

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1946-1947.

SÉANCE DU 24 JUIN 1947.

Rapport de la Commission du Budget Extraordinaire chargée d'examiner le Projet de loi contenant le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1947.

(Voir les nos 4-XXII, 72, 127, 130, 158, 161, 174, 194, 197, 232, 233, 250 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants séances des 18-19, 20 et 27 février, 5 mars, 28 et 29 mai 1947); le n° 170 (session de 1946-1947) du Sénat.)

Présents : MM. GILLON, président; BOUILLY, BOULANGER, DE BRUYNE (Edg.), DERBAIX, DE SMET (P.), GODDING, MERTENS, MISSIAEN, MOREAU DE MELEN, MULLIE, M^{me} SPAAK, MM. SPREUTEL, VAN BELLE et LOGEN, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de budget des Dépenses et des Recettes extraordinaires qui nous est transmis par la Chambre des Représentants porte :

1^o *En dépenses*, les sommes de 18 milliards 142 millions 199 mille francs, contre 21 milliards 631 millions 803 mille 289 francs pour l'exercice 1946, soit donc en moins pour l'exercice sous revue : 3 milliards 489 millions 604 mille 289 francs;

2^o *En recettes*, la somme de 12 milliards 775 millions 116 mille francs, contre 18 milliards 314 millions 416 mille francs pour l'exercice 1946, soit en moins pour l'exercice envisagé : 5 milliards 539 millions 300 mille francs.

Pour ce qui est des recettes, votre Commission demande à M. le Ministre, si le montant des évaluations prévues aux articles 8, 9 et 10, respectivement : 5 milliards pour impôt sur le capital; 2,5 milliards pour impôt spécial sur les bénéfices résultant de fournitures et de prestations à l'ennemi et 4,5 milliards pour import extraordinaire sur les revenus, bénéfices et profits exceptionnels réalisés en période de guerre :

1^o est bien à la hauteur du droit de l'Etat à l'imposition des contribuables visés;

2^o a été fixé d'après des éléments parfaitement contrôlés et existant toujours au moment de l'enrôlement.

(2)

Votre Commission désire, au surplus, connaître le montant des recettes effectives à partir de l'application des lois fiscales précitées jusqu'à la date la plus proche.

Pour ce qui concerne les dépenses, la régression est contrôlée comme suit :

a) Crédit pour la Dette publique pour 1946.	. . . fr.	19.761.000.000
Crédit pour la Dette publique pour 1947.		13.522.500.000

Soit <i>en moins</i> pour 1947 . . . fr.	6.238.500.000
=====	

b) Crédits pour les autres ministères :

pour 1947	fr.	4.619.699.000
pour 1946		1.870.803.289

Soit <i>en plus</i> pour 1947. . . fr.	2.748.895.711
--	---------------

La différence entre le solde en moins a) et le solde en plus b) est le montant en moins à vérifier, soit 3 milliards 489 millions 607 mille 289 francs au total,

Votre Commission avait quelque scrupule à discuter un budget qu'elle savait susceptible de réduction, informée qu'elle était de l'intention du Gouvernement de proposer des modifications aux projets de budget pour 1947 et déposés avant la fin de l'année passée.

Le dépôt du projet de loi n° 348 réduisant certains crédits inscrits au budget pour l'exercice 1947, lève ce scrupule et votre Commission prend acte des réductions proposées.

Par rapport au chiffre global primitif, la diminution représente 4,71 %. Seulement, ceci est arbitraire en ce sens que des crédits ne sont pas modifiés.

A titre exemplatif, nous donnons ci-après le tableau des réductions pour les Ministères émergeant au Budget Extraordinaire :

	Réduction (millions de fr.)	Crédits extraord. (milliers de fr.)	%
Santé Publique	57.750	216.550	26,66
Travaux Publics	333.350	2.450.775	13,60
Défense Nationale	26.000	342.550	7,32
Finances	55.000	147.639	37,25
Communications	382.482	1.181.613	32,36
	854.582	4.339.127	19,69

Sans pour cela vouloir anticiper sur la discussion du dit projet de loi et sans méconnaître que certains crédits sont incompressibles, il est néanmoins permis au rapporteur de s'étonner de la différence du traitement appliqué.

L'ÉVOLUTION DU BUDGET EXTRAORDINAIRE.

