

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1954-1955.

15 MAART 1955.

BEGROTINGEN

van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven
voor de dienstjaren 1954 en 1955.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN ⁽¹⁾, UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DETIËGE.

MEVROUWEN. MIJNE HEREN.

Uw Commissie heeft, na kennis te hebben genomen van het advies van de Kamercommissie voor Openbare Werken, opgesteld door de heer Becquevort, de begrotingen van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor de dienstjaren 1954 en 1955 aandachtig onderzocht.

Vanzelfsprekend werd rekening gehouden met de inlichtingen vervat in het verslag uitgebracht namens de Senaatscommissie door Senator Allard en met de besprekingen in de Senaat.

Uw Commissie heeft betreurd, dat de begroting voor het dienstjaar 1954 eerst in de maand Maart 1955 kan besproken worden, en heeft zich dan ook, vanzelfsprekend, in hoofdzaak bezig gehouden met de begroting voor het dienstjaar 1955.

De besprekingen hebben plaats gehad in aanwezigheid van de heer Minister voor de Financiën en gedeeltelijk ook van een vertegenwoordiger van het Ministerie van Openbare Werken. Verscheidene leden hebben de wens uitgesproken, dat de besprekingen zouden bijgewoond worden door alle betrokken Ministers.

(1) Samenstelling van de Commissie: de heer Van Belle, voorzitter; de heren De Saeger, Discry, Eeckman, Eyskens, Fimmers, Lamalle, Meyers, Parisi, Philippart, Scheyven, Schot. — Bertelson, Boutet, Debunne, De Sweemer, Detiège, Fiévet, Martel, Merlot (Joseph), Paque, Tielemans (François). — Grootjans, Masquelier.

Zie:

- a) 4-XXII (1954-1955):
— N° 1: Begroting (voor 1955) overgemaakt door de Senaat.
- b) 4-XXI (1954) (1954-1955):
— N° 1: Begroting (voor 1954) overgemaakt door de Senaat.

Chambre des Représentants

SESSION 1954-1955.

15 MARS 1955.

BUDGETS

des Recettes et des Dépenses extraordinaires
pour les exercices 1954 et 1955.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA
COMMISSION DES FINANCES ⁽¹⁾,
PAR M. DETIËGE.

MESDAMES, MESSIEURS.

Après avoir pris connaissance de l'avis de la Commission des Travaux Publics de la Chambre, rédigé par M. Becquevort, votre Commission a procédé à l'examen attentif des budgets des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour les exercices 1954 et 1955.

Il va sans dire qu'il a été tenu compte des renseignements contenus dans le rapport fait au nom de la Commission du Sénat par M. le Sénateur Allard ainsi que des délibérations au Sénat.

Votre Commission a regretté que le budget pour l'exercice 1954 ne vient en discussion qu'au mois de mars 1955, ce qui l'a amené à n'examiner en ordre principal que le budget pour l'exercice 1955.

Les délibérations se sont déroulées en présence de M. le Ministre des Finances et en partie d'un représentant de M. le Ministre des Travaux Publics. Plusieurs membres ont exprimé le vœu de voir tous les Ministres intéressés assister aux débats.

(1) Composition de la Commission: M. Van Belle, président; MM. De Saeger, Discry, Eeckman, Eyskens, Fimmers, Lamalle, Meyers, Parisi, Philippart, Scheyven, Schot. — Bertelson, Boutet, Debunne, De Sweemer, Detiège, Fiévet, Martel, Merlot (Joseph), Paque, Tielemans (François). — Grootjans, Masquelier.

Voir:

- a) 4-XXII (1954-1955):
— N° 1: Budget (de 1955) transmis par le Sénat.
- b) 4-XXI (1954) (1954-1955):
— N° 1: Budget (de 1954) transmis par le Sénat.

De grote bekommernis van uwe Commissie was evenwel vlug te werk te gaan opdat de begrotingen zo spoedig mogelijk door de Kamer zouden kunnen gestemd worden. Na de stemming in de Commissie werd een zitting besteed aan een uiteenzetting over het probleem van de waterwegen, dit naar aanleiding van een studie van Directeur-Generaal G. Willems verschenen in het « *Bulletin du Centre d'Etudes, de Recherches et d'Essais scientifiques des Constructions du Génie civil et d'Hydraulique fluviale de l'Université de Liège* », getiteld: « La modernisation du réseau des voies navigables belges et ses liaisons internationales » en waarvan de conclusies de goedkeuring wegdragen van de heer Minister van Openbare Werken.

Wat de voorstelling der begrotingen betreft, hebben verscheidene leden van de Commissie aangedrongen op meer klaarheid. De studie van de begrotingen voor buitengewone Ontvangsten en Uitgaven wordt bemoeilijkt door het feit, dat men in het ene geval te doen heeft met betalingskredieten, in het andere met vastleggingskredieten. Dit probleem werd reeds opgeworpen in de Senaatscommissie en het antwoord van de Regering vindt men op bladzijde 51 van het verslag van Senator Allard.

De Regering geeft toe dat, « op het stuk van de uitvoering der buitengewone begroting, de modaliteiten volgens welke de uitgaven goedgekeurd worden, veranderen naar gelang het de Departementen van Openbare Werken en Wederopbouw, van Landsverdediging of van Volksgezondheid en het Gezin geldt ».

Hoe het probleem zal opgelost worden ?

« Om aan deze toestand een einde te maken, onderzoeken het Bestuur van de Begroting en de Contrôle op de Uitgaven en het Bestuur der Thesaurie en Staatsschuld gezamenlijk de goedkeurings- en betalingsmethoden van de buitengewone begroting om in de uitvoering van deze begroting eenvormigheid, om in de inrichting van de programma's en in de stand der werkzaamheden meer klaarheid en nauwkeurigheid te brengen.

» Er mag voorzeker gehoopt worden dat deze studies een gunstig resultaat zullen hebben, zodat de buitengewone begroting voor het dienstjaar 1956 in haar nieuwe vorm kan worden opgemaakt. »

Het spreekt van zelf, dat uw Commissie met veel genoeg kennis genomen heeft van deze belofte en de hoop heeft uitgesproken, dat de begroting 1956 volgens de nieuwe normen zal worden opgesteld.

A

Begroting 1954.

Een lid heeft inlichtingen gevraagd over de hoge uitgaven voorzien voor de *wederopbouw van de technische school van Saffraanberg* onder artikel 422.

Het op de begroting voor 1954 uitgetrokken betalingskrediet van 20.150.000 frank is bestemd voor de vierde gedeeltelijke betaling van een vastleggingskrediet van 176.150.000 frank, opgenomen in de begroting voor 1950 met het oog op de wederopbouw van de technische school van Saffraanberg, die in 1948 door brand werd vernield.

De wederopbouw van die school werd noodzakelijk geacht, daar zij bestemd was voor de opleiding van alle specialisten bij de Luchtmacht, en daar de kazerne te Tongeren, waar zij voorlopig werd ondergebracht, zo spoedig mogelijk opnieuw ter beschikking van de Landmacht diende gesteld voor de kazernerij van de troepen.

Wegens de hoge kosten van de wederopbouw werd besloten het werk bij gedeelten uit te voeren.

Toutefois, la préoccupation majeure de votre Commission a été de faire vite, afin que les budgets puissent être votés le plus rapidement possible par la Chambre. Après le vote en Commission, une séance a été consacrée à un exposé concernant les voies hydrauliques, suite à une étude de M. le Directeur général G. Willems, publiée dans le *Bulletin du Centre d'Etudes, de Recherches et d'Essais scientifiques des Constructions du Génie civil et d'Hydraulique fluviale de l'Université de Liège*, et intitulée: « La modernisation du réseau des voies navigables belges et ses liaisons internationales » et dont les conclusions sont approuvées par M. le Ministre des Travaux Publics.

Plusieurs membres de la Commission ont insisté sur une présentation plus claire des budgets. L'étude des budgets des Recettes et des Dépenses extraordinaires est rendue malaisée du fait qu'il s'agit, dans tel cas, de crédits de paiement et, dans un autre, de crédits d'engagement. Ce problème avait déjà été soulevé à la Commission du Sénat; la réponse du Gouvernement figure à la page 52 du rapport de M. le Sénateur Allard.

Le Gouvernement admet « qu'en ce qui concerne l'exécution du budget extraordinaire, les modalités d'engagement des dépenses varient suivant qu'il s'agit des Départements des Travaux Publics et de la Reconstruction, de la Défense Nationale, de la Santé Publique et de la Famille ».

Comment le problème sera-t-il résolu ?

« Pour mettre fin à cet état de choses, l'Administration du Budget et du Contrôle des Dépenses, conjointement avec l'Administration de la Trésorerie et de la Dette Publique, étudient les mécanismes d'engagement et de paiement du budget extraordinaire pour établir l'uniformité dans l'exécution de ce budget et apporter plus de clarté et plus de précision dans la présentation des programmes et de l'état d'avancement des travaux.

» Il y a tout lieu d'espérer que ces études pourront aboutir de telle sorte que le budget extraordinaire de l'exercice 1956 soit présenté sous sa nouvelle forme. »

Il va sans dire que votre Commission, a pris acte avec plaisir de cette promesse et elle a exprimé le vœu que le budget pour 1956 sera établi conformément aux normes nouvelles.

A

Budget pour 1954.

Un membre a demandé des renseignements concernant la dépense élevée prévue à l'article 422 pour la *reconstruction de l'école technique de Saffraanberg*.

