mars 1927). Le Gouvernement a répondu en ces termes : « On ne peut assimiler les ouvertures de crédit ou de comptes-courants, termes qui déterminent des crédits temporaires, à des emprunts. Tandis que ceux-ci sont des opérations de Trésorerie exceptionnelles comportant un acte de disposition et réalisées par des émissions d'obligations et des engagements massifs avec des syndicats financiers, les premières sont des opérations de caisse, courantes, ne comportant que des actes d'administration, réalisées par une simple opération d'affaires. »

Quoiqu'il en soit, il est notoire que la Société a exécuté depuis sa création, et

continue à entreprendre, d'importants travaux pour le développement de son réseau. Au moyen de quels fonds fait-elle face à ces dépenses? Le Parlement l'ignore. Mais si elle prélève ces fonds sur ces recettes ordinaires, les intérêts du Trésor, principal actionnaire de la Société, peuvent être lésés; et si elle les prend sur les sommes que lui verse le Fonds d'amortissement, pour sa part dans le produit d'actions privilégiées, n'oublions pas que l'État garantit 6 % sur ces titres et que le superdividende y afférent échoit au Trésor tant qu'ils restent dans le portefeuille du Fonds d'amortissement, en sorte que, dans cette hypothèse encore, ces dépenses d'amortissement de la Société affectent les intérêts du Trésor.

De plus, la Société n'a pas la jouissance du réseau. L'État est propriétaire de tous les accroissements de l'outillage, etc., à ce titre encore il est intéressé à connaître, voire à décider, leur nature et leur importance.

C'est pourquoi le Législateur a eu deux fois raison de stipuler qu'aucune extension du réseau ne peut être entreprise sans l'autorisation d'une loi. Il n'est pas admissible que ses pouvoirs en cette matière soient limités aux entreprises de « lignes nouvelles », comme le voudraient les Statuts de la Société. Le mot « extension » doit être pris dans sa signification usuelle : il vise manifestement toutes dépenses de premier établissement, qu'il s'agisse de travaux autres que les travaux d'entretien et de renouvellement, ou d'acquisitions de matériel, au delà des renouvellements. En un mot : toute dépense qui augmente le réseau et son équipement, qui accroît l'ensemble des biens dont l'État a confié la jouissance à la Société, requiert l'autorisation d'une loi.

En conséquence, la Société doit être invitée à présenter aux Chambres, à l'intervention du Ministre des Chemins de fer, un état des dépenses de premier établissement qu'elle a engagées et effectuées depuis sa création et de celles qu'elle compte engager et effectuer au cours de l'exercice 1928. En d'autres termes, les Chambres devront être saisiés d'un Budget extraordinaire de la Société Nationale des Chemins de fer belges pour l'exercice 1^{er} septembre 1926-31 décembre 1927 et pour l'exercice 1928. Dans le premier cas, il s'agit d'une régularisation.

Le Législateur autorisera celles parmi les dépenses à venir qu'il jugera utiles; il en fixera les limites. Il examinera sur la proposition de la Société — proposition sur laquelle le Gouvernement lui fera connaître ses vues — sur quelles ressources la Société sera autorisée à prélever les sommes nécessaires pour payer ces développements du réseau.

Enfin, il décidera si et à concurrence de quel montant la Société « peut être autorisée à contracter de ces emprunts temporaires » que vise la convention du 31 janvier dernier.

Les Chambres ne sauraient renoncer à aucune de ces prérogatives.

*
*
*

Cette argumentation a fait une vive impression sur la Commission spéciale. Elle a estimé que les questions soulevées devaient être élucidées sans retard.

C'est à l'unanimité qu'elle a exprimé le souhait d'obtenir de la part du Gouvernement des explications ne laissant aucun doute ni sur ses intentions ni sur celles de la Société Nationale des Chemins de fer.

INTÉRIEUR ET HYGIÈNE

Le montant des crédits demandés par le Département de l'Intérieur et de l'Hygiène se rapporte :

1° A l'intervention de l'État dans les travaux de captage de sources et d'établissement de réseaux de distribution d'eau entrepris soit par des compagnies intercommunales soit par des communes, pour 5,450,000 francs ;

2° Aux subsides octroyés pour travaux de construction de collecteurs et d'amélioration au régime d'évacuation des eaux, soit 2,020,000 francs.

Ces crédits paraissent à première vue importants; pourtant de nombreuses réclamations se sont élevées et ont eu leur dernier écho au sein de notre Commission spéciale relativement au refus d'intervention du Gouvernement dans de nombreux travaux d'hygiène entrepris par les communes.

Nous estimons que, moins que jamais, l'État ne peut se départir des règles consacrées par une très longue tradition en matière de subsides à des travaux considérés comme essentiels pour l'avenir du pays et devenus d'autant plus désirables que la période de guerre a considérablement entravé leur extension normale.

On n'ignore point qu'en principe l'intervention de l'État dans les travaux d'hygiène (captage et adduction des sources utilisées par les Compagnies intercommunales ou par les communes en vue de l'alimentation en eau potable, établissement de réseaux de distribution d'eau, construction et reconstruction de collecteurs d'eaux usées, édification d'usines d'épuration d'eaux d'égout ou d'incinération des immondices, etc.) s'élevait généralement au tiers de la dépense.

Le département signale maintenant que cette participation est conditionnée dans les circonstances actuelles, par les possibilités budgétaires. C'est dire que la règle admise est devenue lettre morte.

La restriction des crédits en 1926 a amené une situation que le Ministre de l'Intérieur, dans sa réponse récente à une question parlementaire, décrivait comme suit, le 1 décembre dernier :

« Le montant des sommes restant à liquider en faveur des travaux d'hygiène en cours d'exécution ou terminés, peut être fixé approximativement à 2.900.000 francs.

Le total des engagements pris dans le passé en faveur de travaux d'hygiène non encore exécutés à ce jour est d'environ 3.800.000 francs.

Le montant des demandes de subsides afférentes à des travaux d'hygiène et pour lesquelles aucune promesse de subside n'a été faite, s'élève à plus de 10 millions. »

A ces chiffres devraient encore s'ajouter les interventions pour travaux nombreux, justifiés en principe mais non encore sollicités par les communes en suite de circulaires ministérielles les avertissant que, faute de crédits, aucun subside ne serait plus désormais accordé.

Le renforcement des dépenses extraordinaires d'encouragement pour les améliorations intéressant l'hygiène publique, semble indiquer que le gouvernement entend en revenir aux règles qui guidaient autrefois sa participation.

Si l'on y réfléchit bien pourtant, le Budget ordinaire devrait seul supporter les crédits nécessaires à cette fin, sauf peut-être ceux se rapportant à des travaux d'une exceptionnelle envergure et d'intérêt national.

La nature de ces dépenses, leur caractère de permanence résultant de la multiplicité des besoins et de leur répétition montrent qu'elles constituent une charge normale sans cesse renaissante et réclamant une alimentation régulière.

L'État l'avait bien compris, puisqu'il inscrivait, avant guerre, un important crédit pour cet objet à son Budget du Département de l'Intérieur. Il s'élevait, en 1914, à la somme de 1,600,000 francs.

Au cours actuel de la monnaie, c'est donc un poste annuel ordinaire de 11 à 12 millions qui devrait remplacer l'insuffisante prévision de 3 millions inscrite à l'article 40 du Budget de l'Intérieur de cette présente année.

En rentrant ainsi dans la régularité, on ne surchargerait pas abusivement le Budget extraordinaire et on lui maintiendrait le caractère strict qu'il importe de lui conserver.

SCIENCES ET ARTS

Le Ministère des Sciences et des Arts réclame une série de crédits se rapportant aux divers postes suivants :

Construction, ameublement et aménagement d'Écoles normales de l'État (art. 15 à 26)	fr. 2,200,000 »
Musée scolaire national	50,000 »
Enseignement primaire : subside pour construction, ameublement, etc., des maisons d'écoles.	9,000,000 »
Enseignement moyen : frais de premier établissement.	
Subsides aux communes	103,284 50
Acquisition de la propriété Franchomme pour l'agrandissement du Musée d'Histoire naturelle.	700,500 »

Diverses observations ont été faites, lors de l'examen de ces crédits.

D'abord, dans les propositions de ce département, nous constatons de nouveau une tendance évidente de faire dévier une série de dépenses incombant régulièrement au Budget ordinaire, vers les crédits affectant le Budget extraordinaire.

Rien qu'à la lecture des libellés de certains postes relatifs aux Écoles normales, on voit que les ressources sollicitées, si elles couvrent, d'une part, certaines dépenses de supplément pour constructions nouvelles bien spécifiées, sont, d'autre part, appelées à solder en bien des cas, de purs frais d'entretien.

Tel l'article 15 consacrant 500,000 francs à la construction et à l'ameublement, sans affectation déterminée, et que les notes explicatives du Budget (p. 47) justifient ainsi :

« Ce crédit est nécessaire pour faire face aux frais résultant de l'entretien des appareils de chauffage, du peinturage absolument indispensable de certains locaux, de l'acquisition de mobilier et d'appareils strictement nécessaires, et des travaux urgents et imprévus. »

Tels les articles 18, 23, 24, 25 et 26 qui mentionnent comme commentaire du libellé l'entretien des pavillons existants, le renouvellement de toitures, etc. et se rapportent à des bâtiments en service.

Des doléances nouvelles se sont élevées, au sein de la Commission, relativement aux charges imposées, pour l'érection, l'ameublement et le matériel didactique des établissements d'enseignement moyen de l'État, aux communes sièges de ces institutions.

Il ne nous appartient pas de discuter ici l'injustice d'une situation qui interdit toute récupération à l'égard d'autres communes largement bénéficiaires des lourds sacrifices imposés à celle qui abrite ces établissements d'intérêt général.

Mais on nous a demandé d'attirer l'attention de la Chambre sur les restrictions de plus en plus grandes apportées à l'octroi des subsides pour construction ou extension d'immeubles, ainsi que pour acquisition ou amélioration d'ameublement et de matériel didactique.

En cette matière, voici, bien résumée, la ligne de conduite du Gouvernement telle qu'elle est actuellement consacrée.

Les principes généraux qui règlent l'intervention de l'État dans les frais d'établissement d'un athénée ou d'une école moyenne de l'État sont les suivants :

« La commune qui est le siège d'un établissement d'enseignement moyen de l'État est tenue de mettre à la disposition du Gouvernement, pour le service de l'instruction moyenne, un local convenable dont l'entretien demeure à sa charge (loi du 1^{er} juin 1850, art. 20 et 23, loi du 15 juin 1881, art. 9).

» Le Gouvernement est autorisé à contribuer par des subsides, aux frais de premier établissement des athénées royaux et des écoles moyennes de l'État (loi du 15 juin 1881, art. 9).

» En général, l'État alloue à la commune un subside égal au tiers de la dépense totale de première installation. Cette règle admet cependant des exceptions et, dans certains cas, le subside de l'État est plus important,

» En 1921, le Conseil des Ministres fut saisi d'une proposition tendant à modifier la jurisprudence actuelle de façon qu'il fût possible d'assimiler à l'avenir, aux frais du premier établissement, ceux qui résultent de la transformation, de la modernisation ou de l'agrandissement des locaux scolaires.

» Cette proposition ne fut pas admise par ce Conseil, qui estima que la loi ne peut être étendue par voie d'interprétation.

» Il en résulte, que le texte de l'article 9 de la loi du 15 juin 1881 continue à être interprété dans un sens strict c'est-à-dire que l'on considère comme frais de premier établissement ceux qui, à l'exclusion de tous autres, résultent de la construction et de l'aménagement d'une école au moment de sa création.

» Cependant, pour les régions dévastées, le Gouvernement a, par exception, accordé aux communes en plus des dommages de guerre, des subsides pour reconstruire des écoles moyennes détruites par des faits de guerre. »

Nous persistons à croire abusive cette interprétation stricte. Le bon sens en indique le caractère très peu équitable et la nécessité, dans l'intérêt même de l'enseignement, de revenir à des règles moins rigoureuses à l'égard des communes sièges des institutions dont il s'agit.

Au Budget extraordinaire de l'exercice 1928 ne figurent que trois postes pour les locaux des établissements d'enseignement moyen de l'État s'élevant en tout à 103,000 francs environ, intéressant des établissements de Termonde, Malmédy et Poperinghe.

A une question précise posée, à la demande de la Commission, il nous a été répondu que pour la reconstruction des écoles moyennes de Lierre et de Hasselt,

reconstruction dont le principe a été admis par le législateur, il a été décidé que des crédits seraient demandés par voie d'amendement.

* .

Depuis 1895, les crédits affectés aux subsides pour construction et ameublement de maisons d'écoles de l'enseignement primaire figuraient au Budget ordinaire du Ministère des Sciences et des Arts. C'était, en vertu de la thèse que nous soutenons, une mesure de sage administration.

Ces charges, si elles varient de destination, se répètent avec une persistance et une régularité qui leur donne une fixité générale que ne peut méconnaître le régime financier de la Nation.

En 1914, le Budget du Ministère des Sciences et des Arts prévoyait de ce chef deux crédits, l'un de 100,000 francs, l'autre d'un million, repris aux articles 68 et 113.

Or, comme nous le constatons plus haut, la dépense correspondante fixée, cette année, à 9 millions de francs est mise à la charge du présent Budget extraordinaire.

Cette façon de procéder, qui pouvait trouver certaine excuse dans les difficultés que rencontrait l'établissement des Budgets dressés pendant les années qui suivirent immédiatement la guerre, est à présent inexcusable. Nous demandons à l'honorable Ministre des Finances de veiller à ce que cette situation cesse dès le prochain exercice.

* .

La propriété Franchomme, d'une contenance totale d'un hectare est située à l'angle de la chaussée de Wavre et de la rue Vauthier. Elle est attenante aux locaux mêmes du Musée royal d'Histoire naturelle, et elle aurait dû être acquise dès 1898.

En effet, le plan Janlet pour l'agrandissement de l'Institution, approuvé à cette époque et exécuté depuis en grande partie pour la construction de l'aile sud, prévoyait l'achèvement de celle-ci sur une partie des terrains de cette propriété.

En 1910, la ville de Bruxelles fit l'acquisition de la dite propriété, avec l'intention d'y faire construire certains instituts universitaires.

Mais il avait été entendu qu'une partie des terrains serait rétrocédée à l'État pour les besoins du Musée.

La Ville renonça, dans la suite, à construire ces locaux universitaires sur les terrains de l'immeuble en cause et des pourparlers furent engagés avec l'État pour la cession de ces terrains devenus ainsi disponibles.

A l'heure actuelle, en vue de sauvegarder les intérêts essentiels du Musée, le Gouvernement a décidé d'acquérir la parcelle de la propriété Franchomme nécessaire aux agrandissements indispensables de l'Institution.

La partie cédée à l'État comprend « un parc avec potager, diverses couches, serres, bassin, écuries et remises, situé rue Vauthier, où elle présente une façade de 70 mètres, d'une contenance de 7,146 mètres carrés, inscrite au cadastre, 9^e section, n° 555 et 556 et partie du n° 554. »

TRAVAUX PUBLICS

Une somme de 294,844,000 est mise à la disposition du Département des Travaux publics pour l'exécution de travaux extraordinaires au cours de l'exercice 1928.

Le Budget des Dépenses extraordinaires proprement dites s'élève en tout à un montant de 372,228,000 francs. Ce sont — nous le soulignons à nouveau — les quatre cinquièmes des fonds réservés à l'ensemble des Départements ministériels, qui sont consacrés à l'exécution de travaux de grande utilité publique. L'étude de ces crédits réclame donc un examen tout particulier.

Un fait nouveau domine entièrement la question et lui donne une ampleur qui n'échappera à personne. Le Gouvernement réalisant des intentions annoncées l'an dernier, présente un programme de réfection complète du réseau routier, et un programme d'ensemble pour l'exécution ou l'achèvement de grandes entreprises productives et destinées à enrichir le pays.

Deux arrêtés royaux du 1^{er} mars 1927 avaient institué une Commission chargée d'étudier la création d'un Office national des routes, ainsi qu'une Commission des grands travaux.

Le résultat de leurs examens et de leurs délibérations, s'est traduit en suggestions dont le Gouvernement s'est largement inspiré pour déposer le 18 janvier 1928 les deux projets de loi qui viennent d'être distribués aux membres de la Chambre. Le premier porte institution d'un Fonds spécial et temporaire des routes doté de 600 millions. Le second crée un Fonds spécial et temporaire des grands travaux de 1,800 millions.

La nécessité est donc reconnue de donner une rigoureuse impulsion aux entreprises destinées à parfaire l'outillage de la Nation. L'œuvre s'est échappée de l'ombre des études préparatoires pour entrer dans l'ère d'une réalisation rapide et bien ordonnée, guidée par un bienfaisant esprit de continuité; sous réserve de l'examen ultérieur des modalités votre Commission ne peut qu'applaudir à cette politique vraiment nationale.

Le Budget extraordinaire de cette année fut déposé en tenant compte de ces éléments nouveaux. Il contient les crédits nécessaires pour l'exécution d'une première tranche de ces travaux, qu'il est permis de réaliser au cours de l'exercice 1928.

Les crédits afférents au service des travaux publics se subdivisent dans les catégories suivantes :

- D'abord ceux qui se rapportent aux travaux pour lesquels les deux nouveaux fonds seront créés :

Pour les routes (art. 48 à 55)	fr. 118,650,000
Pour les grands travaux (art. 44 à 47)	127,000,000

Ensuite ceux qui se rapportent à d'autres travaux extraordinaires de grande utilité. Ils concernent :

ART. 56 à 71. — Les bâtiments civils de l'État.	fr. 11,976,000
ART. 72. — Les casernements de gendarmerie	1,000,000
ART. 73 à 77. — Les ports et le littoral.	16,295,000
ART. 78 à 100. — Les canaux et rivières canalisées	19,890,000

Grands travaux.

Une description d'ensemble des grands travaux à entreprendre trouvera mieux sa place dans le rapport sur le projet instituant le Fonds. Nous croyons donc inutile de nous y appliquer dans l'examen de ce Budget.

Les travaux de la Meuse sont portés à notre présent Budget pour une somme de 45,500,000 francs, consacrés, en presque totalité, aux endiguements et à la normalisation du fleuve, aux aménagements de l'Ourthe et à la reconstruction des ponts dans la région Liégeoise.

Les travaux de la Sambre se montent à 8,500,000 francs destinés aux ouvrages de Jambe-de-Bois et de Monceau ainsi qu'à l'importante rectification de la rivière à Mornimont.

La suite de la mise à grande section du Canal de Charleroi à Bruxelles prévoit une dépense de 46 millions.

Enfin 27 millions seront employés aux canaux à améliorer et à construire entre Liège et Anvers.

Si, malgré son importance, le crédit inscrit en 1928 pour tous ces grands travaux est faible comparativement à la dépense totale de 1,800 millions qu'ils entraîneront, c'est que les projets ne sont pas encore tous achevés et qu'il faut un certain temps pour passer à l'exécution.

Routes.

Le réseau routier de la Belgique, si dense et si important, s'est ressenti vivement des fatigues que lui occasionna la guerre; l'accroissement de la traction automobile lui infligea dans la suite, une surcharge de rendement qu'il n'était pas à même de supporter. L'insuffisance de l'entretien et des réparations depuis l'armistice l'ont, dans son ensemble, laissé dans un état de viabilité très précaire si pas lamentable.

Il faut à tout prix et rapidement mettre fin à cette situation.

La rigueur des principes imposerait — puisqu'il ne s'agit point de création de voies nouvelles — que le Budget ordinaire des Travaux publics subvienne à cette réforme. C'est à lui en effet que strictement incombe la charge de maintenir en parfait état l'ensemble de la voirie nationale.

Mais ce rétablissement ne peut, en fait, être pris en charge par le Budget courant. Les seuls crédits nécessaires tant pour l'entretien que pour la réfection complète devraient grever les ressources annuelles de l'Etat d'une somme de 220 millions au moins pendant les cinq années qui vont suivre. C'est impossible. Ce serait dépasser la mesure à un moment où la prudence s'impose encore devant les sacrifices actuels demandés à l'ensemble des citoyens.

Ce serait en outre injuste, car la restauration prévue de notre patrimoine routier ne consiste pas en une simple réfection, mais en une transformation radicale imposée par les exigences d'une circulation d'une intensité telle qu'elle constitue une véritable reconstitution dépassant toute prévision.

Une discrimination doit cependant être faite entre les dépenses d'entretien normal et celles de réfection et de reconstruction nécessitées par les circonstances anormales.

Les premières doivent en tout état de cause — pour assurer une bonne

administration — être prise en charge par le Budget du Département auquel elles incomberont après remise en état de bon fonctionnement de la voirie, auquel, selon nous, elles incombent, dès à présent, dans la mesure et les limites de cette obligation.

Il faudrait donc déterminer quelle peut être l'importance du fardeau d'entretien.

Dans les discussions du Budget de l'an dernier, l'honorable Ministre des Travaux publics estimait à la somme de 80 millions environ les crédits annuels absolument indispensables pour y parer. Encore signalait-il que pour établir cette prévision, il n'envisageait pas la reconstruction totale des chaussées empierrées et pavées dont le maintien ne comportait que restauration et qu'il faudrait longtemps encore maintenir dans un état médiocre.

Maintenant que l'on n'est plus entravé par la pénurie de crédits, l'estimation d'entretien doit donc être rectifiée et elle l'est dans l'exposé des motifs du projet de création du Fonds des Routes. C'est 100 millions annuellement, au taux actuel de la monnaie et en se montrant encore très parcimonieux, qu'il est indispensable, en bonne gestion, d'attribuer aux postes d'entretien et de réfection normale de nos chaussées.