Nous exceptons les crédits relatifs à la Dette publique dans ce chapitre. Ainsi que nous l'avons fait l'an dernier, nous rapprochons les chiffres du Budget Extraordinaire pour les années d'avant-guerre et celles d'après la libération.

Le chiffre de 1937 est considéré comme égal à 100.

Années	Sommes (en millions)	% Indice
—	—	—
1937	2.877	100
1938	2.573	89,4
1939	2.144	74,5
1945	592	20,6
1946	1.870	65
1947	4.619	160

Par rapport à 1937, le chiffre de 1947 est donc à l'indice 160. L'on peut dire que cela n'a rien d'excessif quand on songe à la diminution du pouvoir d'achat de notre monnaie. Cette augmentation pourrait même être considérée comme en-dessous des besoins si l'on tient compte qu'en matière de grands travaux d'utilité publique il y a un retard considérable à récupérer.

La question qui se pose est de savoir si, dans les circonstances actuelles, il est bien indiqué de consacrer d'importants crédits à des travaux, incontestablement nécessaires, ou s'il n'est pas désirable de postposer l'exécution de ces travaux jusqu'au moment où la conjoncture sera plus favorable pour notre pays.

Une autre grosse question se pose ici. Il est observé à la partie « Note à l'appui des prévisions de dépenses » : Les crédits sont demandés pour l'étude et l'exécution de grands travaux sur le principe desquels le Parlement n'a pas été appelé à se prononcer. Le vote du Budget comporte-t-il l'adoption des travaux repris sous le libellé « Travaux nouveaux » ?

Une troisième question, d'un autre ordre, mais non moins pertinente, se pose également. Nous l'avons déjà posée dans notre rapport de l'an dernier et à la Chambre des Représentants elle a été de nouveau soulevée. Tous les crédits sollicités par le projet de loi sont-ils bien destinés à accroître le patrimoine national ? Il semble que des crédits sont destinés à couvrir des dépenses d'entretien de ce patrimoine.

Sans vouloir donner une solution définitive à la première question, nous avons répondu dans la suite de ce rapport à un cas particulier signalé par un commissaire.

Pour ce qui est des deux autres questions, il appartient à M. le Ministre du Budget d'y donner suite.

RÉPARTITION DES CRÉDITS ENTRE LES MINISTÈRES.

Dans le tableau qui suit, nous classons les Ministères suivant l'ordre de grandeur des crédits sollicités et, en regard, le pourcentage du total du Budget (Dettes publiques exceptées).

Ministères	Crédits demandés	%
1. Travaux Publics	2.450.775.000	53,05
2. Communications	1.181.613.000	25,58
3. Défense Nationale	342.550.000	7,41
4. Reconstruction	255.000.000	5,52
5. Santé Publique et Famille	216.550.000	4,69
6. Finances	147.639.000	3,20
7. Affaires Economiques	16.000.000	0,35
8. Agriculture	7.190.000	0,15
9. Commerce Extérieur	2.382.000	0,05
TOTAL	4.619.699.000	100,—

Il est à souligner que le Ministère des Travaux Publics et celui des Communications absorbent ensemble les 78,63 % du total des crédits sollicités. Le solde, soit 21,37 %, est réparti entre les sept autres Ministères.

Mais, et ceci pose une nouvelle question, il nous a paru utile de rechercher le rapport, pour les deux premiers Ministères cités au tableau ci-dessus, entre leurs crédits au Budget Extraordinaire et le montant de leur budget propre.

Les crédits extraordinaires demandés pour le premier représentent 89,6 % du montant de son budget ordinaire (2,450 millions en regard de 2.732 millions).

Pour le Ministère des Communications, les crédits extraordinaires sont de l'ordre de 40,6 % du total du budget ordinaire (1.181 millions en regard de 2.908 millions).

Il y a certainement des raisons pour demander au Parlement de voter séparément un budget ordinaire et un budget extraordinaire, où l'on retrouve la plupart des départements ministériels.

N'est-il vraiment pas possible de fixer les besoins de chacun des Ministères, y compris les dépenses extraordinaires, et de réserver pour le budget extraordinaire toutes les dépenses prévues aux fins d'un réel accroissement de biens communs à tous les Belges ?

Après ces considérations générales, examinons, dans l'ordre du projet de loi, les crédits demandés pour chacun des départements ministériels :

Crédits pour le service de la Dette publique.