Le crédit de paiement de 20.150.000 francs inscrit au budget de 1954 est la quatrième tranche de paiement d'un crédit d'engagement de 176.150.000 francs inscrit au budget de 1950 pour la reconstruction de l'école technique de Saffraanberg, détruite en 1948 par un incendie.

La reconstruction de cette école s'imposait étant donné qu'elle était destinée à la formation de tous les spécialistes de la Force aérienne et que le casernement de Tongres mis provisoirement à sa disposition devait être remis le plus tôt possible à la Force terrestre pour lui permettre le casernement des troupes.

Étant donné le montant élevé du coût de la reconstruction, il avait été décidé d'exécuter le travail par tranches.

Het gedeeltelijk krediet voor 1954 was o.m. bestemd voor :

- a) de bouw van een verwarmingscentrale voor de verwarming van de school;
- b) de bouw van een station voor de zuivering van het afvalwater, alvorens het in de Melsterbeek wordt uitgestort;
- c) de aanleg van een net van interne wegen.

In 1954 werden werken tot een beloop van 5,770,000 frank aanbesteed in verband met de verwarmingscentrale.

De onder b en c hierboven vermelde werken werden in 1954 niet aangevat, daar het voorbereidend onderzoek niet was voltooid; zij werden naar het volgend jaar verschoven.

Op artikel 424 van de buitengewone begroting voor 1955 wordt een bedrag van 16,000,000 frank uitgetrokken voor de uitvoering van volgende werken :

- a) verwarming van het schoolcomplex, de werkplaatsen, de blokken voor de inkwartiering van de manschappen en de onderofficieren, de infirmerie, het stafkwartier;
- b) bouw van een zuiveringsstation en van een rioolnet;
- c) aanleg van een intern wegnnet.

Waarschijnlijk zullen in 1956 enkele aanpassingswerken moeten uitgevoerd worden maar men kan aannemen dat het in 1950 uitgetrokken bedrag van 176,500,000 frank zal volstaan voor de wederopbouw van de technische school te Saffraanberg.

**

Een lid bracht de parlementaire vragen in herinnering door hem gesteld in verband met de kleine stuw te Nisramont. Deze vragen werden beantwoord en wij menen, dat het kan volstaan te verwijzen naar de verstrekte antwoorden.

In aansluiting hiermede dient volledigheidshalve opgemerkt, dat het nut van de stuwdam te Nisramont onbetwistbaar is. Enerzijds zal deze stuwdam de watervoorziening van de « Intercommunale Haine-et-Ourthe » verzekeren; anderzijds, zal het laagste waterpeil van de Hérou nog voldoende hoog kunnen gehouden worden, wat in aanzienlijke mate zal bijdragen tot het behoud van het natuurschoon van die mooie streek tijdens de droogteperiode.

Zelfs indien sommige gemeenten van de streek Haine-et-Ourthe hun drinkbaar water liever elders dan bij de stuwdam te Nisramont willen betrekken, dan blijven er nog genoeg andere gemeenten over waarvan de watervoorziening door de stuwdam zal verzekerd worden.

**

In het verslag van Senator Allard vinden wij op bladzijde 3 de toestand op 30 November 1954 inzake de vastleggingen met betrekking tot de kredieten van de buitengewone begroting voor het dienstjaar 1954.

Een lid had graag de toestand gekend op 31 December 1954.

Andere leden hadden graag meer bepaald geweten hoeveel de vastleggingen belopen gedaan in de maand December. Zij vinden het verkeerd, dat gewacht wordt tot de laatste maand van het jaar. Daar hetzelfde verschijnsel zich voordoet in bepaalde provinciën en gemeenten ontstaat een abnormale toestand.

La tranche de 1954 visait notamment à construire :

- a) une centrale thermique destinée au chauffage de l'école;
- b) une station d'épuration des eaux usées avant de les rejeter dans le ruisseau Melsterbeek;
- c) un réseau de routes intérieures.

En 1954, il a été adjudgé des travaux, pour un montant de 5,770,000 francs intéressant la centrale thermique.

Les travaux repris aux points b et c ci-dessus n'ont pas été lancés en 1954, leurs études n'étant pas terminées; ils ont été reportés à l'année suivante.

A l'article 424 du budget extraordinaire de 1955, il est prévu 16,000,000 francs pour l'exécution des travaux suivants :

- a) chauffage du complexe école, des ateliers, des blocs logement troupe et sous-officiers, de l'infirmerie, du bloc état-major;
- b) construction d'une station d'épuration et d'un réseau d'égouts;
- c) réalisation d'un réseau de routes intérieures.

Il est probable que quelques travaux d'aménagement devront encore être exécutés en 1956 mais on peut estimer que les 176,500,000 francs prévus en 1950 suffiront à la reconstruction de l'école technique de Saffraanberg.

**

Un membre a rappelé les questions parlementaires qu'il avait posées au sujet du petit barrage de Nisramont. Il a été répondu à ces questions et nous pensons qu'il suffira de renvoyer aux réponses fournies.

En corrélation avec ce qui précède et pour être complet, il y a lieu de noter que l'utilité du barrage de Nisramont est indiscutable. Il assurera d'une part, l'alimentation en eau potable de l'Intercommunale Haine-et-Ourthe; d'autre part, il permettra d'avoir un débit d'étiage suffisant au droit du Hérou et contribuera ainsi puissamment, en période de sécheresse à maintenir la beauté de ce site classé.

Si même certaines communes de la région Haine-et-Ourthe préfèrent assurer leur alimentation en eau potable par d'autres sources que celle du barrage de Nisramont, il reste suffisamment d'autres communes dont l'alimentation restera tributaire du barrage.

**

A la page 3 du rapport de M. le Sénateur Allard nous trouvons la situation au 31 novembre 1954 en ce qui concerne les engagements afférents aux crédits du budget extraordinaire pour l'exercice 1954.

Un membre exprima le désir de connaître la situation au 31 décembre 1954.

D'autres membres auraient voulu connaître plus spécialement le montant des engagements effectués pendant le mois de décembre. Ils estiment qu'il n'y a pas lieu d'attendre le dernier mois de l'année. Le même phénomène se présentant dans certaines provinces et communes, provoque une situation anormale.

De Minister was het daarmee eens. Een circulaire werd gericht aan de respectievelijke administraties waarbij werd voorgeschreven de vastleggingen te verdelen over gans het begrotingsjaar.

**

Inlichtingen werden gevraagd over een lening in 1954 aangegaan door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

In feite werd de bestelling van elektrische Diesel-locomotieven als volgt gefinancierd.

Rangeerlocomotieven.

De bestellingen van Diesel-rangeerlocomotieven gebeurden onder de gewone voorwaarden van de lastenboeken der Maatschappij.

De betalingen geschieden als volgt :

40 % naar mate van de levering der grondstoffen in de fabriek;

30 % bij de oplevering der locomotieven in de fabriek;

15 % bij de aflevering;

15 % bij de definitieve oplevering.

Baanlocomotieven.

Voor de aankoop van 95 baandiesel locomotieven is zekerheid van financiering bekomen door het sluiten van een akkoord onder de constructeurs, het Herdisconterings- en Waarborginstituut en de N.M.K.N.

Tijdens de bouwperiode geschiedt de betaling door het Herdisconteringsinstituut en na het bouwen door de N.M.K.N.

De N.M.B.S. betaalt in vijf annuïteiten, waarvan de eerste een jaar na de leverantie van de laatste locomotief betaalbaar is.

B

Begroting 1955.

De ontvangsten worden op 1,111.7 miljoen frank geraamd. De belangrijkste onder deze ontvangsten zal voortvloeien uit het Belgisch aandeel in de uitgaven voor infrastructuur van de NATO, dat onze partners ons verschuldigd zijn. Voor het dienstjaar 1955 werden deze ontvangsten op 925 miljoen frank geraamd.

Voor het huidig dienstjaar zijn de ontvangsten voortvloeiend uit de verhoogde belasting op de benzine ingelast in de accijnsontvangsten van de Rijksmiddelenbegroting.

Diverse vertragingen in de uitvoering van de voor 1953 en 1954 voorziene programma's in de militaire sector hebben aanleiding gegeven tot de spreiding over de jaren 1954 en 1955 van de uitvoering van de oorspronkelijk voor 1953 en 1954 voorziene programma's.

Het in 1955 voorziene burgerlijk investeringsprogramma ligt ongeveer op hetzelfde peil als dat van 1954.

Een lid heeft andermaal geprotesteerd tegen het opnemen in de buitengewone begroting van het krediet (art. 520) met het oog op de betaling van de premie verleend aan de bouwers en kopers van goedkope woningen. Evenzeer heeft het lid zich verzet tegen de opnemings van een nieuw hoofdstuk in de buitengewone begroting, namelijk het hoofdstuk getiteld « Programma van bijzondere ondernemingen opgevat met het oog op de opslorping van de werkloosheid » en dat buitengewone verbeterings- en onderhoudswerken aan de wegen, de wateringen en de staatsgebouwen, de werken aan vaste installaties en de vernieuwingen van het rollend

M. le Ministre marquera son accord. Une circulaire a été adressée aux administrations respectives en vue de la répartition des engagements sur toute l'année budgétaire.

**

Des renseignements ont été demandés au sujet d'un emprunt contracté en 1954 par la Société Nationale des Chemins de fer belges.

En réalité, la commande de locomotives Diesel électriques a été financée comme suit :

Locomotives de manœuvres.

Les commandes de locomotives Diesel de manœuvres ont eu lieu aux conditions normales des cahiers des charges de la Société.

Les paiements ont lieu à raison de :

40 % au fur et à mesure de l'approvisionnement des matières à l'usine;

30 % à la réception des locomotives à l'usine;

15 % à la fourniture;

15 % à la réception définitive.