Comme nous avons été loin de ce chiffre jusqu'à ce jour et comme nous en sommes peu rapprochés encore dans le Budget de cette année!

En 1914, avec une voirie moins étendue, généralement en très bon état et soumise à des fatigues infiniment moindres, les crédits d'entretien normal s'élevaient à 8 millions-or. Au multiplicateur 7 cela nous donne actuellement un montant de 56 millions, et tous ceux qui savent la plus value de la main-d'œuvre et des matériaux ne nous démentiront pas en disant qu'un multiplicateur nettement supérieur devrait être appliqué en l'espèce.

Or, les postes d'entretien des routes portés au Budget du Ministère des Travaux publics de 1927 n'étaient encore que de 38 millions; ils sont montés cette année au chiffre de 66,500,000 francs, inférieur d'un tiers encore au grand minimum à prévoir.

Nous espérons que l'honorable Ministre des Finances tiendra, dès le prochain exercice de 1929, à mettre fin à cette situation préjudiciable à la bonne tenue de son budget.

L'insuffisance des crédits ordinaires reporte indubitablement sur les crédits de reconstitution la charge d'une bonne partie de l'entretien, ce qui est inadmissible. Il serait plus regrettable encore que leur restriction ait une influence défavorable sur le maintien en bonne viabilité des chaussées non soumises à réfection ou déjà rétablies.

Les dépenses imputées au Budget extraordinaire de 1928 montent à un total de 118,650,000 francs. Les notes explicatives jointes en annexe au projet donnent le détail des travaux à entreprendre avec leur estimation globale par province. Toutes ces constructions, réfections et améliorations font partie de la première série du rétablissement des routes principales que l'on espère voir se réaliser au cours des deux prochaines années.

* * *

L'attention de la Commission a été attirée sur des plaintes émises dans un arrondissement flamand concernant la liquidation des pavés de rebut, lors des réfections de la grande voirie.

Voici à ce sujet la façon de procéder généralement admise par l'Administration des Ponts et Chaussées.

D'abord, en ordre principal, le pavage démonté est employé pour d'autres travaux incombant à l'État dans des voiries secondaires.

Si cette utilisation est impossible ou trop onéreuse, les matériaux inutilisés sont souvent employés pour le pavage des accotements de la chaussée remise à neuf et gratuitement cédés dans ce but aux riverains. C'est là une mesure excellente dans les agglomérations où la circulation aisée doit être assurée hors des limites mêmes de la voie carrossable. Mais il va de soi, que si la cession gratuite de pavés de rebut est employée à des chemins privés de reliaement de propriétés éloignées de la route, cela constitue un abus que l'Administration avertie réprimera sévèrement.

Les pavés non utilisés de la sorte sont fréquemment cédés aux communes qui les demandent pour l'amélioration de leur voirie vicinale.

Ce n'est que très exceptionnellement que des adjudications publiques au plus offrant ont eu lieu en l'absence de toute autre solution.

L'Administration des Ponts et Chaussées étudie d'ailleurs la possibilité pratique d'un réemploi direct, par la retaille du pavé en un échantillon de petit format utilisable pour les revêtements sur fondation qui donnent, on le sait, d'excellents résultats.

. * .

Différents renseignements ont été demandés relativement à la réalisation du projet d'Avenue Bruxelles-Anvers par Boom.

Une Commission composée de techniciens et de représentants des villes intéressées s'est livrée à l'étude de cette question si capitale pour les relations par véhicules automobiles entre les deux grandes métropoles belges.

Elle a constaté que le parachèvement de l'avenue directe suivant le projet approuvé comporterait une dépense de 155 millions. A ce chiffre, devrait s'ajouter un nombre de millions indéterminé, à coup sûr considérable, si l'on envisageait l'établissement, sur la plateforme de l'avenue, d'une chaussée autostrade.

Elle s'est ralliée à une combinaison moins coûteuse sauvegardant l'avenir et d'une réalisation plus rapide.

D'abord la chaussée Bruxelles-Anvers, par Vilvorde, Malines et Contich recevra d'importantes améliorations et fera incessamment l'objet de nombreux travaux de réfection, d'élargissement, de redressement, de reconstruction d'ouvrages d'art, dont l'effet sera de permettre la circulation aisée et rapide d'un trafic pouvant être notablement supérieur au trafic actuel.

Mais étant donné que la route actuelle comportera toujours et malgré tout des passages difficiles où la circulation sera plus ou moins entravée, tels que Contich, Malines et Vilvorde, la Commission, dont nous parlons, a émis l'avis que la création d'une nouvelle jonction, aussi rectiligne que possible, entre les deux importantes villes répond à un besoin réel et impérieux de notre époque, que cette artère provoquera un accroissement considérable du trafic routier entre Bruxelles et Anvers, tant pour la réduction du temps nécessaire au parcours que pour les grandes facilités qu'elle offrira au tourisme et au transport des marchandises par auto-camions; à ce titre elle créera de nouvelles sources de richesses et de bien-être pour la population.

La Commission a, d'autre part, été vivement impressionnée par la dépense relativement minime à laquelle il faudrait faire face si l'on se bornait à la réalisation d'un programme réduit, comportant l'acquisition des terrains et la construction des ouvrages d'art nécessaires au passage de l'avenue telle qu'elle était projetée, mais se limitant à l'établissement d'une seule chaussée de 9 mètres de largeur, accessible à tous les véhicules.

C'est cette solution, assurant une réalisation moins onéreuse et plus rapidement exécutable qui réunit l'assentiment unanime. Elle a de plus l'avantage de réserver entièrement l'avenir pour l'établissement d'un profil définitif comportant des travaux sur une largeur de cinquante mètres avec éventuellement une voie autostrade.

La dépense peut se chiffrer, déduction faite de la revente de terrains, à la somme de 73 millions et la réalisation du travail peut être espérée pour l'époque où se tiendra l'Exposition de Bruxelles.

* * *

En 1906, la Ville de Namur a conclu avec l'Etat une convention en vertu de laquelle de vastes travaux de voirie et de construction devaient être réalisés par les deux parties en vue de la transformation de la Ville.

Celle-ci a exécuté complètement, déjà avant guerre, tous les différents travaux mis à sa charge.

L'Etat n'a point encore parfait ses obligations. Il doit notamment construire, à ses frais exclusifs, un nouveau pont au Confluent de la Sambre et de la Meuse, pont constituant une soudure directe entre les boulevards ceinturant l'agglomération. Ce travail assurera, ainsi que le programme général de la convention de 1906 le prévoit, une circulation aisée de nature à désencombrer la grande voirie si importante et si capitale qui traverse la cité.

Si ce pont n'est pas construit rapidement il y a lieu de redouter, dans un très court délai, un embouteillement complet que la circulation grandissante des automobiles rend inévitable.

Les routes de Châtelet, de Louvain, de Hannut, de Nivelles et surtout de Bruxelles, amènent à Namur, du Nord et de l'Ouest, un trafic de véhicules très considérable dont une grande partie ne fait que traverser la Ville pour se rendre vers Marche et l'Ardenne, vers Liège et surtout, par les routes des deux rives de la Meuse, vers Dinant et la vallée Mosane si fréquentée par les touristes et les villégiateurs.

Le trafic véhiculaire en sens inverse n'est pas moindre.

Or, toute cette énorme circulation, qu'en 1925 nous avons déjà contrôlée certains jours comme comportant cinq cents véhicules à l'heure, doit passer par la rue du Pont et le vieux pont de Sambre, dit aussi pont du Musée.

Cette rue du Pont, point obligé de tous les passages, ne mesure, entre trottoirs, que 5^m27 à 5^m68 et elle doit supporter, en outre, le passage intensif des tramways vers Jambes, vers Profondeville et ceux qui constituent le circuit de la Citadelle si prisé des touristes.

Or, voici que le vieux pont de Sambre, transformé par les Allemands pendant l'occupation et entièrement déforcé, s'est révélé dans un tel état d'instabilité que sa solidité donne les plus graves inquiétudes.

Deux solutions inséparables s'imposent inéluctablement : la reconstruction

complète de l'ancien pont et l'érection rapide du nouveau pont du Confluent dont les études sont terminées.

Assurer la solution d'un tel problème sans interrompre la circulation est d'une réalisation très difficile.

La logique serait de construire d'abord le pont du Confluent conçu grandement, avec une voirie et des chaussées aboutissantes de 11 mètres de large. Alors un exutoire réel aisé et très rapproché, serait ménagé qui assurerait à la traversée de Namur un passage détourné mais sans danger.

Une fois ce nouveau pont établi et la circulation ainsi ménagée, plus rien ne s'opposerait au rétablissement du vieux pont, qu'il s'agisse de consolider provisoirement sur un type nouveau, avec une seule pile en rivière pour le grand bien de l'évacuation de la Sambre et la facilité de l'important batelage qui la sillonne.

Il nous semble nécessaire que l'honorable Ministre des Travaux publics réclame l'inscription au présent Budget, par voie d'amendement, des crédits permettant l'exécution de ces travaux dont l'urgence extrême vient de se révéler.

A ce défaut, nous devrions prendre l'initiative de cette proposition.

* *

De nouvelles réclamations ont été manifestées, au sein de la Commission, relativement au passage à niveau de Gembloux qui coupe et entrave si sérieusement la chaussée axiale Bruxelles-Namur.

Comme on l'a souvent signalé le palliatif employé par un détournement de secours tortueux et malaisé est non seulement insuffisant mais dangereux.

Le problème ne sera résolu que par la solution à laquelle s'était rallié l'honorable Ministre baron Ruzette d'établir deux kilomètres de chaussée spacieuse quittant la chaussée au nord de Gembloux, franchissant la ligne de chemin de fer en amont de cette ville et aboutissant à la gare même. Ce parcours sans obstacle sérieux utilise dans sa plus grande partie une voirie secondaire existante.

Batiments civils.

Les travaux d'aménagement des Musées du Cinquantenaire vont entrer enfin dans la période de réalisation. La Chambre en éprouvera une vive satisfaction; de nombreuses plaintes se sont, à maintes reprises, très justement élevées au cours de ses débats, sur les dangers de la situation humiliante dans laquelle périssent les merveilles d'art et les collections scientifiques qui devraient faire l'orgueil de la Belgique.

Le programme envisagé par l'honorable Ministre baron Ruzette dès 1924, consistait à centraliser les Musées dans l'aile gauche du Palais du Cinquantenaire. Son exécution devait entraîner une dépense de fr. 42,500,000 et se réaliser en une période de dix années.

Des premiers crédits importants portés aux Budgets extraordinaires de 1925 et 1926 n'ont pas été utilisés; la situation économique du pays s'étant aggravée, la compression des dépenses a imposé à l'administration le retrait des instructions déjà données pour la mise en adjudication d'une première série de travaux.

Le crédit de 4 millions figurant à l'article 63 du présent Budget est destiné à la réalisation de cette première tranche du programme élaboré en 1924.

Ces travaux comprennent le gros œuvre de la galerie de jonction, dénomina-

tion donnée aux locaux qui doivent abriter les services généraux, les services éducatifs, ainsi que l'atelier et les laboratoires des services photographiques.

Les documents préparatoires sont imprimés et le travail peut être mis en adjudication immédiatement dès que le crédit sera à la disposition du Gouvernement.

Des crédits nouveaux, d'une importance à peu près égale aux Budgets de 1929 et 1930, permettraient le parachèvement de cette galerie et l'édification des bâtiments que les Musées appellent le Groupe III. Celui-ci comprend, en même temps que la galerie circulaire, les installations définitives destinées à remplacer les locaux actuels dénommés : « Cour triangulaire, Hall de l'ancien Musée scolaire, Salle Titeca. »

* * *

La questure de la Chambre a depuis longtemps attiré l'attention du Gouvernement sur l'indigence des locaux mis à la disposition du Parlement pour le logement de ses nombreux services.

Point n'est besoin d'insister sur les graves inconvénients que présente cet état de choses, dont souffrent quotidiennement ceux qui participent au travail parlementaire et les citoyens reçus par les membres des Chambres.

Nous ne croyons pas qu'il existe au monde un Palais de la Nation abritant trois cents mandataires du pays, des services administratifs considérables, ayant des multitudes de visiteurs et disposant d'un emplacement aussi étriqué.

Une emprise importante sur les locaux de Ministères avoisinants est nécessaire pour mettre fin à une situation vraiment intenable.

Cette considération soumise à votre Commission spéciale nous a incité à pousser un peu plus avant l'examen de la question.

Les hôtels réservés aux Départements ministériels rue de la Loi, entre la rue Royale et la rue Ducale et formant bloc jusqu'à la rue de Louvain abritent six Ministères différents.

Congus à une époque où les départements étaient moins nombreux, où leurs services étaient notablement plus restreints, ils sont devenus d'une insuffisance telle que l'emplacement leur réservé a dû être surbâti par pièces et morceaux, sans ordre et de la façon la plus incommode.

Bien plus, ils ont essaimé au dehors et non seulement certains Départements ont dû chercher autre part un abri distinct et toujours multiple, mais les domiciles des différents services ont été, comme à plaisir, disséminés à travers toute l'agglomération de la capitale.

Cet éparpillement d'organismes qui, plus que tous autres, réclament centralisation, est désastreux au point de vue de la bonne marche du travail et de plus excessivement onéreux.

Nous avons recherché quel était l'ensemble des bâtiments utilisés par les Ministères ; la liste qui nous en a été remise nous a littéralement stupéfaits.

Défense Nationale :

Rue de la Loi, 2, et rue de Louvain, 1.

Rue du Méridien, 10.

Avenue Galilée, 3-4.

Rue du Pôle, 1.

Rue de Berlaimont, 10.

Ancienne Abbaye de la Cambre.

Diverses installations à l'École Militaire.

Chemins de fer, Marine, etc. :

Les deux blocs compris entre la rue de Louvain, la rue Beyaert et la rue Ducale.

Rue de la Loi, 17 et 17a.

Rue de la Loi, 90.

Rue Belliard, 76.

Rue d'Italie, 32.

Place de la Monnaie.

Rue du Méridien, 77-79.

Chaussée d'Ixelles, 27.

Rue du Progrès, 78-84.

Rue d'Aerschot, 3.

Rue de Berlaimont, 16.

Boulevard Barthelemy, 9.

Rue du Méridien, 70, loyer annuel : 14,250 francs.

Rue Saint-François, 76, loyer annuel : 7,600 francs.

Rue de Trèves, 57, loyer annuel : 20,000 francs.

Industrie, Travail, etc. :

Rue Lambermont, 1.

Rue Lambermont, 2-4.

Rue Lambermont, 3-5.

Rue de la Loi, 19-21.

Rue Guimard, 16, loyer annuel : 20,000 francs.

Avenue des Arts, 34, loyer annuel : 45,000 francs.

Rue du Gouvernement provisoire, 13, loyer annuel : 8,900 francs.

Justice :

Rue de la Loi, 16, et rue Ducale, 2.

Rue Ducale, 55, 57, 59, 61.

Rue Ducale, 81.

Intérieur et Hygiène :

Rue de la Loi, 4-6, et rue de Louvain, 3.

Affaires Étrangères :

Rue de la Loi, 8, et rue de Louvain, 5.

Sciences et Arts :

Rue de la Loi, 10, et rue Henri Beyaert, 3.

Boulevard du Régent, 52.

Rue de Berlaimont, 14.

Travaux publics :

Rue de la Loi, 28.

Rue de Louvain, 38.

Rue Ducale, 91.

Rue du Marteau, 47.

Rue de la Charité, 15, loyer annuel : 55,000 francs.

Agriculture :

Place Quetelet, 7.

Rue du Méridien, 1, 3, 7, 9.

Avenue Galilée, 17.

Rue de la Collégiale, 9-11.

Rue de la Charité, 7, loyer annuel : 9,000 francs.

Colonies :

Rue de la Loi, 65.

Place Royale, 7-8.

Rue de Namur, 10.

Finances :

Rue de la Loi, 12-14, et rue Henri Beyaert, 5.

Rue Ducale, 89.

Rue de Louvain, 42.

Avenue Galilée, 2.

Rue du Pôle, 11.

Rue Bréderode et rue de la Pépinière.

Rue des Ursulines, 15-27, 27a.

Rue de la Chapelle, 18.

Marché au Bois, 5, loyer annuel : 12,000 francs.

Les immeubles pour lesquels aucun loyer n'est indiqué sont la propriété de l'État.

Des études, nous assure-t-on, ont déjà été entamées pour corriger les inconvénients qui résultent, à toute évidence, d'un état de chose qui, sauf pour les Ministères des Affaires Étrangères et de l'Intérieur et Hygiène assez bien centralisés, réclame de profondes réformes.

Elles nous paraissent devoir être opérées systématiquement et progressivement, en vertu d'un plan général ne reculant pas devant le bouleversement complet de la situation existante.

La masse des emplacements de la zone comprise entre la rue de la Loi, la rue de Louvain et la rue Ducale nous semble devoir être distribuée de manière tant à donner au Palais de la Nation toutes les installations qu'il est en droit de réclamer qu'à réserver à certains ministères, en nombre plus restreint, un logement comprenant absolument tous les services qui dépendent d'eux.

Les autres Départements, toujours soigneusement centralisés, seraient installés en groupes distincts autant que possible à proximité de ce noyau de bâtiments.

Port d'Anvers.

Parmi les travaux qui grevèrent fortement nos Budgets extraordinaires jusqu'en 1927, se trouvaient ceux se rapportant aux Installations Maritimes d'Anvers. Désormais ils n'y figureront plus.

La Convention conclue, le 9 mai 1927, entre l'État et la Ville d'Anvers, approuvée par la loi votée l'an dernier, met ces dépenses à charge de notre grande Métropole commerciale.

Bien plus, comme des remboursements par annuités sont prévus pour les travaux exécutés jusqu'à ce jour aux extensions du port, mention de ce changement ne figurera plus désormais qu'à notre chapitre des Recettes extraordinaires.

Il nous convient de souligner cette heureuse conséquence de l'acquisition des terrains au nord d'Anvers réalisée autrefois et de leur cession en bloc à la Ville en vue de ses colossales extensions.

Les seuls travaux qui incomberont encore à l'État sont ceux prévus à l'article 27 de la Convention intervenue.

Parmi ceux-ci, le présent Budget prévoit, à l'article 89, un crédit de 1,835,000 francs dont détail est donné dans les notes explicatives.

Ajoutons cependant que les études pour l'achèvement et la mise en état de viabilité du boulevard du Nord, sont poursuivies avec vigueur et que la construction de cette importante artère sera entamée dès cette année. Aucun crédit pour la part à charge de l'État ne figure pourtant, de ce chef, parmi les Dépenses extraordinaires. La Ville exécute le travail et en impute le montant sur les remboursements auxquels elle doit faire face.

* * *

Où en est la question du tunnel reliant les deux rives de l'Escaut à Anvers?

Le Gouvernement a institué une Commission spéciale chargée d'étudier le problème de la construction de cet ouvrage et de l'aménagement de la rive gauche du fleuve.

Elle espère pouvoir déposer tout prochainement son rapport qui conclut à la possibilité d'exécuter le dit tunnel et la mise en valeur des emplacements. On constituerait une association interprovinciale et intercommunale, dont feraient partie l'État, les provinces d'Anvers et de la Flandre orientale, la ville d'Anvers et certaines communes les plus directement intéressées.

L'État ferait apport des terrains de la rive gauche qu'il a expropriés et l'association contracterait un emprunt de 300 à 400 millions qui lui permettrait ainsi de commencer sans délai la construction du tunnel et d'effectuer les premiers travaux d'aménagement.

Cet emprunt pourrait être remboursé grâce au produit de la vente des terrains, du péage du tunnel et, enfin, des plus-values d'impôts qui résulteront de la mise en valeur des terrains.

Canaux et rivières canalisées.

On a rappelé l'intérêt que présenterait la construction d'une liaison directe entre Anvers et Gand.

Le canal de Burgt à Roodenhuize, devenu le canal de Calloo à Roodenhuize (son point de jonction ayant été reporté au lieu dit Krankeloon à 7 kilomètres en aval d'Anvers), conçu pour assurer cette liaison aurait 41 kilomètres de longueur et coûterait au delà de 100 millions.

La Députation permanente de la Flandre orientale qui le réclame résume les arguments favorables à sa thèse en disant que cette voie d'eau projetée permettrait :

1° De sauver des inondations périodiques toute la contrée nord du pays de Waes;

2° De réaliser de grandes économies, par suite de la non réalisation des

wateringues actuellement à l'étude et pour lesquelles le Gouvernement doit donner d'importants subsides;

3° D'assurer le développement industriel de toute une partie de la province, privée actuellement de moyens de communication et d'exploitation;

4° De raccourcir considérablement le trajet par eau entre Gand et Anvers, rendu difficile par la traverse de Gand et obligeant beaucoup de navires à faire le tour par la Hollande.

Ces arguments rencontrent des objections sérieuses.

Des techniciens affirment que des moyens de refoulement plus économiques et plus efficaces qu'un canal, notamment le pompage des eaux en excès dans les voies d'écoulement naturel (cours d'eau et fleuves) peuvent être employés tant pour les eaux d'inondation des polders que pour l'évacuation des wateringues.

S'il est vrai que la distance Anvers-Gand est de 26 à 27 kilomètres plus longue par l'Escaut que par le canal projeté, il ne faut pas perdre de vue que ce qui compte en cette matière, ce n'est pas la distance mais le temps qu'il faut pour la parcourir. Or, il ne semble point y avoir de doute que la durée du trajet sera notablement plus longue sur le canal à écluses que sur l'Escaut où la navigation est aidée puissamment par les marées.