13 milliards 522 millions 500 mille francs, soit 74,53 % du montant total du Budget Extraordinaire.

Dans cette somme est comprise celle de 1 milliard 522 millions 500 mille francs pour intérêts et prorata d'intérêts à l'Emprunt 3 1/2 % de l'Assainissement monétaire. Il est de toute évidence que ce n'est pas là la seule charge de la Dette publique. Au budget ordinaire de celle-ci figure encore une prévision de dépenses pour intérêts de 6.589 millions.

Pour l'amortissement extraordinaire de l'Emprunt de l'Assainissement monétaire, il est donc prévu la somme de 12 milliards.

En compensation de ces crédits, il est prévu en recettes 12.512 millions de rentrées des divers impôts : sur le capital, sur les bénéfices résultant de fournitures et de prestations à l'ennemi, sur les revenus, bénéfices et profits exceptionnels réalisés en période de guerre, et intérêts de retard relatifs à la perception des dits impôts.

La note explicative annexée au projet de loi donne des renseignements utiles (voir aussi le rapport de M. Schot sur le budget de la Dette Publique, Sénat, document n° 175).

*Crédit pour le Ministère des Affaires Étrangères
et du Commerce Extérieur.*

2 millions 382 mille francs, dont 2 millions à titre d'avances permanentes en vue du paiement des dépenses incombant à l'Etat (en diminution de 3 millions sur le crédit de 1946) et 382 mille francs, montant des annuités dues sur acquisition d'immeubles à l'étranger (en augmentation de 100.711 francs sur le crédit de 1946).

Voici le détail des annuités à payer :

Lieux	Nombre total d'annuités	Annuités liquidées y compris 1947	Sommes	En plus sur 1946
Vienne	20	13	240.000	80.711
Bangkok	18	12	62.000	inchangé
Copenhague	60	3	80.000	20.000

L'annuité sur immeuble de Vienne est payable en dollars et celle de Copenhague en couronnes danoises. La hausse de ces devises justifie les augmentations de crédit.

Crédits pour le Ministère de la Santé Publique et de la Famille.

Articles 7 à 16 : 216 millions 550 mille francs.

Par article, nous comparons les crédits accordés pour 1946 et ceux sollicités pour 1947. Part d'intervention.

Article 7. — Travaux extraordinaires :

	1947	1946	Différences en 1947
Envoûtement de la Senne . . . fr.	3.000.000	3.000.000	inchangé
Démargement en amont de Liège .	8.000.000	5.000.000	+ 3.000.000
Egout de la Woluwe	22.000.000	12.000.000	+ 10.000.000
Captage des eaux de la Haine . .	40.000.000	18.000.000	+ 22.000.000
Egout du Molenbeek et du Pontbeek	16.500.000	—	+ 16.500.000
TOTAUX fr.	89.500.000	38.000.000	+ 51.500.000

Article 8. — Part d'intervention dans le coût des travaux intéressant l'hygiène et la santé publique :

	1947	1946	En moins 1947
1. Distribution d'eau, égouts, etc.	3.000.000	7.000.000	4.000.000
2. Bassins de natation, plaines de jeux, etc.	6.000.000	21.000.000	15.000.000
3. Etablissements hospitaliers, centres de santé, etc.	1.000.000	2.000.000	1.000.000
TOTAUX . . fr.	10.000.000	30.000.000	20.000.000

Votre Commission regrette la diminution opérée par rapport à l'exercice précédent et notamment celle des interventions pour les distributions d'eau, construction d'égouts, compte tenu du nombre de communes dépourvues encore de ces installations.

Article 9. — 100 millions pour intervention par voie de subsides : *a)* dans les frais de remise en état et d'établissement de plaines de jeux, de piscines, etc. et *b)* pour acquisition et contribution d'auberges de jeunesse.

Le projet de loi déposé à la Chambre prévoyait pour *a)* 50 millions pour la création de deux parcs de délassement, l'un en pays flamand, l'autre en Wallonie, et pour *b)* 75 millions.

La Chambre a adopté un amendement supprimant le premier crédit et augmentant de 25 millions le second.

Votre Commission approuve le changement apporté au projet primitif.