Locomotives de route.

Pour l'achat de 95 locomotives Diesel de route, le financement est assuré par un accord intervenu entre les constructeurs, l'Institut de Réescompte et de Garantie et la S.N.C.I.

Pendant la période de construction, le paiement est assuré par l'Institut de Réescompte et après la construction par la S.N.C.I.

La S.N.C.B. paie en cinq annuités, la première étant payable un an après la fourniture de la dernière locomotive.

B

Budget de 1955.

Les recettes sont évaluées à 1,111.7 millions de francs. Parmi celles-ci, la plus importante résultera de la quote-part de la Belgique dans les dépenses d'infrastructure de l'OTAN, due par nos partenaires. Pour l'exercice 1955, ces recettes ont été évaluées à 925 millions de francs.

Pour l'exercice en cours, les recettes résultant de l'augmentation de la taxe sur l'essence sont comprises dans les recettes d'accises du budget des Voies et Moyens.

Divers retards dans l'exécution des programmes prévus pour 1953 et 1954 dans le secteur militaire ont donné lieu à l'étalement sur les années 1954 et 1955 de l'exécution des programmes prévus primitivement pour 1953 et 1954.

Le programme des investissements civils prévu pour 1955 est à peu près au même niveau que celui de 1954.

Un commissaire a protesté de nouveau contre l'inscription au budget extraordinaire du crédit (art. 520) en vue du paiement des primes allouées aux constructeurs et acheteurs d'habitations à bon marché. Ce membre s'est également opposé à l'adjonction d'un nouveau chapitre au budget extraordinaire, notamment le chapitre intitulé « Programme d'entreprises spéciales conçu en vue de la résorption du chômage » et prévoyant des travaux extraordinaires d'amélioration et d'entretien des routes, voies hydrauliques et bâtiments de l'Etat, des travaux aux installations fixes et le renouvellement du matériel roulant des chemins de fer ainsi

materieel van de spoorwegen voorziet, alsmede het gedeelte van de provincie- en gemeentewerken tot opslorping van de werkloosheid, dat door de Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling en Werkloosheid ten bedrage van 1.077 miljoen frank gefinancierd wordt.

Het totaal van het hoofdstuk bedraagt 2.212 miljoen frank.

Het lid gaf als zijn mening te kennen, dat deze uitgaven thuis horen in de gewone begroting.

De Regering herhaalt, dat deze uitgaven bijdragen tot de verrijking van het land, en tot de vergroting van het nationaal bezit.

Financiering.

Het probleem van de financiering van de buitengewone begroting heeft uw Commissie bezig gehouden.

Wat 1955 betreft, dient opgemerkt, dat het totaal van de betalingskredieten 18,4 milliard frank bedraagt.

In de algemene toelichting bij de begroting voor Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1955 werd gezegd, dat dit bedrag — rekening houdend met de buitengewone ontvangsten en de thesauriemiddelen, welke voor de dienst van de buitengewone uitgaven zouden kunnen aangewend worden — vergt, dat leningen ten bedrage van 16 milliard frank zouden uitgeschreven worden in 1955.

Een lid wenste te weten of de toestand in dat opzicht ongewijzigd is gebleven en of het bedrag van 16 milliard frank niet dient herzien te worden.

Een ander lid wenst de inzichten te kennen van de Regering in zake haar ontleeningspolitiek. De reis van de Minister van Financiën naar Nederland zet hem er toe aan er aan te herinneren, dat leningen in het buitenland een inflatorisch karakter kunnen hebben. Wanneer denkt de Regering beroep te doen op de binnenlandse kapitaalmarkt?

De Minister wijst op de vermeerdering van de thesauriemiddelen ten gevolge van de belastinginkomsten, die in de maanden Januari en Februari 1955 hoger waren dan in de overeenkomende periode van 1954; ten gevolge ook van de stijging van de bankdeposito's, die de banken toelaat meer schatkistcertificaten op te nemen. De vooruitzichten zijn niet ongunstig, zegt de Minister, en het zal misschien mogelijk zijn minder te ontleenen dan aanvankelijk werd voorzien. Wat de leningen betreft, dient de nodige discretie in acht genomen om beursspeculaties te vermijden.

Het advies gegeven door de Commissie voor Openbare Werken, luidt als volgt:

« De aan Openbare Werken toegekende kredieten zijn onvoldoende. Het staat vast dat het financieel onmogelijk is de bedragen van de begroting merkkelijk, en zeker niet plotseling te verhogen, en dit van de ene begroting tot de andere.

» Niettemin zou de Regering moeten trachten het bedrag der kredieten voor 1956 te verhogen. »

Belgische deelneming in de gemeenschappelijke uitgaven van de NATO.

Op bladzijden 15 en 16 van het verslag van Senator Allard is er spraak van de Belgische deelneming in de gemeenschappelijke uitgaven van de NATO in verband met de onderbouwwerken.

Een lid wenste te weten over welke controlemogelijkheden België beschikt in verband met de werken, die in

que la partie des travaux provinciaux et communaux en vue de la résorption du chômage, qui est financée par l'Office national du Placement et du Chômage jusqu'à concurrence de 1.077 millions de francs.

Le total pour le chapitre s'élève à 2.212 millions de francs.

D'après ce membre, ces dépenses devraient figurer au budget ordinaire.

Le Gouvernement répète que ces dépenses contribuent à enrichir le pays, à agrandir le patrimoine national.

Financement.

Le problème du financement du budget extraordinaire a retenu l'attention de votre Commission.

Pour ce qui concerne 1955, il est à remarquer que le total des crédits de paiement s'élève à 18,4 milliards de francs.

L'exposé général du budget des Recettes et des Dépenses pour l'exercice 1955 signale que ce montant — compte tenu des recettes extraordinaires et des moyens de trésorerie qui pourraient être affectés au service des dépenses extraordinaires — implique la nécessité d'émettre en 1955 des emprunts pour un montant de 16 milliards de francs.

Un membre voudrait savoir si la situation ne s'est pas modifiée à cet égard et s'il n'y a pas lieu de revoir le montant de 16 milliards de francs.

Un autre membre désire connaître les intentions du Gouvernement quant à sa politique d'emprunt. Le voyage du Ministre des Finances aux Pays-Bas l'amène à rappeler que des emprunts à l'étranger peuvent avoir un caractère inflationniste. Quand le Gouvernement pense-t-il pouvoir faire appel au marché intérieur des capitaux?

M. le Ministre attire l'attention sur l'accroissement des moyens de trésorerie à la suite des rentrées fiscales, lesquelles étaient plus élevées pendant les mois de janvier et de février 1955 que pendant la période correspondante de 1954, ainsi que de l'augmentation des dépôts bancaires, ce qui permet aux banques d'absorber plus de certificats de trésorerie. Les prévisions ne sont pas défavorables, déclare M. le Ministre, et il sera peut-être possible d'emprunter moins que prévu initialement. En ce qui concerne les emprunts, il convient d'observer la discrétion nécessaire, en vue de prévenir des spéculations boursières.

L'avis de la Commission des Travaux Publics est libellé comme suit:

« Les crédits alloués aux Travaux Publics sont insuffisants. Il est certain qu'il est financièrement impossible d'augmenter très sensiblement, voire brusquement, les montants du budget, et cela d'un exercice à un autre.

» Néanmoins, il faudrait que le Gouvernement s'efforce d'augmenter substantiellement le montant des crédits pour 1956. »

Participation belge aux dépenses communes de l'OTAN.

Aux pages 15 et 16 du rapport de M. le Sénateur Allard, il est question de la participation belge aux dépenses communes de l'OTAN en ce qui concerne les travaux d'infrastructure.

Un membre voulut savoir quels sont les moyens de contrôle dont dispose la Belgique sur les travaux exécutés

het buitenland worden uitgevoerd. Op welke wijze werd de deelneming van België voor de zesde snede bepaald? Hoe komt men tot een bedrag van 925 miljoen frank in de ontvangsten? Welk is percentsgewijs het deel van de andere deelnemers?

1. Op de gemeenschappelijke werken wordt toezicht uitgeoefend door verscheidene internationale organismen, waarin België vertegenwoordigd is.

a) In het stadium van de uitwerking der programma's, keurt het Militair Comité de projecten uit het dubbele oogpunt van hun noodzakelijkheid en hun militaire urgentie.

Het Comité voor de Onderbouw onderzoekt de financiële en technische aspecten van het programma, en gaat na of de ontworpen installaties werkelijk voor gemeenschappelijk gebruik bestemd zijn.

Het programma moet vervolgens worden goedgekeurd door de Noordatlantische Raad, voor wie de adviezen en suggesties van de voormelde Comité's niet bindend zijn, en die alléén bevoegd is om beslissingen te nemen, waardoor de aangesloten Staten definitief worden gebonden.

b) In het uitvoeringsstadium verleent het Comité voor de Betalingen en de Vordering van de Werken, na onderzoek, machtiging tot het aanwenden van de uitgaven voor elk project.

Het Comité voor de Onderbouw en het Comité voor de Betalingen en de Vordering van de Werken waken er voor dat steeds een beroep wordt gedaan op internationale aanbiedingen.

Bovendien heeft de Noordatlantische Raad een Internationaal Bureau van Rekencommissarissen voor de Onderbouw ermee belast op geregelde tijdstippen verslag uit te brengen over de aanwending van alle kredieten in verband met de gemeenschappelijke onderbouw.