La traversée de Gand, après achèvement des travaux en cours d'exécution à la Pêcherie ne sera pas plus difficile pour les bateaux empruntant l'Escaut que pour ceux qui se serviront du Canal de Terneuzen.

Il est nécessaire que l'on fasse entrer aussi en ligne de compte la voie bien plus rationnelle déjà existante entre Anvers et Gand par Roodenhuijze, et qui tôt ou tard devra être améliorée de façon à permettre la circulation des bateaux de six tonnes.

Cette voie constituée par l'Escaut, la Durme, le Moervaert et le Canal de Gand à Terneuzen traverse une région bien autrement intéressante au point de vue industriel.

Il nous paraît qu'il importe que le Gouvernement tienne compte de ces éléments dans la décision qu'il aura à prendre dans l'intérêt général.

. . .

La question de l'amélioration de la navigation sur le Haut-Escaut, en amont de Gand, intéresse, au plus haut point, la prospérité du bassin calcaire du Tournaisis.

Elle a été signalée à notre commission spéciale; nous croyons donc utile de donner à ce sujet quelques renseignements.

C'est depuis 1860 qu'ont été commencés les travaux de canalisation du fleuve.

En 1894, par l'achèvement des écluses, une navigation continue et régulière fut assurée.

De 1904 à 1914, de nombreux et importants travaux d'amélioration, notamment dans la traverse de Gand, vinrent compléter le travail.

En 1894, il passait en moyenne 3,000 bateaux par an, à chaque écluse. En 1903, ce nombre s'est élevé à 5,800 et en 1912 le fleuve fut parcouru par 12,500 bateaux. La navigation a donc plus que quadruplé en vingt ans.

Telle était la situation en 1914.

Au lendemain de l'armistice, le Haut-Escaut n'était plus navigable. Au cours de leur retraite en octobre et novembre 1918, les armées allemandes avaient mis

hors d'usage les écluses et les barrages. A Syngem et à Sommerzaeke, les dégâts étaient tels que la remise en service de ces ouvrages ne pouvait être envisagée sans dépenses considérables. Au contraire, à Audenaerde, Berchem, Espierres et Kain, ils étaient moins importants.

Convenait-il de réparer et de reconstruire définitivement, dans leur état primitif, les anciens ouvrages ou bien n'était-il pas préférable de construire de nouvelles écluses à grandes capacités ?

Après examen de ce problème complexe, au début de 1919, le programme suivant fut adopté par le Ministre des Travaux publics :

a) Remise en service des anciennes écluses barragées, à l'exception de celles de Syngem et de Sommerzaeke qui étaient trop endommagées, de façon à assurer, dans une certaine mesure, la navigation entre Tournai et Gand, par la Lys et le canal de l'Espierres.

b) Construction de nouvelles écluses barragées, à Asper, Audenaerde, Berchem, Espierres et Kain, les écluses étant accessibles aux bateaux de 600 tonnes.

Les dépenses effectuées pour réaliser ce programme, y compris les frais de reconstruction d'un certain nombre d'ouvrages détruits pendant la guerre, se sont élevées à la somme de 87 millions environ, se décomposant comme suit :

Ecluses barragées	fr 79,243,233 »
Ponts de Tournai	5,913,857 »
Autres travaux	1,514,667 »
Ensemble	<u>86,671,757 »</u>

Ces travaux ayant été exécutés en ce qui concerne les écluses barragées, pendant les années 1919 à 1923, c'est-à-dire pendant une période où le cours de la livre sterling a varié entre 30 et 70, la somme de 87 millions représente aujourd'hui plus de 250 millions de nos francs-papier.

A l'heure actuelle, il reste encore à reconstruire un certain nombre de ponts, notamment ceux de Warcoing, de Hyne, de Berchem, de Gavere, d'Audenaerde (Long-Pont).

En décrétant la construction de grandes écluses, le Gouvernement avait en vue d'abord d'améliorer les conditions de la navigation sur le Haut-Escaut et ensuite, de permettre aux bateaux de 600 tonnes d'avoir ultérieurement accès sur ce fleuve.

Le premier but a été atteint, la navigation se pratiquant aujourd'hui presque uniquement par trains de 2, 3 ou 4 bateaux, trainés par des remorqueurs, chaque train étant éclusé en une fois et dans un temps très court.

Les frais de traction de même que la durée des voyages sont ainsi réduits dans une large mesure, ce qui fait naturellement baisser les frêts.

Tous les riverains du Haut-Escaut, y compris les Tournaisiens, profitent de ces avantages, au même titre et dans les mêmes conditions; ils ont d'autant moins de raison de se plaindre que le Haut-Escaut a été remis en état, comme voie navigable, avec une rapidité extraordinaire.

Le second but a également été atteint et il ne pouvait pas en être autrement puisqu'il s'agissait simplement de construire des écluses d'une capacité déterminée.

Ces écluses sont donc accessibles aux bateaux de 600 tonnes, mais il n'en est pas de même de la voie, c'est-à-dire de l'Escaut lui-même.

Pour que celui-ci puisse recevoir des bateaux de 600 tonnes, il faut l'aménager en conséquence, c'est-à-dire le normaliser et le calibrer pour bateaux de 600 tonnes entre la frontière française et l'entrée de la ville de Gand et le relier ensuite d'une façon convenable sinon aux canaux de Gand à Ostende et de Gand à Terneuzen, tout aux moins à l'Escaut maritime.

Les travaux à faire dans ce but sont considérables et coûteront plusieurs centaines de millions ; c'est une œuvre de grande envergure et de très longue haleine.

Il faudra mettre en balance les sacrifices qu'elle exige avec les bénéfices qu'en retirera le trafic. A ce point de vue, il importe de remarquer que l'Escaut Français n'est navigable que pour les bateaux de 350 tonnes, ceux-ci resteront donc toujours le type courant employé par la navigation sur l'Escaut Belge entre la région Tournaisienne et le port de Gand, puisqu'au retour des expéditions faites dans le Nord de la France, ils chargent généralement les produits de l'industrie du Tournaisis.

* . *

Le long de la Meuse inférieure non canalisée, entre Maestricht et la frontière Hollandaise (Kessenick) les digues sont en très mauvais état et même ont par endroits des brèches sérieuses. Jusqu'à présent elles n'ont été réparées que très superficiellement.

Il y a là un danger considérable en cas de crue du fleuve. La prudence exige même que ces digues soient renforcées et exhausées. La situation des terrains du Nord du canton de Maeseyck est en effet devenue très critique depuis les travaux de canalisation exécutés par la Hollande.

Le canal de Maesbracht à Wert forme un obstacle vers le Nord restreignant l'évacuation des eaux de crue et d'autre part les digues du canal Juliana, si elles préservent le Limbourg Hollandais, rejettent les inondations vers les terres riveraines de la rive gauche de la Meuse. Seul un endiguement sérieux peut parer au danger.

Il n'y a pas de doute que la police des digues, très peu réglementée d'ailleurs, ne peut suffire à éviter ces graves inconvénients. L'entretien de la part des particuliers et des communes est souvent nul quand il ne se traduit pas par des plantations, cultures ou établissement de voies de passage compromettant la solidité de la protection.

La réponse qui fut faite à nos observations est la suivante :

« Il n'existe, en Belgique, aucune législation spéciale sur les endiguements, à l'exception d'un décret de Napoléon ne s'appliquant qu'aux régions poldériennes.

» Une Commission a examiné le problème de l'endiguement de la Meuse mitoyenne dans le Limbourg et l'État vient d'adjuger cinq entreprises pour remédier partiellement aux dangers d'inondations. Le Gouvernement va restaurer des digues. Les dépenses seront couvertes par les communes et les intéressés. L'État fera l'avance des sommes dépensées et interviendra dans le coût des ouvrages dans la proportion de 50 %/o. »

Nous en tirons une conclusion : Nous devons suivre l'exemple des Pays-Bas dont le service de protection des digues, d'intérêt si capital chez nos voisins du Nord, est d'une admirable vigilance. Toute négligence en cette matière peut

avoir des conséquences désastreuses et en tous cas hors de proportion avec le peu de travail et de frais qu'un entretien parfait exigerait en Belgique où l'endiguement n'a qu'une très petite mais riche partie du pays à préserver.

Il nous paraît donc nécessaire que le Gouvernement prenne les mesures pour nous doter d'une législation, calquée sur celle de la Hollande.

La note suivante nous a été transmise par un membre :

« Si l'on a relevé les ruines de la guerre en Flandre Occidentale, si l'on a refait les terres, on n'a pas songé suffisamment à la restauration économique. Le port de Nieuport n'est pas rétabli et la ville reste une ville morte. Ypres a perdu l'école de cavalerie, la garnison, l'école de réforme, l'école de Messines. Il eut fallu pousser bien plus vite le canal de l'Yperlée et tous les canaux vers la Lys de manière à établir des communications faciles entre la Flandre Occidentale et le Hainaut et s'arranger pour favoriser la création d'usines dans la région d'Ypres dont la main-d'œuvre s'en va. »

Si les observations constituent des regrets rétrospectifs, nous n'avons rien à y redire. Si elles sont l'expression de plaintes relatives au budget actuel des Dépenses Extraordinaires, nous nous permettons de signaler que l'article 104 accorde un crédit de 3,175,000 francs pour le port de Nieuport. De nombreux travaux sont en outre prévus, au profit des canaux et cours d'eau de la région indiquée, dans les articles 92, 96 à 100, 112, 115 et 116; leur import total s'élève à plus de 4 millions.

D'autre part, l'on a exprimé le désir de voir le Gouvernement se préoccuper sans tarder encore, des travaux d'aménagement de la section Belge du canal de Furnes à Bergues. Une Convention Franco-Belge a, en 1894, décidé l'exécution de ces travaux. La France a accompli sa part; la Belgique ne l'a pas fait jusqu'à ce jour.

INDUSTRIE ET TRAVAIL

Le seul crédit réclamé par le Ministère de l'Industrie, du Travail et de la Prévoyance sociale a trait aux services frigorifiques de l'État, en liquidation.

Comme frais de traitements et salaires, dépenses d'exploitation et approvisionnements, la dépense proposée s'élève à 4,025,000 francs, auxquels s'ajouteraient des dépenses de premier établissement d'un import de 435,000 francs pour nouvelles installations de matériel notamment à Bressoux, Gand et Marcinelle.

D'autre part — hâtons-nous de le dire — l'article 7 des Recettes extraordinaires prévoit un ensemble de rentrées pour le même service s'élevant à 7,550,000 francs, estimant ainsi un boni probable de 3,090,000 francs.

La liquidation des services frigorifiques a, au cours des travaux de la Commission chargée de l'examen du présent Budget, soulevé diverses considérations qu'il nous appartient de mentionner.

L'État n'entreprend plus la fourniture de viandes congelées. Il se contente actuellement de fabriquer de la glace et de louer ses services d'entreposage et de conservation de denrées périssables qui sont rémunérateurs.

Deux tendances se sont manifestées.

Les uns prônent la continuation de l'entreprise. Dans ce but, d'important

crédits sont nécessaires pour étendre les installations, surtout à Anvers, et rendre ainsi l'opération plus fructueuse encore.

Notre grand port national est intéressé à l'extension de ces services ; il pourrait centraliser le commerce des viandes congelées vers la Rhénanie et même les expéditions vers la Russie.

Dans ce but, une somme de 11 millions — assure-t-on — devrait être réclamée pour l'aménagement des établissements anversoïis.

En opposition à cette thèse, d'autres membres préfèrent s'en tenir à la résolution prise de liquider ces affaires. Ils estiment que la Ville d'Anvers aurait intérêt à reprendre les installations et l'exploitation sises dans les dépendances de son port, et ne manquerait point de le faire.

Les huit autres installations, dont certaines ne fonctionnent point, seraient utilement et avantageusement revendues.

A cela l'on objecte que des aliénations, faites dans ces conditions, ne recueilleraient d'autres profits que ceux de la situation des immeubles sans tenir compte de leur valeur industrielle. Il serait donc préférable de confier la suite des affaires à une Société nationale exploitante qui comprendrait l'État, les Villes, les organismes et même les particuliers directement intéressés.

Cette solution a rencontré opposition de la part de ceux qui redoutent une régie d'état s'appliquant à une œuvre essentiellement industrielle. Ils craignent de voir le Gouvernement entrer dans la voie dangereuse des investissements de capitaux nouveaux, sans rendement assuré, et ils donnent leur préférence à la récupération des sommes déjà engagées.

Ajoutons, pour bien établir les rétroactes, que le 16 juillet 1924, le Ministre de l'Industrie, du Travail et de la Prévoyance Sociale de l'époque s'était déclaré décidé « à abandonner à l'initiative privée le soin d'exploiter commercialement nos installations frigorifiques, mais à assurer à l'État, qui ne ferait plus le commerce, la certitude que l'exploitation, dirigée par des particuliers, se ferait cependant au profit de ses finances. »

Cette déclaration fut suivie d'un appel à la concurrence. Un projet de loi fut déposé le 8 novembre 1924 pour permettre au Gouvernement de traiter avec le groupement qui, de l'avis unanime d'une commission interministérielle, offrait les conditions les plus avantageuses dans les limites et selon les principes indiqués ci-dessus.

Cette proposition ne put en temps utile être soumise au vote du parlement et devint caduque.

Depuis lors, la question est restée en état. L'exploitation a continué sans que d'importants capitaux soient de nouveau investis. Le présent Budget en signale les résultats actuellement escomptés pour 1928.

Le 30 septembre dernier en présence d'une demande importante de crédit extraordinaire de 11.435.000 francs présentée par le Département de l'Industrie, du Travail et de la Prévoyance Sociale, l'avis de la Commission chargée d'étudier le fonctionnement des services de l'État fut sollicité par l'honorable Ministre des Finances.

M. le Ministre Wauters déclara alors qu'il estimait que, quelle que soit l'opinion que l'on ait sur la destinée des entrepôts frigorifiques de l'État, l'exécution rapide des travaux projetés se justifiait.

« Il me semble en effet, ajoutait-il, que c'est une bien mauvaise méthode d'exploitation, même d'un service qu'on voudrait liquider, que de ne pas le maintenir en état de satisfaire les besoins croissants. »

Nous croyons pouvoir résumer comme suit le sentiment de la Commission consultée.

Personne ne méconnaît l'intérêt considérable que présentent, pour le pays tout entier, les services frigorifiques et l'utilité qu'il y a d'en assurer le fonctionnement et le développement progressif.

Mais ceci ne change rien au fait que les services dont il s'agit sont en liquidation. On doit donc se refuser à les considérer autrement que comme un organisme irrévocablement destiné à sortir de l'ensemble des rouages administratifs de l'État.

Dans ces conditions, les considérations développées pour justifier les travaux proposés montrent péremptoirement la nécessité d'accélérer le plus possible les arrangements propres à enlever à l'État la gestion des entrepôts frigorifiques et à donner à ceux-ci une organisation qui leur permette de prendre leur plein développement.

Tout en hâtant la liquidation, l'administration doit se borner strictement aux seuls travaux qui sont nécessaires pour tenir les installations en bon état de fonctionnement et en éviter la dépréciation, à l'exclusion de tous autres qui seraient de nature à accroître l'importance des capitaux investis et récupérables lors d'une cession éventuelle.

La dite Commission conclut, tout en déconseillant la réalisation des importants travaux d'agrandissement sollicités pour l'installation d'Anvers, à ce que l'on presse la liquidation effective des services à l'effet de leur donner une organisation qui permette d'en assurer une exploitation plus conforme tant à l'importance des capitaux qui y ont été engagés qu'au rôle qu'ils doivent avoir dans l'économie générale du pays.

DÉFENSE NATIONALE

Il est réclamé, pour les dépenses d'ordre militaire, la somme importante de 46 millions affectant le Budget extraordinaire proprement dit.

La moyenne des crédits réclamés au cours des quatre années précédentes a été de 96 millions environ.

C'est donc dire que les dépenses militaires grèvent régulièrement dans une large mesure nos ressources extraordinaires, sans que l'actif de l'État soit en rien augmenté.

Comment peut-on justifier une telle politique? Nous ne croyons pas qu'il existe un seul pays qui finance ainsi ses dépenses de défense nationale.

Nous savons que ces errements se rencontraient dans nos Budgets d'avant la guerre. Mais n'est-il pas temps, maintenant que le ciel devient plus serein, d'en finir avec ces procédés dangereux et indéfendables?

La discrimination des crédits sollicités fait toucher du doigt l'improductivité d'une charge dont la permanence indique bien le caractère de dépense ordinaire :

Services techniques du génie, pour travaux d'aménagement divers (art. 118 à 133)	fr. 10,435,000 »
Id., pour matériel (art. 134 à 138)	3,925,000 »
Service des hôpitaux, pour travaux (art. 140 et 141).	1,850,000 »
Id., pour matériel (art. 139)	1,400,000 »

Établissements pour services techniques de l'artillerie, pour travaux (art. 142, 148)	1,500,000 »
Id., pour matériel et munitions (art. 141, 143 à 147, 149).	24,071,074 »
Aéronautique militaire, pour matériel (art. 150)	2,000,000 »
Service vétérinaire, pour matériel (art. 151)	48,000 »

FINANCES.

Les dépenses extraordinaires du Ministère des Finances n'ont soulevé aucune critique. Elles comportent des acquisitions et constructions d'immeubles et des participations de l'État. Nous y voyons la tranche de 4 millions du prêt au Ruanda et Urundi, l'intervention dans les capitaux d'établissement de lignes d'autobus et de sociétés d'habitations à bon marché.

Ce sont bien là toutes dépenses constituant un actif pour l'État.

Recettes extraordinaires.

Les recettes extraordinaires proprement dites ne s'élèvent qu'à 17,409,500 francs. La justification donnée dans les développements du Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires ainsi que dans l'Exposé général du Budget (p. 28) est complète. Aucune observation n'a été soulevée à leur sujet au cours des travaux de la Commission spéciale.

Signalons toutefois que l'article 2 renseigne le premier versement à faire par la ville d'Anvers pour la reprise des travaux maritimes exécutés par l'État au nord de la ville en vertu de la Convention approuvée par la loi du 16 juillet 1927.

Ce versement est de 3 millions pour 1928.

En vertu de l'article 19 de la Convention, il sera en augmentation chaque année subséquente :

En 1929 : 5,050,000 francs; en 1930 : 7,100,000 francs et ainsi de suite en augmentation de 2,050,000 francs par année jusqu'à la dernière 1937 où il atteindra 21,450,000 francs.

Dépenses de réparation.

Nous avons maintenant à jeter un coup d'œil sur le Budget des Recettes et Dépenses de réparation.

Voyons d'abord les dépenses non permanentes afférentes aux réparations de dommages de guerre.

Elle s'élèvent à la somme 566,834,847 francs.

La grande partie soit 515,074,017 francs incombe au Ministère des Finances pour la liquidation des dommages de guerre et les frais d'administration des services administratifs qui s'y emploient.

Cinq cents millions sont prévus pour les indemnités aux ayants droit.

Nous avons recherché où en était exactement l'état de la liquidation.

Ce service est appelé à disparaître prochainement.

La réparation des dommages de guerre, une des charges principales qui ont grevé le Budget en ces dernières années, est sur le point d'être terminée; on

peut espérer, en effet, que pour fin 1928 la plupart des indemnités seront définitivement fixées et liquidées.

Déjà au 31 décembre 1927, la majeure partie des tribunaux ont pu être supprimés et il n'a fallu maintenir que les sièges de Bruxelles, Gand, Liège et Ypres. Si dans quelques autres arrondissements il existe encore un service local, c'est pour pouvoir terminer sur place les derniers litiges et examiner les demandes de révision en faveur des victimes civiles de la guerre. Aux termes de la loi du 24 juillet 1927, ces demandes peuvent être introduites pendant un nouveau délai qui expirera le 31 décembre 1928. Sans cette prolongation, on aurait pu sans aucun inconvénient supprimer totalement, dès le début de 1928, la plupart des Commissariats; mais on ne peut qu'approuver le Gouvernement d'avoir maintenu, dans les principaux centres, un service administratif réduit qui évitera aux déportés des déplacements difficiles et onéreux.

La suppression totale des organismes spéciaux des dommages de guerre pourra néanmoins être envisagée dans le courant de l'année 1929, et il n'y aura plus d'inconvénient, à ce moment, à transférer les attributions de tous les tribunaux des dommages de guerre à la juridiction civile. Dans la plupart des arrondissements, en effet, le service actuel des tribunaux des dommages de guerre est assuré par des magistrats spécialement initiés à la procédure en matière de dommages de guerre et, dès 1929, ils pourront, sans inconvénient, faire face aux prestations supplémentaires, qui seront peu nombreuses, sans nuire à l'accomplissement de leur mission normale.

Nous constatons avec satisfaction qu'en ces derniers temps M. le Ministre des Finances a intensifié les paiements en espèces, et nous avons la conviction que la situation de la trésorerie permettra au Gouvernement de persévérer dans cette voie et de donner satisfaction aux sinistrés dans le plus bref délai possible. C'est ainsi que dans le courant de 1927 on a réalisé 143,305 liquidations d'indemnités, non compris 64,746 paiements de reliquats. Ces liquidations comportent des paiements en espèces à concurrence de fr. 158,640,415.61 ; 175,462,900 francs en obligations de la Dette publique belge 5 % de 1925 et 58,301,800 francs en titres nominatifs. Les obligations 5 % 1925 ont été admises depuis le mois d'octobre dernier à la Bourse de Bruxelles, où elles font l'objet d'un marché suivi à des cours stables.