Article 10. — Aménagement de la plage intérieure d'Hofstade : 14 millions 750 mille francs, contre 5 millions 880 mille francs pour 1946. Il s'agit bien de dépenses engagées. Le Département espère que l'entière du domaine sera mise à la disposition du public en 1948.

Les articles 12 et 13 sont inscrits pour mémoire.

L'an dernier, il en était encore ainsi pour l'article 12 sous le libellé : « Allocation au Fonds spécial créé par l'article 7 de la loi du 7 octobre 1928, en vue du paiement des primes à allouer en vertu de l'arrêté royal du 10 août 1935, en faveur des personnes qui achètent ou se font construire une maison à bon marché. »

Votre Commission désire savoir si le Fonds spécial dont il est question est suffisamment doté et quel est le montant des primes payées en 1945 et 1946.

L'an dernier, il était prévu 10 millions pour allocation au Fonds spécial créé par l'arrêté du 13 décembre 1945, en vue du paiement : *a)* des remises d'intérêt accordées aux ouvriers mineurs contractant un prêt pour l'achat ou la construction d'une habitation; *b)* des garanties de bonne fin consenties par l'Etat en faveur des sociétés de crédit intervenantes. Pour 1947, aucun crédit n'est sollicité.

M. le Ministre devrait donner tous renseignements utiles quant à l'utilisation du crédit de 1946 : nombre de prêts consentis, importance de ces prêts, total des remises d'intérêts, etc. par bassin houiller.

Crédits pour le Ministère des Travaux Publics.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, ce département absorbe passé 53 % du montant total des crédits sollicités : 2.450 millions 775 mille francs, contre 993 millions 925 mille francs pour l'exercice 1946, soit en plus 1 milliard 456 millions 850 mille francs.

Voici, par chapitre, les crédits obtenus pour 1946 et sollicités pour 1947 :

Chapitres	1947 (en millions de francs)	1946	Différences sur 1946
Routes	222.100	55.450	+ 166.650
Bâtiments	312.575	163.675	+ 148.900
Voies hydrauliques	1.056.700	168.000	+ 888.700
Travaux communaux et Urbanisme.	835.600	580.500	+ 255.100
Divers	23.800	26.300	— 2.500
TOTAUX	2.450.775	993.925	+ 1.456.850

En présence des crédits importants sollicités, votre Commission exprime l'avis qu'une ligne de conduite, conforme aux règles d'une bonne administration, devrait être adoptée en matière de travaux publics, savoir :

1^o pour l'avenir proche :

soumettre au Parlement tous les projets de travaux avec exposé de motifs estimation pour l'ensemble, durée probable des travaux, tranches budgétaires, etc.;

2^o pour l'immédiat :

dresser un inventaire général des travaux en cours d'exécution avec, pour chacun, une description sommaire, estimation primitive, sommes déjà dépensées, état d'avancement des travaux.

Il y a bien la note annexée au projet de loi dans laquelle nous trouvons déjà de précieux renseignements, mais cela n'est pas suffisant.

Un Commissaire discute de l'inscription au budget d'un crédit de 5 millions pour la suppression du bouchon de Lanaye, alors que le Parlement n'a jamais rien décidé à ce sujet.

Il est répondu à notre honorable collègue que la disparition du bouchon de Lanaye présente un intérêt national autant que régional, qu'à plusieurs reprises la question fut discutée à la Chambre, que, tenant compte de ce que l'exécution de ce travail est subordonnée à un accord avec nos voisins du Nord, notre Gouvernement a accepté d'inscrire ce crédit au budget pour marquer sa volonté d'entreprendre des démarches auprès du Gouvernement hollandais.

Le même Commissaire marque aussi son étonnement de voir inscrire des crédits à concurrence de 25 millions pour l'exécution de travaux préparatoires à l'établissement d'un canal circulaire autour de Gand, dont le coût est estimé à 485 millions au prix de mai 1940.

L'honorable collègue dit sa déception de ne voir aucun crédit pour les travaux à exécuter au port d'Anvers.

En annexe, nous donnons la note du Commissaire ayant formulé les remarques qui viennent d'être rapportées.

Crédits pour le Ministère des Communications.