2. Het totaal bedrag voor de gemeenschappelijke werken van het zesde gedeelte wordt op 11.320.400.000 frank geraamd.

Het aandeel van België beloopt 5.09 % van dit bedrag, zegge 576.208.000 frank, waarvan 6.484.000 frank als bijdrage voor de gemeenschappelijke werken die op 's Lands grondgebied dienen uitgevoerd (127.400.000 frank) en 569.724.000 frank als bijdrage voor de gemeenschappelijke werken die in het buitenland worden uitgevoerd (11 miljard 193.000.000 frank): $127.400.000 + 11.193.000.000 = 11.320.400.000$ en $6.484.000 + 569.724.000 = 576$ miljoen 208.000 frank.

De uitgaven die uitsluitend ten laste van België vallen (uitgaven die niet voor verdeling vatbaar zijn) worden geraamd op 8.000.000 frank.

De gezamenlijke kredieten, die voor het zesde gedeelte op de achtereenvolgende begrotingen dienen aangevraagd, bedragen dus $576.208.000 + 8.000.000 = 584.208.000$ frank.

3. De in de begrotingen voor 1954 en 1955 geraamde ontvangsten in verband met het tweede en het derde gedeelte vertegenwoordigen het verschil tussen de sommen die België aan de andere aangesloten Staten verschuldigd is, eensdeels, en de sommen die de andere Staten aan België moeten betalen, anderdeels.

Die ramingen berusten uitsluitend op het vermoedelijke tempo van de uitvoering van de werken in het buitenland en in het binnenland.

à l'étranger. De quelle façon la participation belge à la sixième tranche a-t-elle été fixée? Comment arrive-t-on à un montant de 925 millions de francs de recettes? Quelle est, exprimée en pourcentage, la quote-part des autres partenaires?

1. Le contrôle des travaux communs est exercé par divers organismes internationaux où la Belgique est représentée.

a) Au cours de la phase d'élaboration des programmes, le Comité militaire approuve les projets du double point de vue de leur nécessité et de leur urgence militaire.

Le Comité de l'Infrastructure examine les aspects financier et technique du programme et s'assure que les installations projetées sont effectivement destinées à un usage commun.

Le programme est ensuite approuvé par le Conseil de l'Atlantique Nord qui n'est pas lié par les avis et propositions des Comités précédents et qui est seul compétent pour prendre des décisions liant définitivement les Etats membres.

b) Au cours de la phase d'exécution, le Comité des Paiements et de l'Avancement des Travaux accorde, après examen, l'autorisation de dépense pour chaque projet.

Le Comité de l'Infrastructure et le Comité des Paiements et de l'Avancement des Travaux veillent à l'application du système des appels d'offres internationaux.

En outre, le Conseil de l'Atlantique Nord a chargé un Bureau International des Commissaires aux Comptes pour l'Infrastructure de lui faire périodiquement rapport concernant l'utilisation de tous les crédits afférents à l'infrastructure commune.

2. Le montant total des travaux communs de la sixième tranche est évalué à 11.320.400.000 francs.

La quote-part de la Belgique s'élève à 5.09 % de cette somme, c'est-à-dire à 576.208.000 francs, soit 6.484.000 francs au titre d'intervention dans les travaux communs à réaliser sur le territoire national (127 millions 400.000 francs) et 569.724.000 francs au titre d'intervention dans les travaux communs à réaliser à l'étranger (11.193.000.000 de francs): $127.400.000 + 11.193.000.000 = 11.320.400.000$ et $6.484.000 + 569.724.000 = 576$ millions 208.000 francs.

Les dépenses incombant uniquement à la Belgique (dépenses non sujettes à répartition) sont estimées à 8.000.000 de francs.

L'ensemble des crédits à solliciter pour la sixième tranche aux budgets successifs se monte donc à $576.208.000 + 8.000.000 = 584.208.000$ francs.

3. Les évaluations de recettes afférentes aux deuxième et troisième tranches et prévues aux budgets de 1954 et de 1955 représentent la différence entre les sommes dues, d'une part, par la Belgique aux autres Etats membres et, d'autre part, par ces derniers à la Belgique.

Ces évaluations sont basées uniquement sur le rythme d'exécution présumé des travaux à l'étranger et à l'intérieur du pays.

4. België heeft in het eerste gedeelte bijgedragen tot een beloop van 13.18 % (Verdrag van Brussel); in het tweede gedeelte draagt het 5.14 % bij, in het derde 6.48 %, en in het eerste deel van het vierde 5.22 %; voor het tweede deel van het vierde gedeelte en voor de verdere gedeelten is het Belgische percentage op 5.09 % vastgesteld.

De overeenkomsten die ter zake onder de aangesloten Staten werden getroffen, verhinderen de bekendmaking van de aan de andere betrokken landen toegewezen percentages.

Aanbestedingen en toewijzingen.

Naar aanleiding van de tussenkomst van een lid in verband met het bouwen van een kleine stuw te Nisramont greep een gedachtenwisseling plaats op een algemeen plan in verband met aanbestedingen en toewijzingen.

Toewijzingen in groten getale in de maand December zouden vermeden moeten worden.

Een lid was de mening toegedaan, dat de aanvaarde aannemers een monopolium uitoefenen. Hij noemde zich partijganger van een gezonde mededinging en een heftig tegenstander van mogelijke ongezonde overeenkomsten onder aannemers.

Een ander lid ging nog verder. Hij vroeg, dat de kwestie van de aanvaarding aandachtig zou bestudeerd en herzien worden. Volgens hem dreigt het systeem van de overeenkomsten zich te veralgemenen. Samenspanning en heimelijke verstandhouding moeten tot elke prijs kunnen vermeden worden!

Een derde lid meende te mogen vooropzetten, dat de lastkohieren dikwijls dubbelzinnig zijn en, wat erger is, soms gewild dubbelzinnig om sommige aannemers te kunnen begunstigen. Er moet een einde gesteld worden aan alle praktijken, waarvan de Staat het gelag moet betalen.

De Minister van Financiën verklaarde, dat het probleem aandachtig wordt onderzocht door de inspecteurs van financiën. Ook het Hoger Comité van Toezicht is waakzaam.

De vertegenwoordiger van het Departement van Openbare Werken merkte op, dat de Aanvaardingscommissie, die wordt voorgezeten door een magistraat, goed werk heeft verricht en uitstekende diensten bewijst. Het aantal beunhazen onder de aannemers is zeer gevoelig verminderd. De aannemers worden van zeer nabij door het Departement gevolgd en gecontroleerd. Het probleem van een mogelijke deelname van Nederlandse aannemers aan de aanbestedingen in ons land wordt bestudeerd door een bijzondere Benelux-Commissie. Het is een zeer ingewikkeld vraagstuk, waarbij de lonen en de kwestie van de reciprociteit een grote rol spelen.

Tewerkstelling van werklozen.

In verband met de tewerkstelling van werklozen werden twee duidelijk geformuleerde vragen gesteld. Wij laten hier de vragen volgen met het antwoord van het betrokken Departement.

Vraag. — Op welke grondslag werd het bedrag berekend van de kredieten die op de buitengewone begroting werden uitgetrokken voor de werken tot opslorping van de werkloosheid welke door toedoen van de R.V.A.W. worden gefinancierd?

Antwoord. — Het bedrag van de kredieten werd vastgesteld door als grondslag te nemen: een tewerkstelling

4. La Belgique est intervenue pour 13.18 % dans la première tranche (Pacte de Bruxelles); dans la deuxième tranche elle intervient pour 5.14 %, dans la troisième pour 6.48 % et dans la première partie de la quatrième pour 5.22 %; pour la deuxième partie de la quatrième tranche et pour les tranches subséquentes, le pourcentage belge est fixé à 5.09 %.

Les conventions intervenues à ce sujet entre les Etats membres s'opposent à la divulgation des pourcentages attribués aux autres pays intéressés.

Soumissions et adjudications.

L'intervention d'un membre concernant la construction d'un petit barrage à Nisramont, a donné lieu à un échange de vues général au sujet des soumissions et des adjudications.

Il convient d'éviter que des adjudications aient lieu en grand nombre au mois de décembre.

Un membre estima que les entrepreneurs agréés exercent un monopole. Il se déclare partisan d'une saine concurrence et adversaire résolu d'intelligences éventuelles entre entrepreneurs.

Un autre commissaire, enchaînant, demanda l'étude sérieuse et la revision de la question de l'agrément. Selon lui, le système des ententes risque de se généraliser. Les associations et intelligences doivent pouvoir être évitées à tout prix.

D'après un troisième membre, les cahiers des charges sont souvent équivoques et, plus grave encore, souvent délibérément équivoques en vue de favoriser certains entrepreneurs. Il importe de mettre fin à toutes les pratiques dont l'Etat doit faire les frais.

M. le Ministre des Finances déclara que ce problème fait l'objet d'un examen attentif de la part des inspecteurs des finances. Le Comité supérieur de Contrôle se montre également vigilant.

Le représentant du Département des Travaux Publics souligna que la Commission d'agrément, présidée par un magistrat, a fait du bon travail et a rendu d'excellents services. Le nombre d'entrepreneurs marrons a été notablement réduit. Les entrepreneurs sont surveillés et contrôlés de très près par le Département. La question d'une participation éventuelle d'entrepreneurs néerlandais aux adjudications dans notre pays est examinée par une Commission Benelux spéciale. Il s'agit d'un problème très complexe, où les salaires et la question de la réciprocité jouent un grand rôle.

Mise au travail des chômeurs.

Au sujet de la mise au travail des chômeurs, deux questions très précises ont été posées. Nous les reprenons ci-dessous, avec la réponse fournie par le Département intéressé.