Les simplifications introduites pour les décomptes d'intérêts ont rencontré l'approbation unanime des membres de la Législature. A l'heure actuelle on a déjà établi plus de 32,000 décomptes et nous sommes persuadés que l'administration continuera son effort pour mener rapidement cette tâche à bonne fin, de façon que la liquidation des intérêts suive de près l'apurement final des indemnités.

A ces constatations, nous nous permettons de joindre le désir formel exprimé par notre Commission de voir régler en tout premier lieu les petits dommages intéressant surtout de pauvres gens.

* *

Les dépenses de réparations afférentes à d'autres Départements sont les suivantes :

Ministère de la Justice	fr.	199,000	»
Id. de l'Intérieur et de l'Hygiène		11,000,000	»

Ministère de l'Agriculture	26,986,330 »
Id. des Travaux publics	12,025,000 »
Id. de la Défense Nationale	1,375,000 »
Administration de la Marine, Postes, etc.	175,000 »

Les crédits réclamés pour le Département de l'Agriculture se rapportent à la liquidation de l'Office des Régions dévastées.

Ceux du Ministère des Travaux publics à des travaux suite de la guerre, concernant :

ART. 101. — Routes fr.	950,000 »
ART. 102. — Bâtiments civils	85,000 »
ART. 103. — Casernements de gendarmerie	215,000 »
ART. 104-105. — Ports et littoral	3,875,000 »
ART. 106 à 116. — Canaux et rivières canalisées	6,900,000 »

Les 11,000,000 afférents au Ministère de l'Intérieur et de l'Hygiène sont les subsides à l'Œuvre nationale des Invalides de la guerre.

* . *

Le subside à l'Œuvre nationale des Invalides de la guerre, inscrit à l'article 14, marque un accroissement considérable sur celui de l'an dernier. De 6 millions 800,000 francs, il passe à 11 millions.

On nous a prié de rechercher les justifications de cette augmentation.

D'après les renseignements qui nous ont été fournis, le nombre des invalides affiliés qui en 1924 était de 50,000, s'est élevé en 1927 à 87,000 et montera en 1928 à 100,000, selon les prévisions des dirigeants de l'Œuvre.

Le coût des soins médicaux est en forte progression :

Le tarif des honoraires des médecins, soignant les invalides aux frais de l'O. N. I. G., a été fixé comme suit :

	1926	1928
Visite au cabinet du médecin fr.	2 75	5 »
Visite à domicile	4 75	7 »
Visite de nuit	10 »	14 »
Indemnité kilométrique	1 »	1 50

L'intervention de l'O. N. I. G. dans le paiement de la cotisation des invalides affiliés à une société mutualiste a été également majorée :

	1926	1928
Soins médicaux et pharmaceutiques fr.	36 »	40 »
Soins médicaux et pharmaceutiques, hospitalisation et intervention chirurgicale	42 »	48 »

Quant aux frais de prothèse (fourniture, réparation, entretien), ils ont suivi la progression de l'index.

Il est utile de signaler que le subside de l'État, porté à 7,000,000 de francs en 1924 et en 1925, a été réduit, en raison de la situation du Trésor, à 6,800,000 francs en 1926 et 1927.

Les dépenses auxquelles est affecté ce subside ont dépassé celui-ci de :

315,000 francs environ en 1925,

835,000 francs environ en 1926.

L'excédent, pour 1927, s'élèvera de 1,800,000 à 2 millions de francs.

Voici les grandes lignes du Budget de 1928 présenté par l'Œuvre Nationale :

I. — Service des soins médicaux et pharmaceutiques :

a) Dépenses pour les invalides militaires	fr.	3,428,000	»
b) Dépenses pour les invalides civils		775,080	»
c) Traitements du personnel de ce service comprenant 16 agents (1 directeur, 1 pharmacien-inspecteur, 1 médecin-inspecteur, 1 chef comptable, 1 sous-chef de section, 6 rédacteurs et vérificateurs, 1 sténo, 4 commis d'ordre).		295,000	»
d) Intervention pour la pension du personnel		13,600	»
e) Frais de matériel		36,800	»
TOTAL.	fr.	4,550,480	»

II. — Service de fourniture des appareils de prothèse :

a) Fourniture aux invalides militaires	fr.	2,333,700	»
b) Fournitures aux invalides civils		369,645	»
c) Traitements du personnel de ce service comprenant 9 agents (1 sous-directeur, 1 chef comptable, 1 sous- chef de section, 1 comptable, 1 rédacteur, 1 sténo, 3 commis d'ordre).		150,000	»
d) Intervention pour la pension du personnel		7,100	»
e) Frais de matériel		19,400	»
TOTAL.	fr.	2,883,745	»

Rééducation professionnelle et hospitalisation des implaçables :

L'Institut national des Invalides, à Uccle, n'est pas encore ouvert; on espère que cette ouverture ne tardera pas. Il sera administré comme une pension de famille avec prix de revient comportant nourriture, entretien et gestion.

On évalue le nombre moyen de pensionnaires à 70 et la part de l'État dans le prix de revient de la pension à 18 francs par jour.

Le crédit avec les imprévus est porté à fr. 500,000 »

III. — Secours d'assistance extraordinaires aux invalides :

Cette contribution aux charges du patrimoine propre du fonds de Dotation de l'Œuvre Nationale a été de 500,000 francs pour l'année 1927. L'Œuvre la juge insuffisante pour subvenir aux besoins et réclame pour 1928 fr. 1,000,000 »

IV. — Frais généraux d'administration :

a) Traitements du personnel de l'Administration centrale, comprenant 46 agents, en diminution d'une personne sur l'an dernier (1 secrétaire-général, 1 inspecteur-général, 2 directeurs, 1 sous-directeur, 3 chefs de section, 3 sous-chefs de section, 4 comptables, 3 rédacteurs, 4 sténos, 11 commis d'ordre, 4 huissiers, 1 concierge, 2 agents à l'économat, 4 gens de service)	fr. 797,000 »
b) Intervention dans la pension de ce personnel	37,300 »
c) Frais généraux de matériel de l'Administration centrale	97,000 »
d) Traitements et indemnités du personnel des Comités d'arrondissement, dont nous n'avons point le nombre d'agents	498,000 »
e) Intervention dans la pension de ce personnel	22,000 »
f) Frais généraux de ces Comités	170,000 »
TOTAL.	fr. 1,621,300 »

Les prévisions budgétaires de l'Œuvre pour 1928 se montent donc en tout à 10,553,525 francs. Se décomposant en 8,406,325 francs pour secours, et 2,147,200 francs pour frais d'administration.

Ce rapport paraît très élevé; les dirigeants de l'Œuvre rappellent toutefois qu'ils utilisent surtout un personnel d'invalides.

Recettes de réparation.

Reste à dire un mot des Recettes de réparation. Elles montent à un total de 1,067,710,000 francs.

Ces recettes qui font face à la presque totalité de Budget des Dépenses Extraordinaires s'élèvent à ce chiffre, grâce au produit des livraisons allemandes (solde de l'annuité du plan Dawes) soit 646 millions et au produit des titres à émettre en paiement des dommages de guerre, soit une prévision de 400 millions dont la recette est appelée à naître au moment même ou s'effectue la dépense correspondante.

Les notes explicatives jointes au Budget nous dispensent de tout commentaire.

* * *

Mettant en regard l'excédent des recettes de réparation et l'excédent des dépenses extraordinaires proprement dites, nous constatons que, pris dans son ensemble, le Budget extraordinaire de 1928 se clôture par un boni de 146 millions.

Cette constatation pourrait induire en erreur des esprits peu avertis, sur la véritable situation de la Belgique quant aux conséquences budgétaires de la guerre.

Nous croyons bien faire en insistant sur les observations capitales présentées par l'honorable Ministre des Finances dans l'Exposé général du Budget de cette année et en les répétant comme conclusion de notre examen.

Si le Budget des réparations se clôture par un excédent de recettes, cela ne veut pas dire, loin de là, que les versements de l'Allemagne couvrent les charges que la guerre impose à notre Budget.

En réalité, les dépenses résultant de la guerre sont de beaucoup supérieures aux chiffres inscrits au Budget des réparations.

A ces derniers, il convient d'ajouter la charge annuelle qui incombe à l'État du chef des nombreux emprunts, tant intérieurs qu'extérieurs, qu'il a dû conclure pour parer aux conséquences de la guerre, ainsi que la charge des pensions d'invalidité, de la dotation des combattants, etc. C'est-à-dire en somme la plus grande partie du Budget de la Dette publique.

Cette considération fait apparaître combien les recettes de réparation sont insuffisantes en regard des sacrifices immenses que la Nation a dû s'imposer et devra encore assumer durant de nombreuses années pour réparer les désastres de la guerre. En inscrivant au Budget ordinaire les charges des emprunts et des pensions et en les couvrant par des ressources normales, les Gouvernements antérieurs ont voulu assurer le paiement des annuités par des ressources régulières, en même temps que l'équilibre du Budget général.

Cette prise en charge par le Budget ordinaire de la plus grande partie des dépenses nées de la guerre fait que la balance des paiements effectués en vertu du Plan Dawes et des dépenses prévues au Budget des Réparations laisse disponible un solde qui compense le déficit du Budget extraordinaire proprement dit. Ce solde nous permet pour 1928 de mener à bonne fin, sans affecter l'équilibre du Budget général, ni faire appel au crédit, le programme des travaux publics exposé plus haut.

* * *

Le Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires a été approuvé par votre Commission spéciale à la majorité de 9 voix contre 5 et 2 abstentions.

Nous vous convions donc à lui donner votre approbation et à le voter tel qu'il est présenté.

Le Rapporteur,
FERNAND GOLENVAUX.

Le Président,
MAX HALLET.

(32)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 26 JANUARI 1928.

BEGROOTING VAN DE BUITENGEWONE ONTVANGSTEN EN UITGAVEN VOOR HET DIENSTJAAR 1928 (1).

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

Op de Begrooting van de Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven worden, voor de uitgaven van het dienstjaar 1928, credieten uitgetrokken tot een gezamenlijk bedrag van fr. 939,063,705.50. De ontvangsten worden daarentegen geraamd op 1,085,119,500 frank.

Sedert werd afgezien van de bijzondere Begrooting der terugvorderbare uitgaven, bevat de Buitengewone Begrooting posten van tweeërlei klaar afgeteekenden aard :

De eene reeks bevat de eigenlijke buitengewone uitgaven en ontvangsten. Het bedrag daarvan wordt ons, voor 1928, voorgesteld als volgt : Uitgaven : 372,228,858.50. — Ontvangsten : 17,409,500.

De andere reeks betreft de ontvangsten voor herstel en de niet bestendige uitgaven in zake vereffening der oorlogsschade. Hier beloopt de ontvangsten tot 1,067,710,000 frank en de uitgaven tot 566,834,847 frank.

Daaruit kunnen wij deze gevolgtrekking afleiden.

Uit het onderzoek van deze begrooting blijkt, dat de ontvangsten voor herstel, die een gevolg zijn van de uitvoering van het Dawes-plan, dienen om onze buitengewone middelen te spijsen en tevens uitgaven bestrijden om 's Lands vermogen te verhoogen.

(1) Begrooting, n° 4-XVI.

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

a) de leden van de Commissie voor de Financiën, de Begrootingen en de Bezuinigingen : de heeren Pussemier, Carlier, David, Boeldart, Bologne, Brusselmans, Bayl, De Bruyne (Aug.), Debunne, Dejardin, de Liedekerke, de Wouters d'Oplinter, Drion, Golenvaux, Hoen, Kreglinger, Lepage, Merlot, Soudan, Van Ackere (F.) en Wauwermans.

b) zes leden door de Afdelingen benoemd : de heeren Renkin, Huart, Van de Vyvere, Desaghier, Lemonnier en Wauters.

H

Deze handelwijze, welke de Regeering heeft aangenomen op het oogenblik dat de betaling der oorlogsschade op haar einde loopt, kan volgenderwijs worden verdedigd :

België's schuld is in aanzienlijke mate gestegen. Zij bereikt heden ten dage 55 tot 56 milliard die, voor 1927, een last vergden van 2,924 miljoen frank. Anderzijds, bedraagt de dienst der pensioenen die op de Begrooting van 's Lands-Schuld wordt ingeschreven, het indrukwekkend cijfer van 744 miljoen.

Nu, die last is het gevolg van den oorlog; de Natie heeft dien last moeten torsen om de verwoesting en den financiëleen toestand weer in orde te brengen. Het scheen dus logisch dat de inkomsten voor herstel en die niet besteed worden aan de laatste schadevergoedingen, uitsluitend werden gebruikt om de schuld te verminderen hetzij rechtstreeks, hetzij bij wijze van steun van het Amortisatiefonds.

Daarentegen, zal niemand miskennen dat 's Lands herstel nieuwe plichten en nieuwe offers oplegt. Om het Land volledig op te beuren, dienen groote openbare werken te worden uitgevoerd; die werken zijn er noodig om onze verkeerswegen in een degelijken staat te herstellen, om onze economische toerusting te verbeteren, om de beste productiemiddelen en dienvolgens het grootste profijt te behalen.

Dat zijn de beweeggronden waaruit de nieuwe politiek welke de Regeering beoogt, is voortgesproten, en die voor gevolg en bekrachtiging heeft de oprichting van bijzondere fondsen voor de wegen en de groote werken.

Het geld dat voor deze onderneming wordt vereischt, zal op de Buitengewone Begrooting van dit jaar, evenals op de volgende dienstjaren drukken.

Theoretischerwijs dus, zou de mogelijkheid om de uitvoering van dit programma te dekken, aan de leening moeten gevraagd worden, vernits het overschot der gewone geldmiddelen daartoe thans niet voldoende is.

De Staat zou dus eigenlijk de beschikbare fondsen van het Dawes-plan moeten gebruiken om zijne schuld af te lossen, terwijl hij anderzijds deze feitelijk zou verhoogen om den noodzakelijken opbloei van het Land te verzekeren.

Het heeft dus eenvoudiger geschenen — en wij vinden het niet verkeerd — de inkomsten voor herstel rechtstreeks te bestemmen voor de credieten die in den tegenwoordigen toestand achteraf gevraagd worden; aldus zullen zij rechtstreeks de nieuwe fondsen stijven.

Met leeningen te vermijden, verbetert de Staat bovendien de rentenmarkt, wat ook niet te verwaarloozen is.

Onze Begrooting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven is dus, dit jaar, van zulken aard, dat zij de gansch bijzondere aandacht der Kamer moet gaande maken.

Onder meer, zullen wij moeten onderzoeken of de beoogde uitgaven inderdaad juist gebruikt worden voor herstel, rechtstreeksch gevolg van den oorlog, ofwel om in het land vruchtdragenden rijkdom te verwekken op stoffelijk, verstandelijk of zedelijk gebied.

De eigenlijke buitengewone uitgaven moeten inderdaad, onder een wijs bestuur van 's Lands financiën, uitkomen op eene verrijking der Natie of op verbetering van de economische toerusting.

Het actief van den Staat, dat aldus wordt verhoogd ten prijze van offers die aan de leening kunnen en in normalen toestand worden gevraagd, moet voort-

brengend wezen, hetzij in geld, hetzij door de aan de bevolking bewezen diensten.

Het is dus niet aan te nemen, dat met zulk oog worden beschouwd de uitgaven enkel dienende om versleten inrichtingen in hun goeden staat te herstellen, uitgaven die wegens hunne herhaling van bestendigen aard zijn.

In dit opzicht, moeten wij bekennen dat deze Begrooting een aanzienlijken stap vooruitgaat op de voorgaande. Tijdens ons onderzoek, zullen wij wijzen op de nog bestaande gebreken. Daaraan zullen wij niet te kort blijven, omdat wij er vast van overtuigd zijn dat men in zake begrooting zooveel mogelijk het ideaal moet trachten nabij te komen.

*
* *
*

Onder de eigenlijke buitengewone uitgaven welke de verschillende ministerieele departementen betreffen, zullen wij de aandacht vestigen op enkele algemeene bevindingen.

Vooreerst kunnen wij vaststellen dat de Buitenlandsche Zaken, de Landbouw en de Koloniën geen steun meer vragen.

Onder de overige departementen worden de aangevraagde credieten als volgt verdeeld :

Justitie	1,000,000 »
Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid	7,470,000 »
Kunsten en Wetenschappen	12,053,784 50
Openbare Werken	294,811,000 »
Nijverheid, Arbeid en Sociale voorzorg	4,400,000 »
Landsverdediging	49,034,174 »
Financiën	6,400,000 »
TOTAAL. fr.	<u>372,228,858 50</u>

Twee cijfers springen hier in 't oog : het cijfer der Landsverdediging dat 28 millioen hooger staat dan het crediet van het voorgaande jaar, en het cijfer der Openbare Werken die de $\frac{4}{5}$ van de Begrooting opslorpen.

SPOORWEGEN

Andere vaststelling : er komt op de Begrooting geen crediet voor, wat betreft de buitengewone uitgaven van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, beheerder van een goed behoorende aan den Staat die de eenige eigenaar blijft van de inrichtingen en van een materieel dat op belangrijke wijze kan uitgebreid worden.

De wet waarbij de Regeering gemachtigd werd de Nationale Maatschappij op te richten, had zorgvuldig, aan de Wetgevende de Kamers, het recht voorbehouden de toelatingen te verleenen tot het uitbreiden van het net en, dienvolgens, tot het sluiten van de daartoe noodige leeningen.

Het eenige middel om deze verplichting na te leven, volgens het verlangen van den wetgever, blijkt het opmaken van eene regelmatig aan de Kamers voorgelegde begrooting te zijn.

Het vraagstuk is van groot belang ; wij denken dat het goed is, in dit verslag, al de overwegingen dienaangaande, door de bijzondere Commissie tot uiting gebracht, op te nemen.

*
* *
*

De wet van 23 Juli 1926, waarbij de Regeering gemachtigd werd, eene Maatschappij op te richten, waarin haar inbreng was het recht om, gedurende vijf-en-zeventig jaar, het net der Staatsspoorwegen te exploiteeren, bepaalt in artikel 18, derde alinea, dat geene enkele uitbreiding van het net mag ondernomen en geene leening mag aangegaan worden door de Maatschappij, zoo zij niet door eene wet gemachtigd wordt.

Er zijn in dit artikel twee beschikkingen van verschillenden aard :

1° De Maatschappij mag het net niet uitbreiden zonder daartoe door eene wet gemachtigd te zijn ;

2° Zij mag geene leening aangaan, tenzij mits dezelfde machtiging.

Het Koninklijk besluit van 7 Augustus 1926, genomen ter uitvoering van de wet van 23 Juli 1926, stelt de statuten vast van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

In de laatste alinea van artikel 24, zegt het besluit : « geene uitbreiding van het net (nieuwe lijnen) zal door de Maatschappij mogen ondernomen worden, indien deze er niet door eene wet toe gemachtigd is. » De woorden « nieuwe lijnen » geeft een beperkende beteekenis aan het woord « uitbreiding » dat in de wet voorkomt. Doch een Koninklijk besluit mag geen afbreuk doen aan eene wet. De wet van 23 Juli 1926, bepaalt trouwens zelf uitdrukkelijk (art. 1 en 2) dat « de statuten van de Maatschappij worden door de Regeering opgemaakt en kunnen door haar slechts worden gewijzigd in overeenstemming met de bepalingen van deze wet, die essentieel zijn. »

Anderzijds, luidt artikel 18 der statuten als volgt : « De Maatschappij mag geene leeningen aangaan tenzij eene wet haar daartoe machtigt. Echter zal het Fonds tot delging der Openbare Schuld, handelend voor rekening van den Staat, 10 t. h. van de opbrengst der plaatsing van de preferente aandeeleu ter beschikking van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen stellen om het bedrijfskapitaal der maatschappij te vormen en haar de noodige middelen voor de uitbreiding van de wet te verschaffen. »

De wet van 23 Juli 1926 voorziet echter niet deze tweede aanwending van 10 t. h. op de opbrengst der plaatsing van de preferente aandeeleu, toevertrouwd aan het Amortisatiefonds; zij zegt inderdaad slechts dit (art. 2 en 3) : « Het Fonds tot delging van de Openbare Schuld zal 10 t. h. van de opbrengst der plaatsing van de preferente aandeeleu ter beschikking stellen van de Maatschappij, tot oprichting van het bedrijfskapitaal der Maatschappij. » Er is geen sprake van « de noodige middelen voor de uitbreiding van het net. »

De statuten machtigen aldus de Maatschappij de werken tot uitbreiding van het net te ondernemen, zonder over te gaan tot het sluiten van eene, door den wetgever goedgekeurde leening.

Bovendien werd, op 31 Januari 1927, eene Overeenkomst gesloten tusschen de Regeering, de Maatschappij en het Amortisatiefonds. Men vindt er dit beding (art. 7) : « De Maatschappij wordt gemachtigd tot voorloopige credietverrichtingen haar toevlucht te nemen, zooals de opening van crediet en van rekeningen-courant, mits machtiging van den Minister van Financiën ».

De wettelijkheid van dit beding werd betwijfeld door den heer Renkin (Parlementaire vraag n° 196 van 3 Maart 1927). De Regeering antwoordde op de volgende wijze :

« De openingen van crediet of van rekeningen-courant, termen die voorloopige credieten bepalen, kunnen niet met leeningen gelijkgesteld worden.