Le montant total des crédits sollicités est subdivisé comme suit en groupant les postes de même nature :

- a) Allocation au Fonds créé pour la Jonction Nord-Midi (article 62) : 400 millions de francs;
- b) Travaux relatifs au chemin de fer (articles 63 à 70 inclus) : 91.647 mille fr.;
- c) Aéronautique (articles 72 et 73) : 521 millions 437 mille francs;
- d) Participation de l'Etat à la constitution du capital social de la S.A.B.E.N.A et de la Société intercommunale chargée de la réalisation des voies d'accès à l'aérodrome de Bruxelles (articles 74 et 75) : 1.7 million de francs;
- e) Postes (article 76) : 145 millions;
- f) Marine et Force navale (articles 77 à 81) : 21 millions 829 mille francs

Discussion : Article 62. — Un membre demande quelles seraient les conséquences du point de vue juridique d'une suspension des travaux de la Jonction Nord-Midi. Il se demande, en ce moment, où tant de ménages sont misérablement logés, s'il ne conviendrait pas de différer l'achèvement des travaux et de mobiliser tout l'effort financier de l'Etat pour construire des maisons d'habitation.

Il est répondu à l'honorable membre qu'il n'y a pas seulement les conséquences d'ordre juridique, mais encore et surtout des conséquences d'ordre technique, économique et financier.

Du point de vue technique, il y aurait à redouter d'un arrêt des travaux les conséquences les plus graves, étant donné leur état d'avancement. Les fouilles à grande profondeur devraient être continuellement entretenues pour éviter les éboulements. La nappe aquifère devrait être maintenue à son niveau actuel, sous peine d'inondation des chantiers en contre-bas. L'étañonnement des constructions en élévation devrait, semble-t-il, être réalisé.

Du point de vue économique, il ne fait pas de doute que la suspension des travaux aurait les plus fâcheux effets : ajournement des travaux assurant la liaison des divers réseaux et de leur électrification; impossibilité de donner à de nouveaux et nombreux emplacements leur destination propre; spectacle lamentable, au cœur même de la Capitale, de chantiers abandonnés.

Et du point de vue financier, l'on imagine que ce serait désastreux : immobilisations considérables totalement improductives pendant un temps indéterminé; d'où accumulation d'intérêts de retard et d'amortissements non faits; impossibilité pour la Capitale de prélever les ressources fiscales sur la mise en valeur d'emplacements à destination commerciale; engagement d'importants capitaux pour des travaux d'entretien et de sauvegarde des travaux déjà réalisés.

Contrairement à ce que pense l'honorable membre, et tout en accordant le plus grand intérêt au problème de la construction rapide de maisons d'habitation, la majorité de la Commission estime qu'il y a lieu de pousser très activement l'achèvement des travaux de la Jonction Nord-Midi.

Un membre discute de la question du nombre d'aérodromes par rapport à l'étendue du pays. Il n'y a pas lieu de multiplier ce nombre d'une façon inconsidérée. Un autre membre donne des renseignements à propos de l'aérodrome près de Coxyde (articles 72 et 73).

A propos de l'article 74, portant « Participation de l'Etat à la constitution du capital de la S.A.B.E.N.A. (1,5 million), un membre pose les questions ci-après :

- a) Quelles sont les diverses lignes actuellement exploitées par la S.A.B.E.N.A.?
- b) Pour permettre d'apprécier la rentabilité de chacune de ces lignes, quel est le coefficient d'exploitation des avions pour les douze derniers mois : nombre de voyageurs par 1.000 kilomètres parcourus et toute autre indication utile?
- c) Quels sont les résultats d'exploitation pour les douze derniers mois, d'une part, pour la ligne Belgique-Congo, d'autre part, pour l'ensemble des autres lignes exploitées par la S.A.B.E.N.A. ?
- d) Quel est le coût du ticket, avec l'indication des distances parcourues, pour chacune des lignes exploitées par la S.A.B.E.N.A. ?

Un membre rappelle que, précédemment, le Gouvernement a marqué son accord sur la constitution d'un Fonds spécial de 2 milliards pour travaux de construction, d'aménagement et d'équipement des bâtiments scolaires de l'enseignement moyen. Or, aucun crédit visant la dotation de ce Fonds n'est prévu.

M. le Ministre des Travaux Publics répond que des travaux se rapportant à cet objet sont déjà en voie d'exécution. La liste de ces travaux sera communiquée à l'honorable membre.