Question. — Sur quelle base a été calculé le montant des crédits portés au budget extraordinaire pour les travaux de résorption du chômage, financés à l'intervention de l'O.N.P.C.?

Réponse. — Le montant des crédits a été établi en prenant comme base une mise au travail par les pouvoirs

door de ondergeschikte besturen, tijdens het jaar 1955, van gemiddeld ongeveer 20.000 werklozen. Dit bedrag is als volgt te verdelen :

Brutolonen	...	fr.	979.000.000
Sociale lasten	...		98.000.000
Totaal	...	fr.	1.077.000.000

Vraag. — Welk is voor de jongste twaalf maanden het aantal werklozen, die werkelijk tewerkgesteld zijn aan werken van de ondergeschikte besturen, welke door de R.V.A.W. worden gefinancierd.

Antwoord :

1954 :

Februari	...	3,470
Maart	...	4,911
April	...	7,866
Mei	...	9,476
Juni	...	10,694
Juli	...	12,551
Augustus	...	14,226
September	...	22,730
October	...	25,995
November	...	26,391
December	...	24,557

1955 :

Januari	...	9,962
---------	-----	-------

De wegen.

Hier volgt het advies van de Commissie voor de Openbare Werken in verband met de wegen.

De ontleding van de begroting voor 1955 brengt vooral de volgende zes hoofdpunten naar voren :

1° Van 1955 af belangrijke wegwerken aanvatten in verband met de Wereldtentoonstelling, die in 1958 te Brussel plaatsvindt.

Een bedrag van 202 miljoen frank werd uitgetrokken.

De werken zullen o.m. het vak van de ring rond Brussel omvatten, gelegen tussen de autosnelweg naar Oostende en die naar Antwerpen. Dat vak loopt inderdaad voorbij de Grote Paleizen der Wereldtentoonstelling.

Op dezelfde plaats rijst het zeer moeilijk probleem van de parkeerterreinen. Daarom werd op de begroting een krediet van 25 miljoen frank uitgetrokken voor het uitvoeren van aardewerken op de autosnelweg Brussel-Amsterdam, tussen de « Drijpikkel » en Meise.

Er moeten nu reeds modernisering overwogen worden op de Leopold II-laan en de Lambermontlaan. Ook daarvoor werden kredieten uitgetrokken.

2° De voltooiing van de autosnelweg Oostende-Brussel voortzetten.

Tegen Pasen 1955 zal die weg berijdbaar zijn van Aalst tot Oostende-Stad. Einde 1955 zal hij kunnen in gebruik genomen worden tot dichtbij Brussel.

Om aan die eerste Belgische autosnelweg een rationeel karakter te geven, moeten dertien kunstwerken gebouwd worden, ten einde kruisingen op gelijk niveau te vermijden. Die werken komen voor op de begroting voor 1955.

3° Een aanvang maken met de aanleg van de autosnelweg rond Luik. Men voert die kunstwerken eerst uit omdat

subordonnés, au cours de l'année 1955, d'une moyenne d'environ 20.000 chômeurs et se répartit comme suit :

Salaires bruts	...	fr.	979.000.000
Charges sociales	...		98.000.000
Total	...	fr.	1.077.000.000

Question. — Quel est, pour les douze derniers mois, le nombre de chômeurs réellement occupés à des travaux des pouvoirs subordonnés, financés par l'O.N.P.C.

Réponse :

1954 :

Février	...	3,470
Mars	...	4,911
Avril	...	7,866
Mai	...	9,476
Juin	...	10,694
Juillet	...	12,551
Août	...	14,226
Septembre	...	22,730
Octobre	...	25,995
Novembre	...	26,391
Décembre	...	24,557

1955 :

Janvier	...	9,962
---------	-----	-------

Les routes.

Voici l'avis de la Commission des Travaux publics en ce qui concerne les routes :

L'analyse du budget 1955 fait ressortir principalement cinq points capitaux :

1° Faire démarrer, dès 1955, des travaux routiers importants qui intéressent l'Exposition Universelle qui doit se tenir à Bruxelles en 1958.

Il a été prévu 202 millions de francs.

Les travaux comprendront notamment le tronçon de ring autour de Bruxelles compris entre l'autoroute d'Ostende et celle d'Anvers. En effet, cette section de ring passe à proximité des Grands Palais de l'Exposition Universelle.

Par ailleurs se pose au même endroit le très difficile problème des parkings. C'est la raison pour laquelle est prévu au budget un crédit de 25 millions de francs pour les terrassements sur l'autoroute Bruxelles-Amsterdam, entre les « Drijpikkel » et Meysse.

Il faut, dès à présent, prévoir des modernisations au boulevard Léopold II ainsi qu'au boulevard Lambermont. Ici aussi, les crédits nécessaires ont été prévus.

2° Poursuivre l'achèvement de l'autoroute Ostende-Bruxelles.

Pour Pâques 1955 celle-ci sera utilisable d'Alost jusqu'à Ostende-Ville. Pour fin 1955, elle sera utilisable jusqu'aux abords de Bruxelles.

Pour donner à cette première autoroute belge un caractère rationnel, il convient de construire treize ouvrages d'art destinés à éviter des croisements à niveau sur son parcours. Ceux-ci sont prévus au budget de 1955.

3° Faire démarrer la construction de l'autoroute contournant Liège, par la construction d'une série d'ouvrages

dergelijke werken trager vorderen dan andere wegwerken. Die kunstwerken hebben betrekking op bruggen.

Er valt op te merken dat de voorgenomen werken de voortzetting zijn van die welke vroeger werden aangevat om het verkeer langs het Noorden van Luik om te leiden.

4° De uitvoering voortzetten van het programma, dat omschreven wordt in de wet van 11 Juli 1952 tot oprichting van het Bijzonder Wegenfonds.

Er zal in de eerste plaats gestreefd worden naar de modernisering van de thans berijdbare baanvakken.

De belangrijkste vakken zijn o.m. die van : Kortrijk-Bellegem; Temse-Sint-Niklaas; de omleiding te Gosselies, de voltooiing der aanhorigheden van de « Pont des Ardenes », te Namen; de modernisering van de autosnelweg langs de kust, de zgn. Koninklijke Weg; aanleg van een nieuwe weg om de gevaarlijke bochten te Saint-Servais te vermijden.

5° De buitengewone begroting bevat verder een belangrijke post voor buitengewone onderhoudswerken tot bestrijding van de werkloosheid.

Die werken worden verantwoord door het feit dat het onderhoud van onze wegen, sedert jaren in zulke mate werd verwaarloosd dat er thans erge beschadigingen zijn ontstaan, waarvoor niet meer herstellingswerken, doch practisch nieuwe werken vereist zijn.

6° Een vijftiental door oorlogshandelingen vernielde bruggen.

De autosnelweg Antwerpen-Luik.

Het tracé is definitief vastgesteld. Het beantwoordt aan de wensen der Antwerpse en Limburgse kringen.

De studiën, het opmaken van de onteigeningsplannen en de uitvoering er van nemen zo veel tijd in beslag, dat de werken redelijkerwijze slechts in het begin van volgend jaar zullen kunnen worden aangevat.

Gebouwen.

1° Tamelijk belangrijke kredieten werden ingeschreven voor de Albertina-Bibliotheek, voor het Academisch ziekenhuis te Gent en voor het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen.

Hieruit blijkt de strekking der algemene politiek, die er in bestaat de tijdens de voorgaande dienstjaren aangevatte bouwwerken zo spoedig mogelijk renderend te maken.

2° Verschillende destijds aangevatte bouwwerken hebben slechts het stadium van de ruwbouw bereikt. Daar de afwerking wegens begrotingsbeperkingen niet kon uitgevoerd worden, moet thans het hoofd worden geboden aan buitengewone onderhoudskosten.

Daarenboven zijn de onderhoudskredieten voor tal van overheidsgebouwen sinds vele jaren ontoereikend. Dit brengt mee dat een globaal krediet van 190 miljoen frank op de buitengewone begroting moest opgenomen worden. Ook op dit gebied is er een uitweg voor de werkloosheidsbestrijding.

3° We stellen vast dat de Staat een overdreven aantal gehuurde gebouwen in gebruik heeft en dat geen enkele politiek tot vermindering daarvan en tot groepering der diensten uitgewerkt werd.

Besloten werd inzake gehuurde gebouwen een nieuwe politiek in te luiden.

d'art. On commence par l'exécution de ces ouvrages d'art pour la bonne raison que ces sortes de travaux avancent plus lentement que les autres travaux routiers. Ces ouvrages d'art concernent des ponts.

Il est à remarquer que les travaux prévus sont la continuation de ceux entamés antérieurement pour contourner Liège par le Nord.

4° Poursuivre l'exécution du programme décrit dans la loi du 11 juillet 1952, instituant le Fonds spécial des Routes.

L'effort se portera tout d'abord sur la modernisation des sections de routes actuellement utilisables.

Citons entre autres, les sections les plus importantes, celles de : Courtrai-Bellegem; Tamise-Saint-Nicolas; le contournement de Gosselies, l'achèvement des accessoires au Pont des Ardenes, à Namur; la modernisation de l'autoroute côtière appelée Route Royale; la création d'une nouvelle route, pour éviter les fâcheux tournants de Saint-Servais.

Le budget extraordinaire comporte encore un poste important pour des travaux d'entretien extraordinaire en vue de la résorption du chômage.

Ces travaux se justifient par le fait que depuis de longues années l'entretien de nos routes a été insuffisant, à tel point qu'actuellement, des dégradations profondes se sont produites qui nécessitent, non plus des travaux de réfection, mais pratiquement des travaux nouveaux.