Leeningen zijn uitzonderlijke Thesaurie-verrichtingen, omvattende eene akte van beschikbaarheid en verwezenlijkt door uitgifte van obligaties en door massieve verbintenissen met financiële syndicaten; de eerste zijn gewone kasverrichtingen, van die slechts bestuursakten omvatten en verwezenlijkt worden door eene eenvoudige zakenverrichting ».

Wat er van zij, het is bekend dat de Maatschappij, sedert hare oprichting, belangrijke werken uitgevoerd heeft en voortdurend uitvoert, tot uitbreiding van haar net.

Met welke geldmiddelen worden die uitgaven bestreden? Dat weet het Parlement niet. Doch indien deze fondsen afgenomen worden op die gewone ontvangsten, kunnen de belangen der Thesaurie, voornamelijk aandeelhoudster van de Maatschappij, in 't gedrang komen; en indien zij genomen worden op de sommen welke haar door het Amortisatiefonds worden verstrekt, voor haar aandeel in de opbrengst van preferent aandelen, mogen wij niet vergeten dat de Staat 6 t. h. waarborgt op deze titels en dat de daaraan gehechte superdividend aan de Thesaurie vervalt zoolang zij in de portefeuille blijven van het Amortisatiefonds, zoodat, in deze onderstelling, nogmaals die amortisatie-uitgaven van de Maatschappij de belangen der Thesaurie treffen.

Daarenboven, heeft de Maatschappij niet het genot van het net. De Staat is eigenaar van heel den aangroei der toerusting, enz., en, nogmaals, heeft hij er belang bij hun aard en hun omvang te kennen, ja er over te beslissen.

Daarom heeft de wetgever zeer terecht bepaald dat geene uitbreiding van het net kan geschieden zonder machtiging krachtens eene wet. Het is niet aan te nemen dat zijne bevoegdheid op dit gebied zou beperkt worden bij de ondernemingen van « nieuwe lijnen », zooals de statuten der Maatschappij het zouden willen. Het woord « uitbreiding » moet verstaan worden in zijne gewone betekenis : het bedoelt klaarblijkelijk alle uitgaven van eerste oprichting, zoowel die betreffende andere werken dan de werken van onderhoud en van vernieuwing, als die betreffende aankoop van materieel buiten de vernieuwingen. Kortom : elke uitgave waardoor het net of de toerusting, waardoor de goederen waarvan de Staat het gebruik aan de Maatschappij heeft toevertrouwd, worden vermeerderd, eischt eene machtiging krachtens eene wet.

Dienvolgens, moet de Maatschappij worden aangezocht aan de Kamer, door middel van den Minister van Spoorwegen, een staat voor te leggen betreffende de uitgaven van eerste oprichting welke zij sedert hare oprichting betaalbaar heeft gesteld en uitgekeerd en die welke zij voornemens is tijdens het dienstjaar 1928 betaalbaar te stellen en uit te keeren. Met andere woorden, aan de Kamers moet worden overgemaakt eene Buitengewone Begroting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor het dienstjaar 1 September 1926-31 December 1927 en voor het dienstjaar 1928. In het eerste geval, geldt het eene regeling.

De wetgever zal machtiging geven tot die uitgaven in de toekomst, welke hij noodig oordeelt; hij zal de perken er van vaststellen. Op voorstel van de Maatschappij — voorstel waarover de Regeering hare zienswijze zal te kennen geven — zal hij onderzoeken op welke geldmiddelen de Maatschappij de vereischte sommen zal nemen om deze uitbreidingen van het net te bekostigen.

Ten slotte, zal hij beslissen of, en tot beloop van welke som, de Maatschappij « kan gemachtigd worden om tijdelijke leeningen aan te gaan », waarvan sprake is in de Overeenkomst van 31 Januari j. 1.

De Kamers kunnen van geen enkele dezer voorrechten afzien.

. . .

Deze verhooging heeft een sterken indruk gemaakt op de Bijzondere Commissie, die van gevoelen was dat de opgeworpen vraagstukken onverwijld moesten worden opgeklaard.

Met eensgezindheid heeft zij den wensch uitgedrukt onverholten inlichtingen te bekomen vanwege de Regeering over hare inzichten en over die van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen.

BINNENLANDSCHE ZAKEN EN VOLKSGEZONDHEID

Het bedrag van de door het Departement van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid gevraagde credieten heeft betrekking op :

1^o De tusschenkomst van den Staat in de werken voor het opvangen der bronnen en het aanleggen van netten van waterverdeeling die zijn ondernomen hetzij door de intercommunale maatschappijen, hetzij door de gemeenten, voor 5,450,000 frank ;

2^o De toelagen verleend voor het bouwen van moederriolen en voor verbetering van het regime van waterafvoer, hetzij 2,020,000 frank.

Op het eerste gezicht, schijnen ons deze credieten aanzienlijk ; nochtans zijn er vele klachten opgerezen, en hebben hun laatsten weerklink gevonden in den schoot van onze bijzondere Commissie, omtrent de weigering van de Regeering tusschen te komen in de talrijke werken tot bevordering der volksgezondheid, die door de gemeente zijn ondernomen.

Wij meenen dat de Staat nu minder dan ooit mag afwijken van de door eene lange traditie bekrachtigde regels wat betreft de toelagen voor werken die voor 's lands toekomst onmisbaar zijn, en die met des te meer nadruk gevraagd worden daar de oorlog de normale uitbreiding er van ruimschoots verhinderd heeft.

Men weet dat, in beginsel, de tusschenkomst van den Staat in de hygiënische werken, over het algemeen een derde van de uitgaven bedroeg. (Opvangen en aanvoer van de bronnen over de intercommunale maatschappijen of door de gemeente gebracht voor het aanschaffen van drinkbaar water, aanleggen van netten van waterverdeeling, bouw en herbouw van versleten watercollectors, oprichting van werkhuizen voor zuivering van rioolwater of verbranding van de vuilnis, enz.).

Het Departement antwoordt nu dat deze Staatstusschenkomst in de tegenwoordige omstandigheden afhangt van de financieele mogelijkheden. Dat wil zeggen dat de gevolgde regel een doode letter geworden is.

De inkrimping van de credieten, in 1926, heeft een toestand geschapen dien de Minister van Binnenlandsche Zaken, in een onlangs gegeven antwoord op eene parlementaire vraag, op 1 December l. l. als volgt beschreef :

« Het bedrag der sommen die nog moeten uitbetaald worden voor nog aan den gang zijnde of voltooide gezondheidswerken, mag ongeveer bepaald worden op 2 miljoen 900,000 frank.

Het totaal verbintenissen aangaan, in het verleden, voor gezondheidswerken en tot nog toe niet uitgevoerd, bedraagt ongeveer 3,800,000 frank.

Het bedrag der aangevraagde toelagen voor gezondheidswerken en waarvoor geene belofte van toelage werd gedaan, bedraagt meer dan 10 miljoen. »

Bij deze cijfers zou men nog moeten voegen de toelagen voor talrijke werken die in beginsel zijn gebillijkt maar nog niet zijn aangevraagd door de gemeenten, ten gevolge van de ministerieele omzendbrieven, die hen verwittigen dat, bij gebrek van credieten, geen enkele toelage voortaan meer gaan verleend worden.

De vermeerdering van de buitengewone uitgaven tot aanmoediging van de verbeteringen op gebied van volksgezondheid, schijnt er op te wijzen dat de Regeering wil terugkomen tot de vroeger gevolgde regelen.

Wel overwogen, zou nochtans de gewone Begrooting alleen de noodige credieten daartoe moeten dragen, behalve misschien voor uitzonderlijk groote werken, die van nationaal belang zijn.

De aard van deze uitgaven, hun bestendigheid voortvloeiende uit de menigvuldigheid der telkens terugkeerende noodwendigheden vormen een normalen last die iedermaal weer terugkomt en eene geregelde uitgave vergt.

De Staat had het wel begrepen, vermits hij vóór den oorlog tot dit doel een belangrijk crediet had uitgetrokken op de Begrooting van Binnenlandsche Zaken. In 1914, bedroeg dit crediet 1,600,000 frank.

Aan den tegenwoordigen geldkoers, is het dus een jaarlijksche gewone post van 11 tot 12 millioen die zou moeten staan in de plaats van de ontoereikende 3 millioen voorkomende onder artikel 40 van de Begrooting van Binnenlandsche Zaken voor dit jaar.

Kwam men terug tot dit regelmatig stelsel, dan zou men niet verkeerdelijk de buitengewone Begrooting overlasten en ze in de strenge grenzen houden die er bij hooren.

KUNSTEN EN WETENSCHAPPEN

Het Ministerie van Kunsten en Wetenschappen vraagt eene reeks credieten die de volgende posten betreffen :

Aanbouw, bemeubeling en inrichting van de Staatsnormaalscholen (art. 15 tot 16)	fr. 2,200,000 »
Nationaal Schoolmuseum	50,000 »
Lager onderwijs : toelagen voor aanbouw, bemeubeling, enz. van schoolhuizen	9,000,000 »
Middelbaar onderwijs : kosten van eerste inrichting. Toelagen aan de gemeenten	103,284 50
Aankoop van het eigendom Franchomme voor de uitbreiding van het Museum van Natuurlijke Historie	700,500 »

Verschillende opmerkingen werden gemaakt bij het onderzoek dezer credieten.

Vooreerst, zien wij in de voorstellen van het Departement weer de klaarblijkende neiging om eene reeks uitgaven, die op de gewone Begrooting zouden moeten staan, af te voeren naar de credieten voor de buitengewone Begrooting.

Enkel bij het lezen van den tekst van sommige posten, betreffende de normaalscholen, merkt men op dat de gevraagde credieten, al dekken zij eenerzijds sommige aanvullende uitgaven voor wel bepaalde nieuwe gebouwen, anderzijds moeten dienen om in vele gevallen louter onderhoudskosten te dekken.

Zoo b. v., in artikel 15, de som van 500,000 frank voor aanbouw en bemeubeling zonder bepaalde bestemming en die de verklarende nota's van de Begrooting (blz. 47) als volgt billijkt :

« Dit crediet is noodig om te voorzien in de kosten van onderhoud der

verwarmingstoestellen, het volstrekt onontbeerlijk schilderen van sommige lokalen, het aankopen van meubels en volstrekt noodzakelijke toestellen, en dringende en onvoorziene werken ».

Zoo nog de artikelen 18, 23, 24, 25 en 26 die, als verklaring van den tekst, het onderhoud van de paviljoenen vermelden, de vernieuwing van de daken, enz., en die dienstgebouwen betreffen.

*
* * *

Nieuwen klachten zijn opgerezen in den schoot van de Commissie over de lasten die, voor het oprichten, de bemeubeling en het didactisch materieel van de Staatsmiddelbare scholen, opgelegd worden aan de gemeenten waar deze instellingen zijn gevestigd.

Het is onze taak niet hier den onrechtvaardigen kant te bespreken van het feit, dat het verboden is, van andere gemeenten — die ruimschoots genieten van de zware offers welke de gemeente, waar deze inrichtingen van algemeen belang zijn opgericht, zich oplegt, — iets daarvoor te eischen.

Maar men heeft ons gevraagd de Kamer attent te maken op de steeds verder gaande inkrimpingen van toelagen voor het bouwen of uitbreiden van gebouwen, evenals voor het aankopen of verbeteren van meubels en onderwijs-materieel.

Ziehier in het kort de gedragslijn die de Regeering in deze kwestie tegenwoordig volgt :

De algemeene beginselen die de tusschenkomst van den Staat regelen in de kosten van oprichting van een atheneum of van eene middelbare school van den Staat zijn de volgende :

« De gemeente, waar de zetel van eene middelbare school van den Staat is gevestigd, is gehouden voor den dienst van het middelbaar onderwijs, een behoorlijk lokaal, waarvan het zelf het onderhoud moet waarnemen, ten dienste te stellen van den Staat (wet van 1 Juni 1850, art. 20 en 25, wet van 15 Juni 1881, art. 9).

» De Regeering is gemachtigd door toelagen in de kosten van eerste inrichting der Koninklijke athenaea en der middelbare scholen van den Staat tusschen te komen (wet van 15 Juni 1881, art. 9). »

» Over het algemeen, verleent de Staat aan de gemeente een toelage gelijk aan één derde van de geheele uitgave voor eerste inrichting, uitzonderingen zijn evenwel toegelaten op dien regel, en in sommige gevallen is de Staatssubsidie belangrijker.

» In 1921, werd aan den Ministerraad een voorstel voorgelegd tot wijziging van de tegenwoordige rechtspraak, zoodat het mogelijk was in de toekomst de kosten die voortvloeien uit de verbouwing, de moderniseering op de uitbreiding van de schoollokalen gelijk te stellen met die van de eerste oprichting.

» Dit voorstel werd door dezen Raad niet aangenomen, die van oordeel was dat de wet door interpretatie niet mag uitgebreid worden.

» Daaruit volgt, dat de tekst van artikel 9 van de wet van 15 Juni 1881 nog steeds verklaard wordt in een strengen zin, d. w. z. dat men als kosten van eerste oprichting beschouwt : deze welke, buiten alle andere om, voortspuiten uit den aanbouw en de inrichting van eene school op het oogenblik harer oprichting.

« Voor de verwoeste gewesten, heeft de Regeering nochtans bij uitzondering aan de gemeenten, behalve de oorlogsschadeloosstelling, toelagen verleend voor het herbouwen van de door den oorlog vernielde middelbare scholen. »

Wij volharden in de meening dat deze strenge interpretatie verkeerd is. De gezonde zín wijst op het onbillijke er van en op de noodzakelijkheid, in het belang zelf van het onderwijs, tot minder scherpe regelen terug te komen tegenover de gemeenten waar de betrokken inrichtingen zijn gevestigd.

Op de Buitengewone Begrooting voor het dienstjaar 1928 staan slechts drie posten voor de lokalen van de middelbare Staatsscholen, met een gezamenlijk bedrag van 103,000 frank ongeveer, en betrekking hebbend op de scholen van Dendermonde, Malmedy en Poperinge.

Op eene nauwkeurige vraag, op verzoek der Commissie gesteld, werd ons geantwoord dat, voor het herophouwen der middelbare scholen van Lier en Hasselt, heropbouw die in principe door den wetgever is aangenomen, er beslist werd credieten aan te vragen bij wege van amendement.

* .

De credieten, bestemd om het bouwen en bemenbelen van schoolhuizen voor het lager onderwijs met toelagen te steunen, komen, sedert 1895, voor op de Gewone Begrooting van het Ministerie van Kunsten en Wetenschappen. Op grond van de door ons voorgestane thesis, was dit een wijze bestuursmaatregel.

Zoo deze lasten eene andere bestemming krijgen, keeren zij nochtans gestadig en regelmatig terug, waardoor zij eene algemeene vastheid erlangen, welke door 's Lands financieel regime niet kan miskend worden.

In 1914, voorzag de Begrooting van het Ministerie van Kunsten en Wetenschappen deswege twee credieten : een van 100,000 frank, het andere van één miljoen, samengevat bij de artikelen 68 en 115.

Welnu, zooals wij het hierboven vaststellen, worden de dit jaar op 9 miljoen frank vastgestelde overeenkomstige uitgaven aangerekend op de onderhavige Buitengewone Begrooting.

Deze manier van handelen, welke een zekere verschooning kon vinden in de moeilijkheden welke men ontmoette bij het vaststellen van de Begrootingen, opgemaakt gedurende de onmiddellijke na-oorlogsche jaren, kan thans niet meer aangenomen worden. Wij vragen aan den achtbaren Minister van Financiën er voor te waken dat die toestand zich, bij het eerstkomend dienstjaar, niet meer voordoet.

* .

De eigendom Franchomme, groot in 't geheel 1 hectare, is gelegen op den hoek van den Waverschen steenweg en de Vauthier-sstraat. Hij belandt de lokalen zelf van het Koninklijk Muzeum van Natuurlijke Historie en had, reeds in 1898, moeten aangekocht geweest zijn.

Inderdaad, het plan Janlet voor de vergrooting van de Instelling, — te dien tijde goedgekeurd en, sindsdien, grootendeels uitgevoerd door de verbouwing van den zuider vleugel, — voorzag de voltooiing daarvan op een gedeelte der terreinen van dezen eigendom.

In 1910, kocht de stad Brussel gezegd goed, met het inzicht aldaar zekere hoogeschool-instituten op te richten.

Er was echter verstaan, dat een gedeelte der terreinen aan den Staat weder zou worden afgestaan voor de behoeften van het Muzeum.

Nadien, zag de Stad er van af deze hoogeschoolgebouwen op te richten op die terreinen en met den Staat werden onderhandelingen aangeknoopt voor het afstaan dier aldus beschikbaar geworden gronden.

Op dit oogenblik, ten einde de essentieele belangen van het Muzeum te vrijwaren, is door de Regeering beslist geworden het perceel aan te koopen van het goed Franchomme, dat noodig is voor de onontbeerlijke vergrootingswerken der Instelling.

Het aan den Staat afgestane gedeelte omvat : « een park met moestuin, verscheidene broeibakken, brocikassen, vijvertje, stallingen en wagenhuizen; gelegen Vauthier-sstraat, alwaar het een gevel beslaat groot 7m²146, op het kadaster ingeschreven 9^{te} sectie, n^o 555 en 556 en gedeelte van n^o 554 ».

OPENBARE WERKEN

Een bedrag van 294,811,000 frank is ter beschikking gesteld van het Departement van Openbaren Werken voor de uitvoering van buitengewone werken tijdens het dienstjaar 1928.

De Begrooting der eigenlijk gezegde buitengewone uitgaven bereikt in 't geheel de som van 372,228,000 frank.

Het zijn — wij dringen er nogmaals op aan — de vier vijfde der fondsen, voorbehouden aan al de ministerieele departementen te zamen, bestemd voor de uitvoering van werken van groot openbaar nut. De bestudeering van die credieten vergt dus een heel bijzonder onderzoek.

De quaestie wordt beheerscht door een nieuw feit dat daaraan een belang bijzet, waarvan de gewichtigheid voor eenieder klaarblijkend is.

De Regeering — waar zij voornemens verwezenlijkt, die verleden jaar werden aangekondigd, — biedt een programma aan van volledige herbouwing van het wegennet en een programma van algemeenen omvang voor de uitvoering of de voltooiing van groote productieve ondernemingen, bestemd om het Land te verrijken.

Bij twee Koninklijke besluiten, d. d. 1 Maart 1927, werd een Commissie ingesteld belast met het bestudeeren van de oprichting van een Nationaal Wegenbureau, alsmede van eene Commissie voor de groote werken.

Hunne onderzoekingen en beraadslagingen liepen uit op wenken aan de Regeering, waarvan deze zich ruimschoots heeft bediend om, op 18 Januari 1928, de twee wetsontwerpen in te dienen, welke aan de leden der Kamer zijn rondgedeeld geworden.

Het eerste ontwerp betreft de oprichting van een bijzonder en tijdelijk Fonds voor de wegen, begiftigd met 600 millioen frank. Het tweede sticht een bijzonder en tijdelijk Fonds voor de groote werken, begiftigd met 1,800 millioen frank.

De noodzakelijkheid is dus erkend geworden van op een krachtdadige wijze de ondernemingen, bestemd om 's Lands uitrusting te volledigen, door te drijven. Het werk heeft de voorbereidende studiën achter zich en is thans overgegaan naar het stadium eener spoedige en goed geregelde verwezenlijking, onder de leiding van een deugdelijken geest van samenhang. Onder voorbehoud van een later onderzoek der modaliteiten, kan uwe Commissie niet anders dan deze waarlijk nationale politiek goedkeuren.

De Buitengewone Begrooting voor dit dienstjaar werd ingediend, rekening houdend met deze nieuwe gegevens. Zij behelst credieten die noodig zijn voor de uitvoering van een eerste reeks dezer werken die, in den loop van 1928, mogelijk kunnen verwezenlijkt worden.

De voor de openbare werken uitgetrokken credieten worden in de volgende categorieën onderverdeeld :

Vooreerst, die welke betrekking hebben op de werken waarvoor beide nieuwe Fondsen zijn ingesteld :

Voor de wegen (art. 48 tot 55).	fr. 118,650,000 »
Voor de groote werken (art. 44 tot 47)	127,000,000 »

Vervolgens, die welke betrekking hebben op andere buitengewone werken van groot nut. Zij betreffen :

ART. 56 tot 71. — De burgerlijke gebouwen van den Staat	fr. 11,976,000 »
ART. 72. — De gendarmerie-kazerneeringen	1,000,000 »
ART. 73 tot 77. — De havens en de kust	16,295,000 »
ART. 78 tot 100. — De vaarten en de gekanaliseerde rivieren	19,890,000 »

De Groote Werken.

Eene beschrijving die al de groote werken omvat, welke moeten ondernomen worden, zal beter hare plaats vinden in het verslag over het ontwerp tot oprichting van het Fonds. Wij achten het dus onnoodig er over uit te weiden bij dit onderzoek van deze Begrooting.

De werken aan de Maas staan op deze Begrooting voor eene som van 45,500,000 frank, bijna geheel bestemd voor de bedijkingen en de normaliseering van den stroom, voor de werken aan de Ourthe en den heropbouw van de bruggen in het Luiksche.

Voor de werken aan den Samber, bedraagt de som 8,500,000 frank bestemd voor de werken van Jambe-de-Bois en van Monceau en voor de belangrijke recht-trekking van de rivier te Mornimont.

Voor het verder uitbouwen van de vaart van Charleroi naar Brussel tot eene vaart van groote sectie, wordt eene uitgave van 46 millioen voorzien.

Ten slotte, zullen 27 millioen besteed worden aan het verbeteren en het graven van de kanalen tusschen Luik en Antwerpen.