M. le Ministre du Budget a bien voulu exposer ses vues en ce qui concerne les grands travaux publics. Il est envisagé de rédiger un planning portant sur un temps déterminé.

Le membre qui a émis un vote négatif a motivé son vote par la considération qu'il ne lui paraît pas possible, en approuvant le budget, d'approuver par là-même des crédits qui engagent le principe de dépenses énormes pour des travaux dont le Parlement n'a pas été mis à même d'apprécier ni la nécessité, ni le coût total.

Le même membre dépose un amendement tendant à inscrire en plus 1 million de francs pour travaux de l'étude de la construction d'une deuxième écluse maritime au port d'Anvers.

M. le Ministre des Travaux Publics ayant donné l'assurance que l'étude à faire de cet important et utile travail sera commencée dans le plus court délai et que les dépenses de cette étude pourront être imputées à l'article 32 du budget, l'amendement n'est pas maintenu par son auteur.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité.

Au vote, le budget est approuvé par 10 voix contre 1 et 3 abstentions.

En conséquence, nous avons l'honneur de proposer à la Haute Assemblée l'adoption du Budget Extraordinaire, tel qu'il est présenté.

Le Rapporteur,
F. LOGEN.

Le Président,
R. GILLON.

ANNEXE

NOTE.

Les articles 27 et 28 du projet de loi contenant le budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1947, qui s'élève à 18.142.199.000 francs, prévoient des crédits pour un total de 974.700.000 francs, consacrés « à des travaux d'amélioration de la côte, des ports et du réseau des voies navigables », « à la construction d'ouvrages d'art », « à l'acquisition de terrains nécessaires aux travaux hydrauliques ». Dans ce montant considérable ne figure pas un seul crédit pour des travaux intéressant directement le port d'Anvers, alors que le trafic maritime d'Anvers représente 83 % du trafic maritime total de la Belgique.

Pareille situation est d'autant moins admissible que le maintien en activité de notre grand port national requiert des travaux urgents, les uns à charge du budget ordinaire, les autres à charge du budget extraordinaire.

Il est inadmissible, à cet égard, que les travaux d'entretien les plus indispensables, tels que le dragage des passes navigables de l'Escaut, n'aient pas été effectués pendant de longs mois après la libération et jusque tout récemment; que deux ans après la fin de la guerre, on n'ait pas encore procédé à la destruction et à l'enlèvement de plusieurs navires, coulés dans l'Escaut, et qui rendent la navigation difficile.

Quant aux travaux urgents qui devraient être prévus au budget extraordinaire et qui ne le sont pas, je citerai notamment :

1^o l'achèvement de la remise en état des écluses du canal Albert. Aussi longtemps que ce travail n'aura pu être terminé, le canal Albert ne pourra être utilisé. Il en résulte un préjudice aussi considérable pour la région de Liège et pour la Campine que pour la région d'Anvers;

2^o la construction d'une seconde écluse maritime à grand débit doublant l'écluse du Kruisschans.

La situation actuelle est pleine de dangers, qui avaient été dénoncés dès avant la guerre. L'écluse Royers ne permet le passage des grands navires de haute mer qu'à marée haute. L'écluse du Kruisschans constitue la grande voie de communication entre l'Escaut maritime et le réseau des bassins d'Anvers. Dernièrement, un accident est survenu à cette écluse; s'il n'avait heureusement pu y être remédié, et comme l'écluse Royers est actuellement hors d'usage, 46 navires de mer auraient été, pour un temps indéfini, enfermés dans les bassins d'Anvers; l'accès des bassins à d'autres navires eut été rendu impossible, et le ravitaillement comme le commerce d'exportation de la Belgique en eussent été gravement compromis. Ce ne sont pas là des problèmes anversois : la nation toute entière est intéressée à ce que le débouché maritime, par où transitent 83 % de ses importations et de ses exportations, ne soit pas à la merci d'un accident. Il est donc d'une importance capitale que l'écluse maritime actuelle du Kruisschans soit doublée, sans retard, d'une seconde écluse maritime, qui mette le port d'Anvers et le pays tout entier à l'abri des conséquences d'un accident — ou d'un attentat — toujours possibles. Ce travail

est tellement important qu'il devrait avoir la préférence sur tous autres travaux. On ne peut que s'étonner de ce que, sur un total de crédits de 974 millions pour travaux maritimes, pas un franc ne soit prévu, fût-ce même pour les travaux d'étude de la construction d'une nouvelle écluse maritime doublant celle du Kruisschans. J'ai, en conséquence, l'honneur de proposer un amendement au projet de loi, amendement qui prévoit un crédit de 1.000.000 de francs pour les travaux d'étude de la construction de cette deuxième écluse maritime.