6° Une quinzaine de ponts détruits par faits de guerre.

Autoroute Anvers-Liège.

Le tracé est définitivement fixé. Il correspond aux desiderata des milieux anversois et limbourgeois.

Les études ainsi que l'établissement des plans d'expropriation et leur réalisation exigent un délai tel qu'on ne pourra raisonnablement entamer les travaux qu'au début de l'année prochaine.

Bâtiments.

1° Des crédits assez importants ont été prévus pour la Bibliothèque Albertine, pour l'Hôpital universitaire de Gand et pour l'Institut royal des Sciences naturelles.

Ici se révèle le souci de politique générale qui consiste à rendre rentables aussi vite que possible, des bâtiments qui ont été commencés au cours d'exercices antérieurs.

2° Plusieurs bâtiments, commencés antérieurement, n'ont actuellement pas dépassé le stade du gros-œuvre. Le parachèvement, traînant par fait de restrictions budgétaires, n'étant pas encore une chose faite, cela a eu comme conséquence qu'il faut à présent un entretien exceptionnel.

A part cela, les crédits d'entretien pour les nombreux immeubles de l'Etat, sont insuffisants depuis de longues années. Ceci implique qu'il a été nécessaire de prévoir à l'extraordinaire un crédit global de 190 millions de francs. Ici aussi, la résorption du chômage trouvera un exutoire.

3° Constatons que l'Etat possède un nombre exagéré d'immeubles loués et qu'aucune politique tendant à diminuer ce nombre et à regrouper des services n'avait été élaborée.

Il a été décidé d'instaurer une nouvelle politique en matière de location de bâtiments.

Stedebouw.

1° Er is een nieuwigheid in de begroting, in deze zin dat voor de eerste maal een subsidiëringkrediet ingeschreven is voor het aanleggen van waterpunten en voor de kazernering van brandweermannen, die van het Departement van Binnenlandse Zaken afhangen.

2° Op te merken valt dat het bedrag voor de financiering van het Nationaal Fonds voor de Huisvesting (wet Brunfaut) zoals in 1954 op 300 miljoen frank vastgesteld werd.

3° Over het algemeen is de begroting voor 1955 van de stedebouw gekenmerkt door een merkelijke verhoging ten opzichte van 1954, wat betreft de toelagen aan de gemeenten voor nieuwe werken.

Waterwegen.

Het advies, uitgebracht door de heer Becquevort uit naam van de Commissie voor de Openbare Werken, luidt als volgt :

De globale tonnage die binnenslands op de waterwegen wordt vervoerd bedraagt thans $\frac{3}{4}$ van het totaal der per spoor vervoerde goederen. Dat bewijst wel degelijk welke belangrijke economische rol dat vervoermiddel vervult, en dat het niet mag worden verwaarloosd, indien het land de concurrentiemogelijkheden van de zware nijverheid en van de zeehavens wil handhaven en verbeteren.

Het belang van de waterweg als vervoermiddel mag ons echter niet doen vergeten dat hij andere even belangrijke rollen te vervullen heeft, namelijk besproeiing, voorziening van steden en nijverheden, hydroëlectrische energie, afvoer van afval- en regenwater.

Alle werken die worden uitgevoerd om de scheepvaart te vergemakkelijken komen aldus rechtstreeks ten goede aan de verbetering van de omstandigheden waarin de waterweg tevens in de andere behoeften voorziet.

Het algemeen moderniseringsprogramma van het net der bevaarbare waterwegen, dat door het bestuur der waterwegen werd uitgewerkt, heeft ten doel het bestaande heterogeen en verouderd net eenvormig te maken. Wij herinneren er aan dat vele kunstwerken meer dan een eeuw oud zijn.

Dat programma kan worden bepaald als volgt :

— de nijverheids- en kolenbekkens met de zeehavens verbinden door drie waterwegen : Bergen-Gent-Antwerpen; Charleroi-Antwerpen; Luik-Antwerpen;

— de zeehavens onderling verbinden door een waterweg : Costende-Zeebrugge-Gent-Antwerpen;

— de nijverheids- en kolenbekkens onderling met een waterweg verbinden : Doornik-Bergen-Charleroi-Luik.

Die waterwegen zullen worden aangepast aan het profiel van schepen van 1.350 ton, met uitzondering van het kanaal tussen de zeehavens en het Luikse nijverheidsbekken, dat bevaarbaar zal zijn voor schepen van 2.000 ton.

Er valt op te merken dat de Internationale Conferentie der Ministers van Verkeerswezen, die op 21 en 22 October te Parijs werd gehouden, het kanaal van 1.350 ton heeft aangenomen als het type van het moderne kanaal voor drukverkeer en snelle scheepvaart.

Het ontwerp van buitengewone begroting voor 1955 voor de waterwegen werd met het oog op de uitvoering van dat programma opgemaakt.

Urbanisme.

1° Le budget comporte une nouveauté, en ce sens qu'il a été prévu pour la première fois, un crédit pour subside les constructions de points d'eau et de casernement de pompiers dépendant du Département de l'Intérieur.

2° Remarquons que le montant prévu pour financer le Fonds national du Logement (loi Brunfaut) a été maintenu au montant de 300 millions de francs, tout comme en 1954.

3° En général, le budget de 1955 de l'Urbanisme se caractérise par un accroissement substantiel par rapport à 1954 pour ce qui est des subsides à allouer aux communes pour des travaux nouveaux.

Voies hydrauliques.

Voici l'avis exprimé par M. Becquevort, au nom de la Commission des Travaux Publics :

Le tonnage global transporté, à l'intérieur du pays, par la voie d'eau atteint actuellement les $\frac{3}{4}$ du total des marchandises transportées par rail. C'est dire que le rôle économique de ce moyen de transport est considérable et ne peut être négligé si le pays veut maintenir et améliorer les possibilités de concurrence de l'industrie lourde et des ports maritimes.

L'importance de l'eau, au point de vue du transport, ne doit cependant pas nous faire oublier qu'elle a d'autres rôles tout aussi indispensables à remplir. Citons : l'irrigation, l'alimentation des villes et des industries, l'énergie hydroélectrique, l'évacuation des eaux usées et des eaux pluviales.

Tous les travaux que l'on exécute en vue de rendre la navigation plus aisée profitent ainsi directement à l'amélioration des conditions dans lesquelles la voie d'eau assure en même temps les autres besoins.

Le programme de modernisation générale du réseau des voies navigables conçu par l'administration des voies hydrauliques a pour but de rendre homogène le réseau hétérogène et vétuste existant. Rappelons que beaucoup d'ouvrages d'art datent de plus d'un siècle.

Ce programme peut être défini comme suit :

— relier les bassins industriels et charbonniers aux ports maritimes par trois voies d'eau : Mons-Gand-Anvers; Charleroi-Anvers; Liège-Anvers;

— relier les ports maritimes entre eux par une voie d'eau : Ostende-Zeebrugge-Gand-Anvers;

— relier les bassins industriels et charbonniers entre eux par une voie d'eau : Tournai-Mons-Charleroi-Liège.

Ces voies d'eau seront adaptées au gabarit des bateaux de 1.350 tonnes, à l'exception de celle reliant les ports maritimes au bassin industriel de Liège qui sera accessible aux 2.000 tonnes.

Il est à noter que la Conférence Internationale des Ministres des Transports adopta en séance, tenue à Paris le 21-22 octobre 1954, le canal de 1.350 tonnes comme type du canal moderne à grand trafic et à navigation rapide.

Le projet de budget extraordinaire de 1955 relatif aux voies navigables est établi en vue de la réalisation de ce programme.

Binnenscheepvaart- en afvoerwegen.

Behalve de kredieten die vereist zijn voor de voortzetting of de voltooiing van de thans aan de gang zijnde werken, zullen die welke werden uitgetrokken voor de nieuwe werken aan de ringvaart te Gent, het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, het kanaal van Charleroi naar Klabbeek en het kanaal van de Maas naar de Samber de voortzetting van de verbeteringswerken aan die waterwegen mogelijk maken welke tot het algemeen moderniseringsprogramma behoren.

Door de rechtekking van de bochten te Pottes en de verdubbeling van de sluis te Antoin, zal de beneden-Schelde eveneens in dat programma worden opgenomen, al moeten er nog kostelijke normalisatiewerken worden uitgevoerd om een gemakkelijke scheepvaart mogelijk te maken.

In het ontwerp van buitengewone begroting zijn eveneens verbeteringswerken aan de waterlopen opgenomen, die niet begrepen zijn in het algemeen verbeteringsprogramma; werken die volstrekt noodzakelijk zijn met het oog op de scheepvaart en op de afvoer van het water.

De zeehavens en de zeevaartwegen.

Buiten de kredieten die vereist zijn voor de voortzetting van de lopende werken ter verbetering van de uitrusting der havens te Antwerpen, Gent en Zeebrugge, worden te dien einde nieuwe werken in het vooruitzicht gesteld voor de haven van Zeebrugge.

De Staatssusvenkomst ten behoeve van de zeehavens die van ondergeschikte besturen afhangen, is aanzienlijker dan uit de kredieten kan worden afgeleid.

Voor Antwerpen wordt het eerste krediet uitgetrokken met het oog op de bouw van een vijfde dok; er heerst immers zulk een nijpend tekort aan aanlegkaaien, dat het onmogelijk is al de aanvragen tot vestiging van regelmatige lijnen in te willigen.

In de haven te Gent zal het mogelijk zijn verder te gaan met de wederopbouw van de bouwvallige kaaimuur van het Handelsdok, kaaimuur waarlangs belangrijke nijverheids-ondernemingen zijn gevestigd.