Zoo het crediet, uitgetrokken in 1928 voor al de groote werken, gering is, ondanks de aanzienlijke bedragen, wanneer men het stelt tegenover de gezamenlijke uitgave van 1,800 millioen frank, die zal noodig zijn, komt dit doordat al de ontwerpen nog niet klaar zijn en er een zekere tijd noodig is om tot de uitvoering over te gaan.

Wegen.

Het wegennet van België, hoe dicht en hoe belangrijk ook, heeft veel geleden onder den oorlog. De uitbreiding van het automobielwezen heeft vervolgens van onze wegen meer gevergd dan zij dragen konden. Het onvoldoende onderhouds- en herstelwerk sedert den wapenstilstand hebben het bovendien in een slechten om niet te zeggen ellendigen toestand gelaten.

Te allen prijze, en zeer spoedig, moet daaraan een einde worden gemaakt.

Streng genomen, vermits het niet gaat over het aanleggen van nieuwe wegen, zou de gewone Begrooting der openbare werken daar moeten voor instaan. Op deze Begrooting valt eigenlijk immers de last van het in goeden staat onderhouden van de wegen van het land.

Maar dit herstel kan in feite niet ten laste komen van de loopende Begrooting. Enkel de noodige credieten, zoowel voor het onderhoud als voor het volledig herstel, zouden de jaarlijksche inkomsten van den Staat moeten bezwaren met eene som van ten minste 220 millioen gedurende de eerste vijf volgende jaren. Dit is onmogelijk, men zou de grens overschrijden, op een oogenblik dat voorzichtigheid geboden is ten aanzien van de tegenwoordige geldoffers die van de burgers gevegd worden.

Het zou bovendien onrechtvaardig zijn, want de voorziene verbetering van ons wegennet bestaat niet in een eenvoudig herstel, maar in eene grondige hervorming vereischt voor een zoo druk verkeer dat het werkelijk om een nieuwen aanleg gaat, die alle ramingen overtreft.

Een onderscheid moet nochtans gemaakt worden tusschen de uitgaven voor normaal onderhoud en deze van herstel en nieuwen aanleg, die de abnormale omstandigheden noodzakelijk maken.

De eerste moeten in ieder geval, om een goed beheer te waarborgen, ten laste komen van de Begrooting van het Departement, onder welks bevoegdheid zij zullen vallen nadat het wegennet weer in goeden staat is gebracht, en onder welks bevoegdheid zij nu reeds vallen in de mate en binnen de perken van deze verplichting.

Men zou dus moeten bepalen hoe groot de last van onderhoud kan zijn.

In de besprekingen over de Begrooting van verleden jaar, schatte de Minister van Openbare Werken op 80 millioen frank ongeveer de jaarlijksche credieten die volstrekt noodzakelijk zouden zijn om er in te voorzien. Bovendien, wees hij er op dat, om deze raming te maken, hij niet op het oog had de geheele heraanleg van de kassei- en steenwegen waarvan het behoud enkel herstel vergde en die men nog lang in een minderwaardigen toestand zou moeten behouden.

Nu het gebrek aan credieten niet meer zoo nijpend is, moet dus de raming der credieten voor onderhoud verbeterd worden, en in de Memorie van Toelichting van het wetsontwerp tot oprichting van het Wegenfonds, wordt dit reeds gedaan. Het is 100 millioen jaarlijks, aan de tegenwoordige waarde van ons geld, en waarmede men nog zeer zuinig zal moeten omspringen; die men voor een goed beheer zal moeten besteden aan het onderhoud en het normaal herstel van onze steenwegen.

Wat zijn wij tot nog toe ver beneden dit cijfer gebleven, en wat zijn wij er nog verre af in de Begrooting van dit jaar!

In 1914, met een minder uitgebreid wegennet, over het algemeen in goeden staat, en dat veel minder te dragen had, beliepen de credieten voor het normaal onderhoud 8 millioen goudfranks. Vermenigvuldigd met 7, geeft dit ons thans een bedrag van 56 millioen, en degenen die de stijging kennen van arbeidsloon en van de prijzen der materialen, zullen ons niet tegenspreken wanneer wij zeggen dat een nog hoogere vermenigvuldiger in deze kwestie zou moeten toegepast worden.

Welnu, de posten voor het onderhoud van de wegen, op de Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken voor 1927 uitgetrokken, bedroegen nog

maar 38 millioen; zij zijn dit jaar gestegen tot 66,500,000 franks, nog één derde minder dan het streng minimum dat moet voorzien worden.

Wij hopen dat de Minister van Financiën, van af het dienstjaar 1929, er zal aan houden, een eind te maken aan dien voor de goede regeling van zijn begrooting zoo nadeeligen toestand.

Door de ontoereikendheid der gewone credieten, valt de last van een groot deel van het onderhoud onvermijdelijk op de credieten voor het heraanleggen, wat niet aanneemlijk is.

Het zou nog spijtiger zijn, moest de credietvermindering een nadeeligen invloed hebben op het goede onderhoud van de steenwegen die niet moeten hersteld worden of reeds hersteld zijn.

De uitgaven uitgetrokken op de gewone Begrooting voor 1928, beloopt tot een bedrag van 118,650,000 frank. De verklarende nota's die als bijlage aan het ontwerp zijn toegevoegd, geven omstandig de werken aan die moeten aangevat worden, met de globale kostenraming per provincie.

Al deze aanleggingen, herstellingen en verbeteringen maken deel uit van de eerste reeks der groote wegen die moeten hersteld worden en welke men hoopt te verwezenlijken, in den loop der volgende twee jaren.

* .

De aandacht van de Commissie werd gevestigd op de klachten van een Vlaamsch arrondissement, betreffende het opruimen der oude kasseien bij het herstel der groote wegen.

Ziehier hoe het Beheer van Bruggen en Wegen gewoonlijk handelt :

In de eerste plaats, wordt het opgebroken plaveisel gebruikt voor andere werken die de Staat moet ondernemen op minder belangrijke wegen.

Zoo dit gebruik onmogelijk is of te veel kost, dan wordt het niet gebruikte materiaal dikwijls aangewend tot het bestraten der bermen van den nieuw geplaveiden steenweg. Te dien einde, wordt het kosteloos aan de aangelanden afgestaan. Dit is een uitstekende maatregel in de steden waar het gemakkelijk verkeer moet verzekerd worden, zelfs buiten de perken van den rijweg. Het spreekt echter vanzelf dat, zoo het onbruikbare plaveisel aangewend wordt voor private wegen, dienende tot verbinding tusschen den steenweg en eigendommen die er van verwijderd zijn, men met een misbruik te doen heeft dat het Bestuur streng zal beteugelen, telkens als het hiervan op de hoogte wordt gebracht.

Het niet op deze wijze gebruikte plaveisel wordt dikwijls afgestaan aan de gemeenten die het vragen ter verbetering van hun buurtwegen.

Het is slechts bij uitzondering dat openbare aanbestedingen plaatsgrepen, bij gebrek aan een andere oplossing.

Het Beheer van Bruggen en Wegen bestudeert, trouwens, de practische mogelijkheid van een rechtstreeksch gebruik van opgebroken plaveisel, namelijk door de steenen opnieuw te laten bouwen tot een kleiner formaat. Men zou ze dan kunnen gebruiken voor de bestratingen op fondaties die, zooals men weet, goede uitslagen opleveren.

Onderscheidene inlichtingen werden gevraagd betreffende de verwezenlijking van het ontwerp strekkende tot het aanleggen van eene laan Brussel-Antwerpen, over Boom.

Eene Commissie, samengesteld uit technici en vertegenwoordigers der betrokken steden, heeft dit vraagstuk, dat zoo belangrijk is voor het verkeer per motorvoertuigen tusschen de twee groote Belgische steden, onderzocht.

Zij heeft vastgesteld dat de voltooiing van de rechtstreeksche laan, volgens het goedgekeurde ontwerp, eene uitgave zou vergen van 155 millioen. Bij dit cijfer zou een aantal millioenen moeten gevoegd worden, dat stellig aanzienlijk zou wezen, als men het inzicht heeft op het vlak van de laan een autoweg aan te leggen.

De Commissie heeft de voorkeur gegeven aan eene oplossing waarvan de kosten minder hoog zouden zijn, die volle vrijheid voor de toekomst laat en spoediger kan verwezenlijkt worden.

De steenweg Brussel-Antwerpen, over Vilvoorde, Mechelen en Contich zal aanzienlijk verbeterd worden; binnenkort zal men er talrijke werken ondernemen tot herstelling, verbreeding, rechtmaking, alsmede tot het wederopbouwen van kunstwerken; deze werken zullen een snel en gemakkelijk verkeer, dat veel belangrijker kan worden dan het thans is, mogelijk maken.

Aangezien op den bestaanden weg, steeds en ondanks alles, moeilijke punten zullen voorkomen waar het verkeer min of meer zal belemmerd worden, zooals Contich, Mechelen en Vilvoorde, was de Commissie, waarvan wij gewag maken, van gevoelen dat het aanleggen van een nieuwen verbindingsweg, — zoo rechtlijnig als mogelijk, tusschen de twee belangrijke steden, — beantwoordt aan een wezenlijke en dringende behoefte van onzen tijd; dat deze verkeersader een aanzienlijke vermeerdering van het wegenverkeer tusschen Brussel en Antwerpen, zoowel wegens de verkorting van den voor het verkeer noodigen tijd als wegens het groot gemak voor het tourisme en het goederenvervoer op motorvoertuigen, nieuwe bronnen van rijkdom en welzijn zal scheppen voor de bevolking.

De Commissie werd, anderzijds, getroffen door de betrekkelijk geringe uitgave welke zou vereischt worden, indien men enkel een beperkt programma ten uitvoer legde, waarbij men de vereischte gronden aankoopt en de noodige kunstwerken uitvoeren zou bij den overweg der laan, zooals deze laatste ontworpen was; maar men zou dan slechts een enkelen steenweg aanleggen van 9 meter breedte en toegankelijk voor alle voertuigen.

Dit voorstel, waarbij de uitvoering der werken minder kostelijk en sneller kan geschieden, droeg de algemeene goedkeuring weg. Dit voorstel levert bovendien dit voordeel op, dat het de toekomst volkomen vrij laat voor een definitief plan voor werken op eene breedte van vijftig meter uit te voeren en zelfs voor het aanleggen van een autoweg.

De uitgave kan, mits aftrekking van de opbrengst van den verkoop der gronden, geraamd worden op 73 millioen, en men kan de voltooiing der werken voorzien tegen de opening van de Tentoonstelling van Brussel.

* * *

In 1906, heeft de Stad Namen met den Staat eene Overeenkomst gesloten tot uitvoering van groote weg- en bouwwerken door beide partijen uit te voeren met het oog op de hervorming der Stad.

Deze heeft reeds vóór den oorlog al de haar ten laste komende werken uitgevoerd.

De Staat echter heeft zijne verplichtingen nog niet nagekomen. Hij moet namelijk, op eigen kosten, eene nieuwe brug bouwen bij den samenloop van Samber en Maas, brug die rechtstreeks in verband zou liggen met de ringlanen der agglomeratie. Zooals het algemeen programma der Overeenkomst van 1906 voorziet, moet dit werk het verkeer vergemakkelijken om de groote wegen, die de stad doorkruisen, te ontlasten.

Wordt deze brug niet spoedig gebouwd, dan moet men eerlang vreezen voor eene volkomen versperring wegens het immer toenemend verkeer der autorijtuigen.

De banen van Châtelet, van Leuven, van Hannut, van Nijvel en vooral van Brussel brengen, van uit het Noorden et het Westen, een aanzienlijk getal voertuigen naar Namen, waarvan een groot deel slechts de stad doortrekt om verder naar Marche en de Ardennen te rijden naar Luik en vooral langs de twee oeverwegen der Maas, naar Dinant en de Maasvallei die zoo druk door de toeristen en de zomerverblijvers wordt bezocht.

In tegenovergestelden zin is het verkeer niet geringer.

Nu, gansch dit overgroot verkeer — waar wij, in 1925, op zekere dagen, vijf honderd voertuigen per uur hebben geteld, moet langs de rue du Pont en over de oude Samberbrug die ook de Museumbrug wordt genoemd.

Deze rue du Pont, waar alles door moet, meet tusschen de beide voetpaden slechts 5^m27 tot 5^m68 en moet, bovendien, den doorlocht leveren aan het druk verkeer der trams naar Jambes, naar Profondeville en der trams die de zoo druk bezochte Citadel omrijden.

Nu, de oude Samberbrug, waaraan door de Duitschers tijdens de bezetting, verandering werd gebracht en die volkomen ingedrukt werd, verkeert thans in zulken staat dat deze de grootste bezorgdheid wekt.

Twee oplossingen, die niet scheidbaar zijn, dringen zich onvermijdelijk op : de volledige herbouw van de oude brug en de spoedige bouw van de nieuwe brug op de samenvloeiingsplaats van beide rivieren, waarvan de studie geëindigd is.

Een dergelijk vraagstuk oplossen, zonder het verkeer stop te zetten, is zeer moeilijk.

Logischerwijze, zou men eerst de brug op de samenvloeiingsplaats, die grootsch werd opgevat, met daarop uitlopende straten en steenwegen van 11 meter breed, moeten aanleggen. Dan zou men een werkelijken gemakkelijken en nabijgelegen uitweg hebben, die voor het doortrekken van Namen wel een omweg zou zijn, maar zonder gevaar.

Eenmaal die nieuwe brug aangelegd en het verkeer aldus geregeld, belet er niets het herstel van de oude brug die men voorloopig zou moeten versterken volgens een nieuw type, met enkelen pijlen in de rivier, waardoor het water van den Samber beter zou wegstroomen en de drukke scheepvaart op die rivier vergemakkelijkt worden.

Het schijnt ons noodig dat de Minister van Openbare Werken, door een amendement op de tegenwoordige Begrooting, de credieten doet inschrijven, waardoor de uitvoering van deze werken, waarvan de hoogdringendheid klaar bewezen is, mogelijk wordt.

Doet hij het niet, dan zouden wij zelf het initiatief van dit voorstel moeten nemen.

. .

Nieuwe klachten zijn opgerezen in den schoot van de Commissie betreffende den overweg, te Gembloers, die op zoo nadeelige wijze de baan Brussel-Namen doorsnijdt en belemmert.

Zooals men reeds dikwijls heeft gezegd, is het lapmiddel van den kronkelenden en ongemakkelijken omweg niet alleen onvoldoende, maar ook gevaarlijk.

Het vraagstuk zal alleen kunnen opgelost worden door het plan, waarbij Minister Ruzette zich had aangesloten, namelijk het aanleggen van een ruimen steenweg, twee kilometer lang, die ten Noorden van Gembloers den steenweg verlaat, over den spoorweg gaat, boven die stad, en op het station zelf uitloopt. Deze weg, zonder ernstige hindernissen, gebruikt, over zijn grootste lengte, reeds bestaande kleinere wegen.

Burgerlijke gebouwen.

De werken tot inrichting van de Musea van het Jubelpark gaan eindelijk worden uitgevoerd. De Kamer zal dit met groote voldoening vernemen; voortdurend zijn er billijke klachten opgerezen, in den loop van deze besprekingen, over de gevaren en den vernederenden toestand waarin de kunstschaten en wetenschappelijke verzamelingen, die de trots van België zouden moeten uitmaken, verkeerden.

Het programma dat Minister Ruzette in 1924 had opgemaakt, bestond in het centraliseeren van de Musea in den linkervleugel van het Paleis van het Jubelpark. De uitvoering zou 42,500,000 frank vergen en over een tijdperk van tien jaar loopen.

De eerste belangrijke credieten, op de Buitengewone Begrotingen voor 1925 en 1926 uitgetrokken, werden niet gebruikt; daar de economische toestand van het Land verergerd was, zag het bestuur zich door de inkrimping van de uitgaven gedwongen, de reeds gegeven onderrichtingen voor de aanbesteding eener eerste reeks werken in te trekken.

Het crediet van 4 miljoen, onder artikel 65 van deze Begroting, is bestemd voor de uitvoering van deze eerste reeks op het programma voor 1924 opgemaakt.

Deze werken omvatten den romp van de verbindingsgalerij, benaming welke gegeven wordt aan de lokalen waarin de algemeene diensten moeten ondergebracht worden, alsmede de onderwijsdiensten, de werkplaats en de laboratoria der photographie-diensten.

De voorbereidende documenten zijn gedrukt en het werk kan onmiddellijk aanbesteed worden, zoodra het crediet ter beschikking van de Regeering is gesteld.

Nieuwe credieten, tot een beloop dat ongeveer gelijk is aan dat der Begrotingen voor 1929 en 1930, zouden de voltooiing van deze galerij mogelijk maken alsmede de oprichting van de gebouwen, door de Musea « groep III » geheeten. Deze groep omvat, tegelijk met de ringgalerij, de definitieve inrichtingen bestemd om de thans bestaande lokalen te vervangen, welke thans genoemd worden : De driehoekige binnenplaats, Hall van het oude Schoolmusea, Titeca-zaal. »

. .

De Quaestuur van de Kamer heeft, sedert langen tijd, de aandacht van de Regeering gevestigd op de bekrompenheid der lokalen welke ter beschikking zijn gesteld van het Parlement voor de behoeften zijner talrijke diensten.

Het is overbodig aan te dringen op de groote bezwaren welke deze toestand oplevert en waaronder dagelijks diegenen lijden, die het parlementair werk moeten verzekeren, evenals de medeburgers die door de Kamerleden worden ontvangen.

Wij denken niet dat er ter wereld één Paleis der Natie bestaat, dat driehonderd landsvertegenwoordigers en aanzienlijke bestuursdiensten huisvest en menigvuldige bezoekers moet ontvangen, en daarbij over zulk en bekrompen plaatsruimte beschikt.

Het is noodig een aanzienlijk gedeelte van de belendende lokalen der ministeriën in te nemen, om een eind te stellen aan een waarlijk onhoudbaren toestand.

Deze beschouwing, aan uwe Bijzondere Commissie onderworpen, heeft ons aangezet die quaestie van meer nabij te onderzoeken.

De ministerieele hotels gelegen in de Wetstraat, tusschen de Koninklijkestraat en de Hertogelijkestraat, welke een bloc vormen tot aan de Leuvensestraat, huisvesten zes verschillende ministeriën.

Opgevat in een tijd toen de departementen minder talrijk waren, toen hunne diensten veel minder belangrijk waren dan nu, zijn zij zoodanig ontoereikend geworden dat de hun voorbehouden gebouwen broksgewijs zijn moeten verbouwd en hooger getrokken worden, zonder orde en op de meest ongeschikte wijze.

Meer nog : zij moesten uitzwermen en sommige departementen hebben niet alleen elders een afzonderlijk en steeds menigvuldig onderkomen moeten zoeken, doch de onderscheidene dienstlokalen zijn, om ter meest, over heel de agglomeratie der hoofdstad verspreid geworden.

Deze versnippering van inrichtingen welke, meer dan alle andere, dienen gecentraliseerd te worden, is schadelijk voor den goeden gang van het werk en, daarenboven, zeer kostelijk.

Wij hebben nagegaan wat al gebouwen door de Ministeriën worden benuttigd; de ons voorgelegde lijst heeft ons effenaf verbaasd.

Landsverdediging :

Wetstraat, 2, en Leuvensestraat, 1.
Middelijnstraat, 10.
Jubilélaan, 3-4.
Poolstraat, 1.
Berlaimontstraat, 10.
Oude Abdij van Ter Kameren.
Onderscheidene inrichtingen in de Militaire School.

Spoorwegen, Marine, enz. :

De twee blocs gelegen tusschen de Leuvensestraat, de Beyaertstraat en de Hertogelijkestraat.
Wetstraat, 17 en 17a.
Wetstraat, 90.
Belliardstraat, 76.
Idaliestraat, 32.
Muntplaats.
Middaglijnstraat, 77-79.
Steenweg van Elsene, 27.

Vooruitgangstraat, 77-84.

Aarschotstraat, 3.

Berlaimontstraat, 16.

Barthelemylaan, 9.

Middaglijnstraat, 70, jaarlijksche huur : 14,250 frank.

Sint-Franciscusstraat, 76, jaarlijksche huur : 7,600 frank.

Trierstraat, 57, jaarlijksche huur : 20,000 frank.

Nijverheid, Arbeid, enz. :

Lambermontstraat, 1.

Lambermontstraat, 2-4.

Lambermontstraat, 3-5.

Wetstraat, 19-21.

Guinardstraat, 16, jaarlijksche huur : 20,000 frank.

Kunstlaan, 34, jaarlijksche huur : 45,000 frank.

Voorloopig Bewindstraat, 13, jaarlijksche huur : 8,900 frank.

Justitie :

Wetstraat, 16 en Hertogelijkestraat, 2.

Hertogelijkestraat, 55, 57, 59, 61.

Hertogelijkestraat, 81.

Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid :

Wetstraat, 4-6 en Leuvenschestraat, 3.

Buitenlandsche Zaken :

Wetstraat, 8 en Leuvenschestraat, 5.

Kunsten en Wetenschappen :

Wetstraat, 10 en Henri Beyaertstraat, 3.

Regentlaan, 52.

Berlaimontstraat, 14.

Openbare Werken :

Wetstraat, 28.

Leuvenschestraat, 38.

Hertogelijkestraat, 91.

Hamerstraat, 47.

Liefdadigheidsstraat, 15, jaarlijksche huur : 55,000 frank.

Landbouw :

Queteletplaats, 7.

Middaglijnstraat, 1, 3, 7, 9.

Galiléelaan, 17.