* * *

Mais l'examen du projet de loi contenant le budget extraordinaire amène d'autres constatations et provoque d'autres remarques.

1^o Alors qu'aucun crédit n'est prévu pour des travaux au port d'Anvers, des crédits très importants sont inscrits au budget pour des travaux intéressant le canal Gand-Terneuzen, le port de Gand et le bouchon de Lanaye. Ces crédits impliquent des décisions de principe sur des projets de grande envergure au sujet desquels le Parlement n'a pas encore été appelé à se prononcer — des crédits pour des travaux qui, une fois engagés, placeront le Parlement devant un fait accompli et l'obligeront à voter par la suite des dépenses d'un montant formidable.

C'est ainsi que, sous la rubrique « Travaux nouveaux », on trouve, et un crédit de 1.000.000 de francs pour « étude » des travaux d'amélioration du canal Gand-Terneuzen sur territoire belge, et un crédit global de 25 millions pour les premiers travaux d'un « canal circulaire autour de Gand ». La note justificative renseigne que « l'établissement de ce nouveau canal provoquera une dépense évaluée provisoirement à 485 millions au prix de mai 1940. » Au coefficient 3, il s'agit donc d'un travail devant coûter 1 1/2 milliard; mais, d'après les renseignements émanant de techniciens expérimentés, l'exécution de ce travail coûtera en réalité de 2 1/2 à 3 milliards.

Or, il s'agit en l'espèce d'un travail d'intérêt purement local, dont l'utilité n'est pas démontrée, au sujet duquel aucun renseignement n'est fourni au Parlement, et sur le principe duquel le Parlement n'a pas été amené à se prononcer. Le Parlement doit bien savoir que le crédit de 25 millions qui lui est demandé pour 1947 n'est que la première tranche d'une dépense qui pourra atteindre 2 1/2 à 3 milliards. Avant de demander le vote de ce premier crédit au Parlement, il est indispensable que celui-ci soit éclairé complètement, et sur la dépense totale, et sur l'utilité nationale du travail projeté.

A ce sujet, il me revient que les expropriations en vue de l'exécution de ces travaux auraient déjà été déclarées d'intérêt public, alors que le Parlement ne s'est pas prononcé sur le principe même des travaux. Je désire savoir si cela est exact; je désire savoir aussi si le coût des expropriations est inclus dans l'estimation du coût des travaux à 485 millions (valeur de 1940), ou s'il est compris dans le crédit de 170 millions prévu à l'article 28; en tous cas, je désirerais savoir à quels travaux se rapporteront les expropriations couvertes par le crédit de 170 millions à l'article 28.

2^o Les mêmes objections de principe s'appliquent au crédit de 5.000.000 de francs prévu pour « la suppression du bouchon de Lanaye »; on ne désire aucunement contester ici l'importance que peut présenter ce travail; il s'agit d'une question de principe : le Parlement n'a pas encore eu à se prononcer

sur le principe même de ce travail, alors que, par le vote de ce crédit, il se trouvera engagé. Il est à noter que le texte du projet de loi a soin de préciser, en ce qui concerne ce crédit, « qu'il ne s'agit que de la première tranche d'une dépense *encore indéterminée*. » Il est inadmissible qu'en votant un crédit de 5 millions, le Parlement engage ainsi en fait des dépenses qui seront probablement énormes *et dont on se déclare incapable d'évaluer le montant*.

*
* *

Avant d'engager ainsi, par des crédits fragmentaires, des travaux dont le coût sera démesuré et qui, par leur importance, empêcheront que soient exécutés au port d'Anvers les travaux indispensables, il conviendrait que le Parlement ait l'occasion de discuter au préalable l'ensemble de la politique portuaire de la Belgique. Il s'agirait de savoir si on va répéter les erreurs de Zeebrugge, engloutir des milliards — souvent en pure perte — pour donner satisfaction à des intérêts locaux; si l'on va disperser les efforts et les ressources; ou si, au contraire, on va concentrer des efforts et des ressources qui sont limités par nos possibilités budgétaires, sur l'amélioration du seul port national, Anvers, qui, je le répète, représente à lui seul 83 % de notre trafic maritime.