De kust.

De strijd tegen de ontzanding van het strand neemt een gunstige wending. De kunstmatige zandtoevoer moet nochtans onverpoosd worden voortgezet.

De reservoirdammen en de waterleidingen.

De werken voor de bouw van de watertoevoerleiding Béthane-Seraing worden voortgezet. Na de aanbesteding van die werken blijft niettemin nog een vak van 30 km aan te leggen.

Tevens wordt een krediet uitgetrokken met het oog op het onderzoek van de muur van de stuwdam op de Gileppe, als voorbereiding tot de ophoging van die muur.

De bruggen.

Op een totaal van 175 bruggen die door het Bestuur voor de Waterwegen nog definitief moeten worden herbouwd, zijn er een vijf-en-twintigtal in het begrotingsontwerp opgenomen.

Het Nederlands Deltaplan.

Het Delta-plan heeft terecht de bezorgdheid opgewekt. Welke zullen inderdaad de gevolgen zijn van de afsluiting van de Rijn-Maas-Schelde-delta op de Schelde?

Les voies de navigation intérieure et d'écoulement.

Outre les crédits nécessaires pour la continuation ou l'achèvement des entreprises en cours, ceux prévus pour les travaux nouveaux du canal circulaire de Gand, du canal Nimy-Blaton-Péronnes, du canal Charleroi-Clabecq, de la Meuse et de la Sambre, assureront la continuation de l'amélioration de ces voies d'eau rentrant dans le programme de modernisation générale.

Par la réalisation de la rectification des courbes de Pottes et du dédoublement de l'écluse d'Antoin, le Haut-Escaut sera également intégré dans ce programme, quoiqu'il reste à exécuter de coûteux travaux de normalisation pour permettre une navigation aisée.

Le projet de budget extraordinaire prévoit également des travaux d'amélioration aux voies navigables non comprises dans le programme d'amélioration générale; travaux indispensables pour assurer la navigation et l'écoulement des eaux.

Les ports et les voies de navigation maritime.

En plus des crédits nécessaires pour la continuation des travaux en cours devant améliorer l'équipement des ports d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge, des travaux nouveaux sont prévus à cette fin pour le port de Zeebrugge.

L'intervention de l'Etat dans le domaine des ports maritimes des administrations subordonnées est plus importante que ne le font supposer les crédits.

Pour Anvers le premier crédit est prévu pour la construction d'une cinquième darse, la pénurie de quais d'accostage étant telle qu'il est impossible de faire face aux demandes d'établissement de lignes régulières.

Au port de Gand il sera possible de continuer la reconstruction du mur de quai menaçant ruine du bassin de Commerce, mur de quai le long duquel d'importantes industries sont établies.

La côte.

La lutte contre le démaigrissement de l'estran commence à évoluer favorablement. Elle doit toutefois être poursuivie sans relâche par des travaux de réensablement artificiel.

Les barrages-réservoirs et les adductions d'eau.

Les travaux de construction de la conduite d'adduction d'eau Béthane-Seraing seront continués. Après la mise en adjudication de ces travaux il restera toutefois encore un tronçon de 30 km. à construire.

Un crédit est également prévu pour ausculter le mur du barrage de la Gileppe, travaux préliminaires au surhaussement de ce mur.

Les ponts.

Sur un total de 175 ponts restant à reconstruire définitivement par l'Administration des Voies hydrauliques, quelque 25 ponts sont prévus au projet de budget.

Le plan Delta néerlandais.

Le plan Delta crée de sérieuses préoccupations. Quelles seront en effet les conséquences de la fermeture du delta Rhin-Meuse-Escaut pour ce dernier fleuve?

In Nederland wordt beweerd, dat de uitvoering van het Delta-plan het peil van het Scheldewater slechts weinig zal beïnvloeden en dat het in geen opzicht de navigatievoorwaarden in de tussenwateren tussen Schelde en Waal zal verergeren.

De gegrondheid van deze beweringen moet nog bewezen worden.

De Minister van Openbare Werken heeft dan ook besloten, gezien de omvang van de Belgische belangen die door het totstandkomen van het Delta-plan in het gedrang komen, dat zijn Departement de wetenschappelijke studie zou ondernemen van de weerslag van dit plan en dit zonder het resultaat af te wachten van het onderzoek dat door de Nederlandse technici wordt doorgevoerd.

Wat de beveiliging van onze belangen en de samenwerking der Belgische en Nederlandse diensten in het huidige stadium der studies betreft — de technische Schelde-Commissie zal bijeenkomen om zekere aspecten van de Nederlandse plannen te bestuderen — kan ik niet beter doen dan de verklaring herhalen in de Senaat afgelegd op 15 December 1954, naar aanleiding van de bespreking van het budget van zijn Departement, door de Minister van Buitenlandse Zaken :

« Hoewel ik mij volkomen bewust ben van de redenen van overwegend belang die Nederland er toe hebben aanzet uit te zien naar oplossingen die van aard zijn de rampspoedige gevolgen te verhelpen van de vloedgolven, heeft de Belgische Regering de aandacht van het Kabinet van Den Haag gevestigd op de dringende noodzakelijkheid de plannen van de Delta-Commissie niet ten uitvoer te brengen zonder rekening te houden met de Belgische belangen. De Nederlandse Regering heeft zich met dit standpunt volkomen eens verklaard en de Belgische Regering wordt volledig op de hoogte gehouden van deze studies en ontwerpen. »

Moerdijkkanaal, Stop van Ternaaien en Kanaal Gent-Terneuzen.

Wij lezen in het verslag van de heer Pierson over de begrotingen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken :

« Een commissielid wees op de hoogdringendheid van de werken welke dienen aangevat om de stop te Ternaaien af te schaffen. Hij voerde daartoe aan dat iedereen het principieel eens is en dat de oplossing van dat bijzonder probleem niet afhangt van die van de waterwegen in het geheel.

» De Minister verklaarde dat die kwestie geen enkele moeilijkheid oplevert op het gebied van de betrekkingen met Nederland en dat zij uitsluitend het Departement van Openbare Werken betreft. »

Voor de onderhandelingen met Nederland waren de drie problemen tot op heden verbonden. Zij vormden een geheel.

Een lid van de Commissie voor de Financiën meende uit de hoger aangehaalde passus te mogen besluiten, dat dit niet meer het geval is.

Kenschetsend op dit gebied is wel het feit, dat een Luikse delegatie, voorgezeten door de heer Gouverneur van de provincie Luik, op 23 Februari 1955 te Antwerpen ten stadhuis werd ontvangen door de burgemeester omringd door een Antwerpse vertegenwoordiging (in

Aux Pays-Bas, on prétend que l'exécution du plan Delta n'aura que peu d'influence sur le niveau des eaux de l'Escaut et n'aggraverait en aucun cas les conditions de la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Waal.

Le bien-fondé de ces affirmations est à démontrer.

Vu l'ampleur des intérêts belges engagés dans la réalisation du plan Delta, M. le Ministre des Travaux Publics a décidé que son Département se livrerait à l'étude scientifique des répercussions de ce plan, et cela sans attendre les résultats de l'enquête menée par les techniciens néerlandais.

Quant à la sauvegarde de nos intérêts ainsi que la collaboration entre les services belges et néerlandais au stade actuel des études — la Commission technique de l'Escaut devant précisément se réunir afin d'étudier certains aspects des plans néerlandais — je ne puis que reprendre la déclaration faite au Sénat par M. le Ministre des Affaires Etrangères, le 15 décembre 1954, à l'occasion de la discussion du budget de son Département :

« Bien que parfaitement conscient des raisons majeures qui ont amené les Pays-Bas à promouvoir la recherche de solutions pouvant remédier aux conséquences désastreuses des raz de marée, le Gouvernement belge a appelé l'attention du cabinet de la Haye sur l'impérieuse nécessité de ne pas exécuter les plans de la Commission des deltas sans qu'il soit tenu compte des intérêts belges. Le Gouvernement néerlandais s'est déclaré pleinement d'accord sur ce point de vue et tient le Gouvernement belge parfaitement informé de ces études et projets. »

Le canal du Moerdijk, le bouchon de Lanaye et le canal de Gand à Terneuzen.

Nous lisons dans le rapport de M. Pierson relatif aux budgets du Ministère des Affaires Etrangères :

« Un commissaire a insisté sur l'urgence des travaux à entreprendre pour supprimer le bouchon de Lanaye en faisant valoir que tout le monde est d'accord sur le principe et que la solution de ce problème particulier n'est pas liée à celle de l'ensemble des voies d'eau.

» Le Ministre a déclaré que cette question ne présentait aucune difficulté sur le plan des relations avec les Pays-Bas et concernait exclusivement le Département des Travaux Publics. »

Dans les négociations avec les Pays-Bas, ces trois problèmes étaient connexes jusqu'à présent. Ils formaient un tout.

Un membre de la Commission des Finances a cru pouvoir déduire du passage précité qu'il n'en est plus ainsi actuellement.

Il est caractéristique à cet égard qu'une délégation liégeoise, conduite par M. le Gouverneur de la province de Liège, a été reçue le 23 février 1955 à l'hôtel de ville d'Anvers par le bourgmestre entouré d'une délégation anversoise (les milieux économiques étaient représentés de part et

beide gevallen waren de economische kringen vertegenwoordigd) en dat na afloop van de besprekingen volgende resolutie werd in het licht gezonden :

Beide afvaardigingen hebben volgende twee feiten geconstateerd :

1. Antwerpen, internationale haven, is haar levenskracht voornamelijk verschuldigd aan haar driedovige functie van Scheldehaven, Maashaven en Rijnhaven.