Collegiale straat, 9-11.

Liefdadigheidsstraat, 7, jaarlijksche huur : 9,000 frank.

Koloniën :

Wetstraat, 65.

Koninklijke plaats, 7-8.

Naamschestraat, 40.

Financiën :

Wetstraat, 12-14 en Henri Beyaertstraat, 5.

Hertogelijkestraat, 89.

Leuvenschestraat, 42.

Galiléelaan, 2.

Poolstraat, 11.

Bréderode- en Boomkweekerijstraat.

Urselinenstraat, 15-27, 27a.

Kapellestraat, 18.

Houtmarkt, 5, jaarlijksche huur : 12,000 frank.

De vaste goederen, voor dewelke geen huurprijs is opgegeven, zijn Staats-eigendommen.

Reeds heeft men onderzocht, zoo men ons verzekert, op welke wijze de bezwaren kunnen geweerd worden, voortvloeiende uit een staat van zaken die, behalve voor de tamelijk goed samengelegene Ministeries van Buitenlandsche Zaken, Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid, grondige hervormingen eischt.

Het schijnt ons toe dat zij stelselmatig en geleidelijk moeten doorgezet worden, naar een algemeen plan en ongelet op een mogelijke geheele dooreenwerping van den bestaanden toestand.

De massa der gebouwen, gelegen in de strook tusschen de Wetstraat, de Leuvenschestraat en de Koninklijkestraat, lijkt ons toe, zoodanig te moeten verdeeld worden, dat het Paleis der Natie er al de inrichtingen vindt welke het rechtens is te eischen en, tevens, om aan sommige Ministeries, in kleiner getal, een huisvesting te verleenen welke, op een volstrekte wijze, al de van hen afhangende diensten groepeeret.

De overige Departementen, steeds zorgvuldig gecentraliseerd, zouden zooveel mogelijk, in afzonderlijke groepen, nabij deze kern van gebouwen worden ingericht.

Haven van Antwerpen.

Onder de werken die onze Buitengewone Begrootingen sterk bezwaarden tot in 1927, behoorden die welke betrekking hebben op de zeevaartinrichtingen van Antwerpen. Voortaan, zullen zij er niet meer op voorkomen.

De op 9 Mei 1927 tusschen den Staat en de Stad Antwerpen gesloten Overeenkomst, goedgekeurd bij de wet, verleden jaar aangenomen, stelt die uitgave ten laste van onze groote Handelsmetropool.

Veel meer, daar terugbetalingen met annuïteiten voorzien zijn voor de tot nog toe aan de uitbreiding van de haven uitgevoerde werken, zoo zal deze wijziging nog enkel voorkomen onder ons hoofdstuk over Buitengewone ontvangsten.

Volgaarne onderstrepen wij dit gelukkig gevolg van den aankoop der gronden ten Noorden van Antwerpen, die vroeger werd gesloten, en van hunnen afstand in blok aan de Stad met het oog op hare kolossale uitbreidingen.

De eenige werken die nog ten laste van den Staat vallen, zijn die voorzien bij artikel 27 van de gesloten Overeenkomst.

Voor sommige dier werken voorziet deze Begrooting, bij artikel 89, een crediet van 1,835,000 frank waarvan de bijzonderheden in de toelichtende nota's worden uiteengezet.

Wij voegen er echter bij, dat de studiën voor de voltooiing en den aanleg in behoorlijken staat van de Noorderlaan, krachtig worden voortgezet en dat met den aanleg van deze belangrijke verkeersader dit jaar een aanvang zal worden genomen. Onder de Buitengewone uitgaven komt nochtans geen crediet voor, uit dien hoofde, als aandeel ten laste van den Staat. De Stad voert dit werk uit en rekent het bedrag er van aan op de terugbetalingen die te haren laste vallen.

* *

Hoe staat het met het tunnelvraagstuk tusschen beide Scheldeoeveren vóór Antwerpen?

De Regeering heeft een Bijzondere Commissie tot stand gebracht belast met het onderzoek van het vraagstuk van den bouw van dit werk en het geschikt maken van den linkeroever van den stroom.

Zij hoopt eerlang te zullen klaar zijn met haar verslag dat besluit tot de mogelijkheid bedoelde tunnel te graven en de liggingen rendeerend te maken. Men zou een interprovinciale en intercommunale vereeniging tot stand brengen, waarvan zouden deel uitmaken de Staat, de provincien Antwerpen en Oost-Vlaanderen, de stad Antwerpen en sommige der rechtstreeks betrokken gemeenten.

De Staat zou de gronden van den linkeroever inbrengen, die hij heeft onteigend, en de vereeniging zou een leening sluiten van 300 tot 400 millioen, die haar zou toelaten onverwijld met het graven van de tunnel aan te vangen alsook de eerste werken tot geschiktmaking.

Deze leening zou kunnen worden terugbetaald met de opbrengst van den verkoop der gronden, met de weggelden van de tunnel, en ten slotte met het accres der belastingen, gevolg van de tewaardemaking der gronden.

Vaarten en gekanaliseerde rivieren.

Men heeft op het belang gewezen van den aanleg eener rechtstreeksche verbinding tusschen Antwerpen en Gent.

De vaart van Burght naar Roodenhuize, die de vaart van Calloo naar Roodenhuize is geworden (daar haar aansluitingspunt overgebracht werd naar Krankeloo op 7 kilometer beneden Antwerpen), ontworpen om bedoelde verbinding tot stand te brengen, zou 41 kilometer lang zijn en meer dan 400 millioen kosten.

De Bestendige Deputatie van Oost-Vlaanderen, welke deze verbinding eischt, vat de argumenten ten voordeele van hare stelling samen met te zeggen dat de ontworpen waterweg toelaten zou :

1^o Het geheele noordergedeelte van het Land van Waas voor periodieke overstromingen te beveiligen ;

2^o Groote bezuinigen te doen, door het niet uitvoeren van de thans bestudeerde watering en waarvoor de Regeering belangrijke toelagen moet verleen ;

3^o De industriele uitbreiding te bevorderen van een deel der provincie, dat thans van middelen van verkeer en exploitatie verstoken is;

4^o Merkelijk de verbinding te water te verkorten tusschen Gent en Antwerpen, die lastig is wegens de doorvaart door Gent en vele schepen verplicht langs Nederland om te varen.

Deze argumenten stuiten op ernstige bezwaren.

Technici beweren dat meer doelmatige en goedkoopere afwateringsmiddelen dan een vaart, en wel het malen van het overtollig water in de natuurlijke afvoerwegen (waterlopen en stroomen), kunnen worden aangewend, zoowel bij de overstromingen der polders als voor de ontruiming der wateringen.

Zoo het waar is, dat de afstand Antwerpen-Gent 26 tot 27 kilometer langer is langs de Schelde dan langs het ontworpen kanaal, toch moet men niet uit het oog verliezen, dat het hier niet op den afstand aankomt doch wel op den tijd die noodig is om dien afstand af te leggen. Hier lijdt het geen twijfel dat de duur van de reis veel langer zal zijn op een vaart met sluizen, dan op de Schelde waar de vaart krachtig door de tijen wordt bevorderd.

De doorvaart door Gent, na voltooiing van de werken die thans aan den gang zijn aan de Visserij, zal niet moeilijker zijn voor de schepen die langs de Schelde varen, dan voor die welke door de vaart van Terneuzen komen.

Men moet ook rekening houden met den meer redelijken waterweg die tusschen Gent en Antwerpen over Roodenhuijze gaat, en die vroeg of laat zal moeten worden verbeterd om de doorvaart van zes-tonscheppen mogelijk te maken.

Deze waterweg gaat langs de Schelde, de Durme, de Moervaart en het kanaal Gent-Terneuzen en doorkruist een streek die in industrieel opzicht van veel meer belang is.

Het mocht ons voorkomen, dat de Regeering rekening zou moeten houden met deze gegevens bij het nemen van een besluit in het algemeen belang.

. . .

De verbetering van de vaart op de Boven-Schelde, boven Gent, is van het hoogste belang voor de welvaart van de kalknijverheid in het Doornikse.

De aandacht onzer Commissie werd daarop gevestigd; wij meenen dus dien-aangaande enkele inlichtingen te moeten mededeelen.

In 1860, werden de werken tot kanalisering van den stroom begonnen.

In 1894, werd, door de voltooiing van sluizen, een bestendige en regelmatige scheepvaart verzekerd.

Van 1904 tot 1914, kwamen talrijke en belangrijke verbeteringswerken, onder meer op de doorvaart door Gent, dit werk volledigen.

In 1894, kwamen er gemiddeld 3.000 schepen elk jaar door elke sluis. In 1903, steeg dit getal tot 5.800 en, in 1912, werd de stroom bevaren door 12.500 schepen. In twintig jaar is dus de scheepvaart meer dan vervierdubbeld.

Dit was de toestand in 1914.

Na den wapenstilstand, was de Boven-Schelde niet meer bevaarbaar.

Tijdens hun terugtocht, in October en November 1918, hadden de Duitsche legers de sluizen en stuwdammen buiten gebruik gesteld. Te Syngem en te Sommerzaeke, waren de beschadigingen zoodanig, dat de weder indienststelling van die werken niet kon betracht worden dan mits aanzienlijke uitgaven te

Audenaerde, Berchem, Spiere en Kain, daarentegen, waren die beschadigingen minder groot.

Moest men nu de vroegere kunstwerken door middel van definitieve herstellingen in hun eersten staat terugbrengen of was het niet beter nieuwe sluizen met groot vermogen te bouwen ?

In het begin van 1919, werd, na onderzoek van dit ingewikkeld vraagstuk, het volgende programma door den Minister van Openbare Werken aangenomen :

a) Het herstellen van de vroegere sluizen met stuwdammen, behalve die van Syngem en Sommerzaeke die te fel beschadigd waren, ten einde, in zekere mate, de scheepvaart tusschen Doornik en Gent, langs de Leie en de Spierevaart, te verzekeren ;

b) Het bouwen van 5 nieuwe sluizen met stuwdammen te Asper, Audenaerde, Berchem, de Spiere en Kain, voor schepen van 600 ton.

De uitgaven om dit programma uit te voeren, met inbegrip van de heropbouw-kosten van een zeker getal tijdens den oorlog vernielde werken, beliepen tot de som van ongeveer 87 miljoen, som die wordt verdeeld als volgt :

Sluizen met stuwdammen	fr. 79,243,233 »
Bruggen te Doornik	5,913,857 »
Andere werken	1,514,667 »
TE ZAMEN.	fr. 86,671,757 »

Vermits deze werken, betreffende de sluizen met stuwdammen, werden uitgevoerd tijdens de jaren 1919 tot 1923, te zeggen gedurende een tijdsverloop toen de koers van het pond sterling schommelde tusschen 30 en 70, vertegenwoordigt de som van 87 miljoen heden ten dage 400 miljoen van onze papier-franks.

En nu nog zijn een zeker getal bruggen niet opgebouwd, namelijk, die van Warcoing, Hyne, Berchem, Gavere, Audenaerde (de Lange Brug).

Toen de Regeering tot het bouwen van groote sluizen besliste, had de Regeering de bedoeling, vooreerst verbetering te brengen in de scheepvaart op de Boven-Schelde en daarna de schepen van 600 ton toe te laten.

Het eerste doel werd bereikt; immers de scheepvaart geschiedt thans schier uitsluitend met groepen van 2, 3 of 4 booten die getrokken worden met sleepers; elke groep wordt in éénmaal en voor een zeer korten tijd binnengelaten.

De sleepkosten alsmede de duur der reis worden aldus in ruime mate vermindert, hetgeen natuurlijk de vrachtkosten dalen doet.

Al de overbewoners van de Boven-Schelde, die van Doornik inbegrepen, vinden daar ten zelfden titel en onder dezelfde voorwaarden, hun gading bij; des te minder reden tot klagen hebben zij, daar de Boven-Schelde als bevaarbare waterweg met buitengewone snelheid terug in orde werd gebracht.

Ook het tweede doel werd bereikt, en dit was maar natuurlijk, vermits het hier enkel het bouwen gold van sluizen met bepaald vermogen.

Deze sluizen zijn dus toegankelijk voor booten van 600 ton, doch hetzelfde kan niet gezegd worden van den waterweg zelf, namelijk van de Schelde.

Opdat de stroom schepen van 600 ton zou kunnen ontvangen, moeten er werken uitgevoerd worden om den stroom te normaliseeren en van eene schaalverdeeling te voorzien voor de booten van 600 ton tusschen de Fransche grens en den ingang bij de stad Gent, en om vervolgens den stroom op betamelijke

wijze te verbinden met de vaarten van Gent naar Oostende en die van Gent naar Terneuzen, ten minste wat de Zee-Schelde betreft.

De daartoe uit te voeren werken zijn aanzienlijk en zullen hooge sommen kosten wegens hunnen omvang en hunnen duur.

De offers moeten hier dus gemeten worden naar de voordeelen van het verkeer. In dit opzicht dient men aan te merken dat de Fransche Schelde slechts bevaarbaar is voor de booten van 350 ton; dit soort schepen zal dus steeds het gebruikelijke type blijven voor de scheepvaart op de Belgische Schelde tusschen het Doorniksche en de haven van Gent, vermits die booten, bij hun terugkeer van hunne reizen in het Noorden van Frankrijk, gewoonlijk de producten der nijverheid van het Doorniksche opladen.

* * *

Langsheen de niet gekanaliseerde Beneden-Maas, tusschen Maastricht en de Hollandsche grens (Kessenich), verkeerren de dijken in zeer slechten staat en hebben zelfs gevaarlijke bressen die totnogtoe slechts op onvoldoende wijze werden hersteld.

Daar bestaat een werkelijk gevaar bij wassing van den stroom. Deze dijken zouden moeten versterkt en verhoogd worden. De toestand der noordergronden van het kanton Maaseyck is inderdaad, sedert de kanalisatie-werken door Holland werden uitgevoerd, zeer gevaarlijk geworden.

Het kanaal van Maesbracht naar Weert verhindert naar het Noorden den waterafvoer bij het wassen; en anderzijds, indien de dijken van het Juliana-Kanaal Hollandsch Limburg beschermen, dan stuwen zij toch de overstromingen naar de gronden van den linkeroever der Maas. Enkel eene ernstige aandijking kan het gevaar weren.

Het valt buiten kijf, die de dijkpolitie, die trouwens weinig geregeld is, de ernstige bezwaren niet kan weren. De onderhoudswerken van wege de partikulieren en de gemeenten zijn niet zelden nul; soms zelfs bestaan die onderhoudswerken in beplantingen, aanleggen van wegen die de sterkte der dijken in gevaar brengen.

Volgende antwoord werd ons verstrekt op onze bemerkingen :

« In België bestaat geen speciale wetgeving op de indijkingen, tenzij een decreet van Napoleon dat slechts de polderstreken betreft.

« Eene Commissie heeft het vraagstuk van de indijking der Midden-Schelde in Limburg onderzocht, en de Staat komt pas vijf ondernemingen in aanbesteding te geven om gedeeltelijk het gevaar der overstromingen te weren. De Regeering zal de dijken herstellen. De uitgaven zullen bestreden worden door de gemeenten en de betrokken personen. De Staat zal de uitgegeven sommen voorschieten en zal voor 50 t. h. tusschenbeide komen in de kosten. »

Wij besluiten daar uit : wij moeten het voorbeeld volgen van Nederland, waar de dijkbescherming, van zoo hoofdzakelijk belang voor onze Noorderburen, op bewonderenswaardige wijze verzekerd wordt. Elk verzuim op dit gebied kan de groote rampen na zich sleepen, die in elk geval buiten verhouding staan tot de geringe kosten en werken die een volmaakt onderhoud in België vergen zou, waar de bedijking slechts een zeer klein maar rijk gedeelte van het land moet beschermen.

Het schijnt ons dus noodig dat de Regeering maatregelen treffe om ons eene wetgeving te bezorgen, die de Hollandsche wet tot model neemt.

* * *

Volgende nota werd ons door een lid overgemaakt :

« Zoo men in West-Vlaanderen de puinen van den oorlog heeft opgeruimd, zoo men den grond weer kon bewerken, heeft men toch niet voldoende gedacht aan het economisch herstel. De haven van Nieuwpoort is niet hersteld en de stad blijft eene doode stad. Yperen heeft de ruiterschool, het garnizoen, de remonte-school, de school van Meenen verloren. De Yperleevaart en al de vaarten naar de Leie hadden vlugger moeten uitgevoerd worden, om gemakkelijker verbindingen tusschen West-Vlaanderen en Henegouw te verkrijgen, en men had in het Ypersche, waar het werkvolk wegtrekt, het oprichten van fabrieken moeten aanmoedigen ».

Zoo deze opmerkingen retrospectieve klachten zijn, hebben wij er niets op te zeggen. Zoo het de klachten zijn betreffende de tegenwoordige Begrooting van de Buitengewone uitgaven, willen wij er op wijzen dat onder artikel 104 een crediet van 3,475,000 frank is uitgetrokken voor de haven van Nieuwpoort. Talrijke werken zijn bovendien voorzien aan de vaarten en waterloopen van die streek, onder de artikelen 92, 96 tot 100, 112, 115 en 116; hun gezamenlijk bedrag belooft tot meer dan 4 miljoen frank.

. * .

Anderzijds, heeft men den wensch uitgedrukt dat de Regeering zich onverwijld zou bezighouden met de werken van de Belgische Sectie van de vaart van Veurne op Bergues. In eene Franco-Belgische Overeenkomst, gesloten in 1894, werd de uitvoering van deze werken beslist. Frankrijk heeft zijn deel gedaan; België heeft het tot hiertoe niet gedaan.

NIJVERHEID EN ARBEID

Het eenig crediet, dat door het Ministerie van Nijverheid, Arbeid en Sociale Voorzorg wordt gevraagd, heeft betrekking op de in liquidatie zijnde koel-diensten van den Staat.

Als kosten van jaarwedden en dagloonen, uitgaven van exploitatie en bevoorradings, bedraagt de voorgestelde uitgave 4,025,000 frank, waar zouden moeten bijkomen de uitgaven van eerste oprichting voor eene som van 435,000 frank voor nieuwe inrichtingen van materieel te Bressoux, Gent en Marcinelle.

Anderzijds, — zeggen wij het onmiddellijk, — voorziet artikel 7 van de Buitengewone Ontvangsten een gezamenlijk inkomen, voor denzelfden dienst, van 7,550,000 frank wat een waarschijnlijk boni zal geven van 3,090,000 frank.

De liquidatie van de koel- en vriesdiensten heeft tijdens de werkzaamheden van de Commissie belast met het onderzoek van deze Begrooting, verschillende opmerkingen doen oprijzen die wij moeten vermelden.

De Staat onderneemt niet meer de leveringen van bevrozen vleesch, en vergenoegt zich thans met het fabriceren van ijs en met het verhuren van zijne bergings- en bewaringsdiensten voor aan bederf onderhevige levensmiddelen, die winstgevend zijn.

Twee strekkingen doen zich voor.

De eene staan de voortzetting van de onderneming voor. Tot dit doel, zijn belangrijke credieten noodig om de inrichtingen uit te breiden, vooral te Antwerpen, en aldus de onderneming nog meer rendeerend te maken.

Onze groote nationale haven heeft belang bij de uitbreiding van deze diensten. Zij zou den handel in bevrozen vleesch naar het Rijnland en zelfs de verzending naar Rusland kunnen centraliseeren.

Te dien einde, zou — beweert men — een bedrag van 11 miljoen moeten gevraagd worden om de Antwerpsche inrichtingen daartoe geschikt te maken.

In strijd met dit standpunt, verkiezen andere leden het besluit betreffende de liquidatie dezer zaken te bandhaven. Zij zijn van gevoelen dat de stad Antwerpen er belang bij zou hebben de inrichtingen en de exploitatie, in de bijgebouwen van hare haven gevestigd, over te nemen en dat zij niet zou nalaten dit te doen.

De overige acht inrichtingen, waarvan sommige niet gebruikt worden, zouden op voordeelige wijze verkocht worden.

Men voert hier tegen aan, dat de overdrachten, onder deze voorwaarden gedaan, geene andere voordeelen zouden opleveren dan die voortvloeiende uit de ligging der gebouwen, zonder hunne industrieele waarde in aanmerking te nemen. Het ware dus wenschelijker de regeling dezer zaken toe te vertrouwen aan eene nationale exploitatie-maatschappij die den Staat, de steden, de organismen en zelfs de rechtstreeks bij de zaak betrokken particulieren zou omvatten.

Deze oplossing werd bestreden door diegenen die vreezen dat het eene Staats-regie zou worden, die zich met een werk van hoofdzakelijk industrieelen aard zou bezighouden. Zij vreezen dat zij de geheele Regeering den gevaarlijken weg zouden zien opgaan van de belegging van nieuwe kapitalen zonder verzekerde opbrengst en zij geven de voorkeur aan het terugwinnen van de reeds belegde sommen.

Om degelijk te bepalen wat in het verleden is geschied, zullen wij hieraan toevoegen dat, op 16 Juli 1924, de toenmalige Minister van Nijverheid, Arbeid en Sociale Voorzorg verklaard had, « dat hij het besluit genomen had aan het particulier initiatief de handelsexploitatie onzer koeldiensten over te laten, doch aan den Staat, die niet langer handel zou drijven, de zekerheid te geven dat de exploitatie, door particulieren geleid, nochtans ten voordeele zijner financiën zou waargenomen worden ».

Deze verklaring werd gevolgd door een oproep tot mededinging. Een wet-ontwerp werd ingediend op 8 November 1924 om aan de Regeering toe te laten met de groepeerings te onderhandelen, die, naar het eenparig advies eener interministerieele commissie, de meest voordeelige voorwaarden bood, binnen perken en volgens de voorenvermelde principes.

Dit voorstel kon niet tijdig aan de goedkeuring van het Parlement onderworpen worden en verviel.

Sedertdien, bleef het vraagstuk onaangeroerd. De exploitatie werd voortgezet zonder dat belangrijke kapitalen opnieuw werden belegd. De huidige begroo-ting wijst de uitslagen aan die men verwacht voor 1928.

Op 30 September 11., naar aanleiding van eene aanvraag tot het bekomen van een belangrijk buitengewoon crediet van 11,435,000 frank, ingediend door het Departement van Nijverheid, Arbeid en Sociale Voorzorg, werd het advies van de Commissie die belast was met het onderzoek betreffende de werking der Staatsdiensten, ingewonnen door den achtbaren Minister van Financiën.

De heer Minister Wauters verklaarde, dat naar zijn oordeel, welke meening

men ook had over de bestemming der koeldiensten van den Staat, te Antwerpen, de spoedige uitvoering der ontworpen werken volkomen gerechtvaardigd was.

« Het schijnt mij inderdaad, voegde hij hieraan toe, dat het een zeer verkeerde wijze van exploitatie is, zelfs als het een dienst geldt dien men wil opheffen, hem niet in stand te houden op zulke wijze dat hij aan de stijgende behoeften kunne voldoen. »

Wij meenen het gevoel van de geraadpleegde Commissie als volgt te mogen samenvatten :

Niemand ontkent het aanzienlijk belang welke de koeldiensten voor heel het land opleveren, en hoe nuttig het is er de werking en de geleidelijke ontwikkeling van te verzekeren.

Doch dit verandert niets aan het feit, dat de betrokken diensten in likwidatie zijn. Men moet dus weigeren ze te beschouwen anders dan een inrichting die onwederroepelijk bestemd is om buiten het kader der Staatsbesturen gesteld te worden.

In deze omstandigheden, toonen de beschouwingen, strekkende tot rechtvaardiging van de voorgestelde werken, op afloende wijze de noodzakelijkheid aan zooveel mogelijk de schikkingen te verhaasten, die van aard zijn om aan den Staat het beheer te ontnemen van de koel-entrepôts en om deze zoodanig in te richten dat zij hun volle ontwikkeling kunnen nastreven.

Zonder na te laten de likwidatie nog te verhaasten, moet het bestuur zich streng beperken tot de enkele werken die noodzakelijk zijn om de inrichtingen in goeden staat van werkzaamheid te behouden en de beschadiging er van vermijden, bij uitsluiting van alle andere welke van aard mochten zijn de belegde en terugvorderbare kapitalen, bij een eventueelen afstand, te doen aangroeien.

Gezegde Commissie besluit, tevens afradend de voor de inrichting te Antwerpen aangevraagde aanzienlijke vergrootingswerken uit te voeren, dat de werkelijke likwidatie der diensten nog verhaast worden, ten einde dezelve zoodanig in te richten, dat eene exploitatie er van mogelijk zij, meer overeenkomende zoowel met de belangrijkheid van de daarin belegde kapitalen, als met de rol die zij te vervullen hebben in de algemeene huishoudkunde van het Land.

LANDSVERDEDIGING

Voor de uitgaven van militairen aard, wordt de belangrijke som van 46 miljoen geëischt, welke de eigenlijk gezegde Buitengewone Begrooting betreft.

Het gemiddelde van de credieten, aangevraagd in den loop der vorige vier jaren, bedroeg ongeveer 96 miljoen.

Dit beteekent dus dat de militaire uitgaven regelmatig, in een ruine mate, onze Buitengewone middelen bezwaren, zonder dat het actief van den Staat eenigszins vermeerderd wordt.

Hoe kan dergelijke politiek gerechtvaardigd worden? Wij denken niet dat er een enkel land bestaat waar de uitgaven voor 's lands verdediging aldus gefinanceerd worden.

Wij weten dat deze dwalingen in onze vóóroorlogsehe Begrootingen voorkwamen. Doch nu, dat de hemel helderder wordt, is het nu niet tijd met die gevaarlijke en onverdedigbare praktijken gedaan te maken?

Bij het onderscheiden van de aangevraagde credieten, springt klaar in 't oog de

onvruchtbaarheid van een last wiens bestendig voorkomen heel wel den aard van gewone uitgave aanduidt :

Technische diensten der genie, voor onderscheidene aanpassingswerken (art. 118 tot art. 133)	fr. 10,435,000 »
Id., voor materieel (art. 134 tot 138)	3,925,000 »
Dienst der hospitalen, voor werken (art. 140 en 141)	1,850,000 »
Id., voor materieel (art. 139).	1,400,000 »
Instellingen voor technische diensten van de artillerie, voor werken (art. 142, 148)	1,500,000 »
Id., voor materieel en munitie (art. 141, 143 tot 147, 149).	24,071,074 »
Militaire luchtvaart, voor materieel (art. 150)	2,000,000 »
Veeartsenijdienst, voor materieel (art. 151)	48,000 »

FINANCIËN

De buitengewone uitgaven van het Ministerie van Financiën hebben geen kritiek uitgelokt. Zij omvatten het aankopen en bouwen van vaste goederen en deelnemingen van den Staat. Wij bemerken er de schijf van 4 millioen der leening aan Ruanda en Urundi, de tusschenkomst in de kapitalen voor aanlegging van autobuslijnen en voor oprichting van maatschappijen voor goedkope woningen.

Dit zijn voorwaar allemaal uitgaven welke een actief voor den Staat uitmaken.

Buitengewone Ontvangsten.

De eigenlijk gezegde buitengewone ontvangsten bereiken slechts 17 millioen 409,500 frank. De rechtvaardiging er van in de Toelichting van de Begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven, alsmede in de Algemeene Toelichting van de Begrooting (blz. 28) is volledig. Geen bezwaar werd hier omtrent geopperd, tijdens de werkzaamheden der Bijzondere Commissie.

Wij wijzen er echter op, dat artikel 2 de eerste storting vermeldt, door de stad Antwerpen te doen voor het hernemen der zeevaartwerken door den Staat uitgevoerd benoorden de stad, naar luid van de Overeenkomst, goedgekeurd bij de wet van 16 Juli 1927.

Deze storting bedraagt 3 millioen voor 1928.

Krachtens artikel 19 der Overeenkomst, zal zij elk volgend jaar in verhooging zijn :

In 1929 : 5,050,000 frank; in 1930 : 7,100,000 frank en zoo voorts in verhooging van 2,050,000 frank per jaar tot 1937, wanneer zij 21,450,000 frank zal bedragen.

Uitgaven voor herstel.

Wij moeten thans een oogslag werpen op de Begrooting der Ontvangsten en Uitgaven voor herstel.

Zien wij eerst de niet bestendige uitgaven, behoorend bij het herstel der oorlogsschade.

Zij bereiken de som van 566,834,847 frank. Het groot gedeelte, zijnde 515,074,017 frank, valt ten laste van het Ministerie van Financiën voor de

vereffening der oorlogsschade en de bestuurskosten der diensten welke zich daarmee bezig houden.

Voor de vergoedingen aan de rechthebbenden worden 500 miljoen voorzien.

Wij hebben trachten te weten tot welk punt deze likwidatie gevorderd is.

Deze dienst zal eerlang ophouden te bestaan. Het herstel der oorlogsschade, een der voornaamste lasten welke, deze laatste jaren, de Begroeting bezwaarden, is nagenoeg voltrokken.

Men mag inderdaad hopen dat, vóór het einde van 1928, het meerendeel der vergoedingen, op definitieve wijze, zullen vastgesteld en uitbetaald zijn.

Reeds op 31 December 1927, konden de meeste rechtbanken afgeschaft worden en men moest alleen de zetels te Brussel, Gent, Luik en Yperen behouden. Zoo in enkele andere arrondissementen nog een plaatselijke dienst bestaat, dan is het om ter plaatse de laatste geschillen op te lossen en de aanvragen tot herziening, ten voordeele van de burgerlijke slachtoffers van den oorlog te onderzoeken. Volgens de wet van 24 Juli 1927, kunnen deze aanvragen ingediend worden gedurende een nieuwen termijn die afloopt op 31 December 1928. Zonder deze termijnsverlenging, hadde men zonder eenige moeilijkheid het meerendeel der Commissariaten kunnen afschaffen, van af het begin van 1928. Men kan echter de Regeering alleen goedkeuren, zoo zij in de voornaamste centra, een beperkten bestuurlijken dienst heeft behouden, waardoor den weggevoerden moeilijke en dure reizen en verplaatsingen worden gespaard.

De geheele afschaffing der speciale inrichtingen voor oorlogsschade kan verwacht worden in den loop van het jaar 1929 en, op dat oogenblik, zal de overdracht der bevoegdheid van de rechtbanken voor oorlogsschade op de burgerlijke rechtbanken, geen bezwaar meer opleveren. In de meeste arrondissementen wordt de bestaande dienst der rechtbanken voor oorlogsschade verzekerd door rechters die bijzonder op de hoogte zijn van de rechtspleging in zake van oorlogsschade en, van af 1929, zullen zij, zonder moeite, het hoofd kunnen bieden aan bijgevoegde prestaties — die niet talrijk zullen zijn — zonder afbreuk te doen aan de vervulling van hun normale taak.

Wij stellen met voldoening vast dat, in de laatste tijden, de Minister van Financiën de betalingen in specie vermenigvuldigd heeft. Wij zijn er van overtuigd, dat de toestand der Schatkist aan de Regeering zal toelaten voort te gaan in deze richting en aan de geteisterden voldoening te geven binnen den kortst mogelijken tijd.

Zoo heeft men, in den loop van 1927, 143,305 uitbetalingen van vergoedingen gedaan, niet inbegrepen 64,746 betalingen van rekeningsaldo's. Deze uitbetalingen geschieden in geld tot een beloop van fr. 158,640,415.61; in obligaties van de Openbare Belgische Schuld, § t. h., van 1925, tot een beloop van 175,462,900 frank en, in nominatieve titels, tot een beloop van 58,301,800 frank. De obligaties § t. h., 1925, werden, sedert October II., in de beursnotering, te Brussel, opgenomen, waar zij het voorwerp zijn van een geregelden koop en verkoop met vaste koersen.

De vereenvoudigingen in de interestverrekeningen hebben de eenparige goedkeuring weggedragen van de leden der Wetgevende Kamers. Men heeft thans meer dan 32,000 afrekeningen opgemaakt en wij zijn er van overtuigd, dat het Bestuur zijne inspanningen zal voortzetten om spoedig deze taak tot een goed einde te brengen, op zulke wijze dat de uitbetalingen van de interesten spoedig volge op de eindelijke aanzuivering der vergoedingen.

Bij deze vaststellingen voegen wij het beslist verlangen, door onze Commissie tot uiting gebracht, in de allereerste plaats de geringe schade te zien regelen, waarbij vooral arme lieden betrokken zijn.

* . *

De vergoedingen wegens herstel, betrekking hebbende op andere Departementen, zijn de volgende :

Ministerie van Justitie	fr.	199,000	»
Id. van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid		11,000,000	»
Id. van Landbouw		26,986,330	»
Id. van Openbare Werken.		12,025,000	»
Id. van Landsverdediging		1,375,000	»
Bestuur van de Marine, Posterijen, enz.		175,000	»

De credieten gevraagd voor het Departement van Landbouw hebben betrekking op de liquidatie van den Dienst der Verwoeste Gewesten.

Die van het Ministerie van Openbare Werken op werken, die uit den oorlog voortvloeien, en bestemd zijn voor :

Art. 101. — Wegen	fr.	950,000	»
Art. 102. — Burgerlijke gebouwen.		85,000*	»
Art. 103. — Kazernen voor de gendarmerie		215,000	»
Art. 104-105. — Havens en kust		3,875,000	»
Art. 106 tot 116. — Vaarten en gekanaliseerde rivieren		6,900,000	»

De 11 miljoen bestemd voor het Ministerie van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid, zijn de toelagen voor het Nationaal Werk der Oorlogsinvaliden.

* . *

De toelage aan het Nationaal Werk der Oorlogsinvaliden, ingeschreven onder artikel 14, wijst op eene aanzienlijke vermeerdering, op die van verleden jaar. Van 6,800,000 frank stijgt het tot 11 miljoen.

Men heeft ons gevraagd de verklaringen van deze verhooging te zoeken.

Volgens de inlichtingen die ons werden verschaft, is het getal aangesloten invaliden, dat 50,000 bedroeg in 1924, gestegen tot 87,000 in 1927, en zal in 1928 stijgen tot 100,000 volgens de vooruitzichten van de bestuurders van het Werk.

De kosten voor de geneeskundige verzorging zijn zeer gestegen.

Het tarief van de honoraria der dokters, die invaliden behandelen op kosten van het N. W. O. I. werd vastgesteld als volgt :

	1926	1928
Bezoek in het cabinet van den dokter fr.	2 75	5 »
Bezoek aan huis	4 75	7 »
Bezoek 's nachts	10 »	14 »
Vergoeding per kilometrischen afstand	1 »	1 50

De tusschenkomst van het N. W. O. I. in de bijdragen der invaliden, die bij eene mutualiteit zijn aangesloten, werd eveneens verhoogd :

	1926	1928
Geneeskundige en pharmaceutische zorgen fr.	36 »	40 »
Geneeskundige en pharmaceutische zorgen, hospitalisatie en chirurgicale tusschenkomst	42 »	48 »

De kunstmatige ledematen (levering, herstel, onderhoud) hebben de stijging van het index gevolgd.

Men dient er op te wijzen, dat de Staatstoelage, in 1924 en in 1925 gebracht op 7,000,000 frank, wegens den slechten toestand van de Schatkist, tot 6,800,000 frank werd verminderd in 1926 en 1927.

De uitgaven, waartoe deze toelage is bestemd, overtreffen dezelfde met :

315,000 frank ongeveer in 1925,

835,000 frank ongeveer in 1926.

Het excédent, voor 1927, zal 1,800,000 frank tot 2 miljoen frank bedragen. Ziehier in groote trekken de Begrooting voor 1928 van het Nationaal Werk :

I. — Dienst van de geneeskundige en pharmaceutische zorgen :

a) Uitgaven voor de militaire invaliden fr.	3,428,000 »
b) Uitgaven voor de burgerlijke invaliden	775,080 »
c) Jaarwedden van het personeel van dezen dienst tellend 16 bedienden (1 bestuurder, 1 apotheker-inspecteur, 1 dokter-inspecteur, 1 hoofdboekhouder, 1 onder- afdeelingsoverste, 6 redacteuren en verificateurs, 1 snelschrijver, 4 ordeklereken)	295,000 »
d) Tusschenkomst voor het pensioen van het personeel .	13,600 »
e) Kosten van materieel	36,800 »
TE ZAMEN. fr.	<u>4,550,480 »</u>

II. — Dienst voor de levering van kunstmatige ledematen :

a) Levering aan de militaire invaliden fr.	2,333,700 »
b) Levering aan de burgerlijke invaliden	369,645 »
c) Jaarwedden van het personeel van dezen dienst tellend 9 bedienden (1 onderbestuurder, 1 hoofdboekhouder, 1 onderafdeelingsoverste, 1 boekhouder, 1 redacteur, 1 snelschrijver, 3 ordeklereken)	150,000 »
d) Tusschenkomst voor het pensioen van het personeel .	7,100 »
e) Kosten van materieel	19,400 »
TE ZAMEN. fr.	<u>2,883,745 »</u>

Beroepsheropleiding en hospitalisatie van de onplaatsbaren :

Het Nationaal Instituut voor Invaliden, te Ukkel, is nog niet geopend; men hoopt dat die opening weldra zal plaatshebben. Het zal bestuurd worden als een « pension de famille » met kostprijs die voeding, onderhoud, en beheer omvat.

Men schat het gemiddeld getal van de kostgangers op 70, en het aandeel van den Staat in den kostprijs op 18 frank per dag.

Het crediet, met de onvoorziene onkosten, wordt gebracht

op fr. 500,000 »

III. — Buitengewone onderstand aan de invaliden :

Deze bijdrage in de lasten van het eigen patrimonium van het Dotatiefonds van het Nationaal Werk bedroeg 500,000 frank, voor het jaar 1927. Het Werk oordeelt die som ontoereikend om te voorzien in de noodwendigheden en vraagt voor 1928 fr. 1,000,000 »

IV. — Algemeene bestuurskosten :

a) Wedden van het personeel van het Centraal bestuur bevattende : 46 agenten — 1 agent minder dan het vorige jaar — (1 secretaris-generaal, 1 inspecteur-generaal, 2 bestuurders, 1 onder-bestuurder, 5 afdelingshoofden, 3 onderafdelingsoversten, 4 rekenplichtigen, 3 opstellers, 4 steno's, 11 ordeklerken, 4 zaalwachters, 1 huisbewaarder, 2 agenten in het economaat, 4 dienstlieden).	fr. 797,000 »
b) Tusschenkomst in het pensioen van dit personeel	37,300 »
c) Algemeene kosten voor materieel van het Centraal bestuur	97,000 »
d) Wedden en vergoedingen aan het personeel van de arrondissements-comiteiten, waarvan wij het getal agenten niet kennen	498,000 »
e) Tusschenkomst in het pensioen van dit personeel	22,000 »
f) Algemeene kosten van deze Comiteiten	170,000 »
TE ZAMEN. fr.	<u>1,621,300 »</u>

De Begrootingsramingen van het Werk voor 1928 bedragen dus in het geheel 10,553,525 frank die volgenderwijs worden verdeeld : 8,406,325 frank als onderstand en 2,147,200 frank als bestuurskosten.

Dit schijnt zeer hoog; de bestuurders van het Werk herinneren er niettemin aan, dat zij vooral invaliden als personeel gebruiken.

Ontvangsten wegens herstel.

Een woord over de Ontvangsten wegens herstel, die 1,067,710,000 frank bedragen.

Deze ontvangsten, die schier geheel de Begrooting van Buitengewone Uitgaven dekken, komen tot dit bedrag, dank zij de opbrengst der Duitsche leveringen (saldo van het annuïteit van het Dawes-plan), hetzij 646 millioen, en dank zij de opbrengst der uit te geven titels als betaling der oorlogsschade, hetzij eene raming van 400 millioen waarvan de ontvangst gelijktijdig met de daarmede overeenkomende uitgave geschiedt.

De aan de Begrooting toegepaste nota's maken alle commentair overbodig.

. . .

Wanneer wij het overschot der ontvangsten wegens herstel stellen tegenover het overschot der eigenlijke buitengewone uitgaven, dan bevinden wij dat, over het geheel genomen, de Buitengewone Begrooting van 1928 sluit met een boni van 146 millioen.

Deze bevinding zou sommige weinig ingewijde personen kunnen in dwaling

brengeu over den werkelijke toestand van België wat de oorlogsgesvolgen op de Begrooting betreft.

Wij meenen wel te handelen met de aandacht te vestigen op de hoofdzakelijke beschouwingen voorgesteld door den achtbaren Minister van Financiën in de Algemeene Memorie van Toelichting op de Begrooting voor dit jaar. Als besluit van ons onderzoek herhalen wij deze beschouwingen.

Zoo de Begrooting voor het herstel sluit met een overschot van ontvangsten, dan wil dit geenszins zeggen dat de betalingen van Duitschland de lasten dekken, door den oorlog aan onze Begrooting opgelegd.

In werkelijkheid, overtreffen de uitgaven, voortvloeiende uit den oorlog, ruim de cijfers vermeld in de Begrooting voor het herstel.

Men moet bij deze Begrooting voegen, den jaarlijkschen last, opgelegd aan den Staat, uit hoofde van talrijke leeningen, zoowel binnenlandsche als buitenlandse, die hij moest aangaan om het hoofd te bieden aan de gevolgen van den oorlog, alsmede den last der invaliditeitspensioenen, der dotatie van de oudstrijders, enz. Dit is eigenlijk het grootste gedeelte van de Begrooting der Openbare Schuld.

Deze overweging doet voorkomen, hoezeer de ontvangsten voor herstel ontoereikend zijn ten aanzien van de ontzaglijke opofferingen die de Natie zich moest getroosten en nog lang zal moeten dragen om de oorlogsonheilen te herstellen. Door in de gewone Begrooting de lasten der leeningen en der pensioenen op te nemen, en door deze lasten te bestrijden met normale middelen, hebben de vorige Regeeringen de betaling der annuïteiten met regelmatige middelen, terzelfdertijd als het evenwicht der algemeene Begrooting, willen verzekeren.

Uit deze opneming in de Gewone Begrooting van het grootste gedeelte der uitgaven, veroorzaakt door den oorlog, vloeit voor dat de balans der betalingen gedaan krachtens het Dawes-plan en der uitgaven voorzien in de Begrooting voor het Herstel, een saldo beschikbaar laat, dat het tekort dekt van de eigenlijke Buitengewone Begrooting. Dit saldo laat ons toe, voor 1928, het vorenvermeld programma van openbare werken tot een goed einde te brengen, zonder het evenwicht van de Algemeene Begrooting te doen gevaar loopen, noch beroep te doen op leeningen.

. . .

De Begrooting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven werd door uwe Commissie met 9 tegen 5 stemmen en 2 onthoudingen goedgekeurd.

Wij noodigen U dus uit deze Begrooting aan te nemen zooals zij ingediend werd.

De Verslaggever,
FERN. GOLENTAUX.

De Voorzitter,
MAX HALLET.