2. De Maas en haar bijrivieren vormen een van de hoofdasen van de E.G.K.S.

Deze twee feiten houden de noodzakelijkheid in :

1. De stop van Ternaaien te lichten tegen 1957, ogenblik waarop de Maas, dank zij de bouw aan de stuwsuis van Neuville-sous-Huy, toegankelijk moet zijn voor de grote vaartuigen tot aan de Franse grens en het Albertkanaal volledig in goede staat moet hersteld zijn.

2. Op de Belgische waterwegen, namelijk op het Albertkanaal, met dezelfde spoed vervoersvoorwaarden te verzekeren, die inzake concurrentiemogelijkheden gelijkwaardig zijn aan de internationale voorwaarden en wel door een aanpassing van alle lasten die op het vervoer drukken, enz.

3. Zo snel mogelijk de haven van Antwerpen langs de baan te verbinden met het Duitse autowegennet, over de Kempische en Luikse nijverheidsbekkens en daarmee aanvang te maken zowel te Luik als te Antwerpen, gelijktijdig, om het tempo van de uitvoering te bespoedigen.

Deze werken veronderstellen logischerwijze de uitbouw van de haveninstellingen en de havenuitrusting van Antwerpen.

4. Op nationaal plan de verkeerswegen te verbeteren die bij de Maas aansluiten en tot de expansie van de nationale nijverheidscentra kunnen bijdragen.

5. Op het internationale plan :

a) de aanspraken van Antwerpen op de verbetering van zijn Schelde-Rijnverbinding te steunen;

b) het Europees Comité voor de Verbetering van de Maas en de Maas-Rijnverbindingen te steunen en alle contacten en studies te bevorderen die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van haar twee doeleinden met internationale strekking, namelijk :

1° de verbinding met de bekens van Lotharingen en Luxemburg;

2° de Maas-Rijnverbinding die Aken bedient.

De twee afvaardigingen hebben eenparig hun akkoord betuigd met dit programma, waarvan de verwezenlijking nodig is voor de economische en sociale ontwikkeling van ons land.

Zij achten het hun plicht in algemene zin de aandacht van de Regering te vestigen op de dringende noodzakelijkheid België te voorzien van vervoerwegen en vervoermiddelen, zowel langs de baan, als te water en per spoor, om op internationaal plan het concurrentievermogen van het land te handhaven en te verstevigen en het in staat te stellen zijn natuurlijke functie in de Europese economie ten volle te vervullen.

Het akkoord tussen Luik en Antwerpen is ter sprake gekomen in uw Commissie voor de Financien. Een lid vroeg welke houding de Regering zal aannemen, in welk tempo de werken zullen worden uitgevoerd en of er geen aanleiding bestaat om de buitengewone begroting 1955 te amenderen ten einde de uitvoering van werken, waarvoor geen kredieten werden ingeschreven, mogelijk te maken.

d'autre) et qu'à la suite de ces discussions la résolution suivante a été publiée :

Les deux délégations ont constaté les deux faits suivants :

1. Anvers, port international, doit notamment sa vitalité à sa triple fonction de port scaldéen, mosan et rhénan.

2. La Meuse et ses affluents dessinent l'un des axes fondamentaux de la C.E.C.A.

Ces deux faits impliquent la nécessité de :

1. Supprimer le bouchon de Lanaye pour 1957, moment où la Meuse doit être accessible aux grands bateaux jusqu'à la frontière française grâce à la construction du barrage éclusé de la Neuville-sous-Huy, et où le canal Albert doit être remis complètement en état.

2. Assurer avec une égale célérité, sur les voies navigables belges, notamment sur le canal Albert, des conditions de transport concurrentielles équivalentes aux conditions internationales, par un aménagement des charges, etc.

3. Joindre le plus rapidement possible, par auto-route, le port d'Anvers au réseau allemand d'auto-routes par les bassins industriels campinois et liégeois, et entreprendre les travaux d'urgence au départ de Liège et d'Anvers afin d'accélérer le rythme de l'exécution.

Ces travaux impliquent rationnellement le développement des installations et de l'outillage du port d'Anvers.

4. Sur le plan national, développer les voies de communication dépendant de la Meuse et pouvant contribuer à l'expansion des centres industriels nationaux.

5. Sur le plan international :

a) soutenir les revendications d'Anvers pour l'amélioration de sa liaison Escaut-Rhin;

b) soutenir le Comité Européen pour l'aménagement de la Meuse et des liaisons Meuse-Rhin, et promouvoir tous les contacts et études nécessaires à la réalisation de ses deux objectifs internationaux :

1° liaison avec les bassins lorrain et luxembourgeois;

2° liaison Meuse-Rhin desservant Aix-la-Chapelle.

Les deux délégations ont marqué leur accord unanime sur ce programme dont la réalisation est nécessaire au développement économique et social de notre pays.

Elles estiment de leur devoir d'attirer l'attention du Gouvernement, d'une façon générale, sur la nécessité urgente de doter la Belgique de voies et de moyens de transport par route, par eau et par fer, capables de maintenir et de développer sa position concurrentielle sur le plan international et de lui permettre de remplir pleinement sa fonction naturelle dans l'économie européenne.

L'accord entre Liège et Anvers a été soulevé dans votre Commission des Finances. Un membre a demandé quelle sera l'attitude du Gouvernement, à quel rythme les travaux seront exécutés et s'il n'y avait pas lieu d'amender le budget extraordinaire 1955 en vue de permettre l'exécution de travaux pour lesquels des crédits n'ont pas été prévus.

Van Regeringszijde werd geantwoord :

Wat betreft de onderhandelingen met Nederland werden voornoemde drie problemen samengevoegd.

Het door de onderhandelaars Steenberghe en Van Cauwelaert ingediend desbetreffend verslag is enerzijds aan de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en anderzijds aan de Hoge Raad voor het Vervoer voor onderzoek voorgelegd.

Eerstgenoemd organisme is met zijn werk klaar en heeft zijn advies uitgebracht; het tweede staat op het punt het zijne te geven.

Zo zal de Regering in staat zijn de kwestie in haar geheel te onderzoeken.

Het ligt voor de hand dat de besprekingen, welke op gemeentelijk plan tussen Antwerpen en Luik zonder enige bemoeiing van de Regering zijn gevoerd, een factor zijn, waarmede noodzakelijk rekening zal dienen gehouden te worden.

Het door Antwerpen en Luik opgegeven jaar 1957 is de datum, die samenvalt met de voltooiing van de herstellingswerken aan het Albertkanaal en met de voltooiing van de stuwsluis te Neuville-sous-Huy, waardoor het mogelijk wordt de laatste drie kleine sluizen tussen Luik en Givet af te schaffen.

Aan de studies voor het opmaken van de aanbestedingsdocumenten voor de grote, voor 2.000 ton berekende sluis te Lanaken wordt gewerkt en zij zullen op het einde van dit jaar klaar zijn.

Er zijn werken tot uitbreiding van de Antwerpse haven voorzien, o.m. het vijfde dok, waarvoor een eerste krediet is uitgetrokken op de begroting van 1955.

Voorts overweegt de stad Antwerpen een uitbreiding naar het Noorden, waardoor de industrialisatie tussen de huidige haven en de Nederlandse grens in de hand zou worden gewerkt.

In verband met laatstbedoelde uitbreiding rijst een probleem met betrekking tot de vergroting van het grondgebied der stad Antwerpen.

Stemmingen.

De begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1954 werd, zoals ze door de Senaat werd overgemaakt aan de Kamer op 17 Februari 1955, goedgekeurd met 11 stemmen tegen 7.

De begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1955 werd eveneens goedgekeurd met 11 stemmen tegen 7.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
F. DETIÈGE.

De Voorzitter,
Fr. VAN BELLE.

Le Gouvernement a répondu comme suit :

Pour les négociations avec les Pays-Bas, les trois problèmes susmentionnés ont été liés.

Le rapport déposé par les négociateurs Steenberghe-Van Cauwelaert y relatif a été soumis pour examen d'une part, au Conseil central de l'Economie, d'autre part, au Conseil supérieur des Transports.

Le premier organisme a terminé ses travaux et formulé son avis; le second est sur le point de donner le sien.

Le Gouvernement sera ainsi à même d'examiner l'ensemble de la question.

Il va de soi que les pourparlers qui ont eu lieu sur le plan communal entre Anvers et Liège, sans aucune intervention gouvernementale, constituent un élément dont il y aura nécessairement lieu de tenir compte.

La date de 1957 citée par Anvers et Liège est celle qui correspond à l'achèvement des travaux de remise en état du Canal Albert et à l'achèvement du barrage-écluse de Neuville-sous-Huy qui permettra de supprimer les trois dernières petites écluses entre Liège et Givet.

Les études en vue de l'établissement des documents d'adjudication pour la grande écluse de 2.000 tonnes à Lanaye sont en cours et seront terminées à la fin de cette année.

Des travaux d'extension du port d'Anvers sont prévus, notamment la cinquième darse pour laquelle un premier crédit est inscrit au budget de 1955.

La ville d'Anvers envisage en outre une extension vers le Nord de manière à favoriser l'industrialisation entre le port actuel et la frontière néerlandaise.

Cette dernière extension pose un problème quant à l'agrandissement du territoire de la ville d'Anvers.

Votes.

Le budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1954, tel que le Sénat l'a transmis à la Chambre le 17 février 1955, a été approuvé par 11 voix contre 7.

Le budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1955 a également été approuvé par 11 voix contre 7.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
F. DETIÈGE.

Le Président,
Fr. VAN BELLE.