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1946-1947.

VERGADERING VAN 24 JUNI 1947.

Verslag uit naam van de Commissie voor de Buitengewon Begroting belast met het onderzoek van het Wetsontwerp houdende de Begroting van Buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1947.

(Zie de nrs 4-XXII, 72, 127, 130, 158, 161, 174, 194, 197, 232, 233, 250 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 18, 19, 20 en 27 Februari, 5 Maart, 28 en 29 Mei 1947); nr 170 (zitting 1946-1947) van de Senaat.)

Aanwezig : de hh. GILLON, voorzitter; BOUILLY, BOULANGER, DE BRUYNE (Edg.) DERBAIX, DE SMET (P.), GODDING, MERTENS, MISSIAEN, MOREAU DE MELEN, MULLIE, Mevr. SPAAK de hh. SPREUTEL, VAN BELLE en LOGEN, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het ontwerp van Begroting van buitengewone Uitgaven en Ontvangsten, dat ons door de Kamer der Volksvertegenwoordigers wordt overgemaakt, vermeldt :

1° *Aan uitgaven*, de som van 18 milliard 142 miljoen 199 duizend frank tegenover 21 milliard 651 miljoen 803 duizend 289 frank voor dienstjaar 1946, dit is voor het onderwerpeijk dienstjaar 3 milliard 489 miljoen 604 duizend 289 frank minder;

2° *Aan ontvangsten*, de som van 12 milliard 775 miljoen 116 duizend frank tegenover 18 milliard 314 miljoen 416 duizend frank voor dienstjaar 1946, dit is voor het onderwerpeijk dienstjaar, 5 milliard 539 miljoen 300 duizend frank minder.

Wat de ontvangsten betreft, vraagt uw Commissie aan de h. Minister of het bedrag van de in de artikelen 8, 9 en 10 voorziene ramingen onderscheidenlijk : 5 milliard als belasting op het kapitaal; 2 1/2 milliard als bijzondere belasting op de winsten uit leveringen en prestaties voor de vijand en 4 1/2 milliard als extrabelasting op de in oorlogstijd behaalde uitzonderlijke inkomsten, winsten en baten :

1° wel op de hoogte staat van het recht van de Staat op belasting van de bedoelde belastingplichtigen;

2° werd vastgesteld volgens volkomen gecontrôleerde en op het tijdstip van ten kohierebrenging steeds bestaande gegevens.

Uw Commissie wenst buitendien het bedrag te weten van de werkelijke ontvangsten, van de toepassing van de voormelde belastingwetten af tot de meest nabije datum.

Wat de uitgaven betreft, is de verlaging gecontrôleerd als volgt :

a) Krediet voor de Rijksschuld over 1946 fr.	19.761.000:000
Krediet voor de Rijksschuld over 1947	13.522.500.000
Zegge <i>minder</i> voor 1947. fr.	6.238.500.000
	=====

b) Kredieten voor de andere Ministeries :

over 1947 fr.	4.619.699.000
over 1946	1.870.803.289
Zegge <i>meer</i> voor 1947. fr.	2.748.895.711

Het verschil tussen het minder saldo a) en het meersaldo b) is het te verifiëren minderbedrag, zegge 3 milliard 489 millioen 607 duizend 289 frank in totaal.

Uw Commissie opperde enig bezwaar om een begroting te behandelen waarvan zij wist dat zij voor inkrimping vatbaar was, daar zij er van op de hoogte was dat de Regering de bedoeling had wijzigingen voor te stellen op de vóór het einde van verleden jaar ingediende begrotingsontwerpen voor 1947.

Het indienen van het wetsontwerp n^o 348, houdende vermindering van sommige voor het dienstjaar 1947 op de begroting uitgetrokken kredieten, heft die bezwaren op en uw Commissie neemt akte van de voorgestelde verminderingen.

Ten aanzien van het oorspronkelijk globaal cijfer, vertegenwoordigt de vermindering 4,71 %. Dit cijfer is evenwel willekeurig, in die zin dat kredieten niet gewijzigd zijn.

Bij wijze van voorbeeld geven wij hierna de tabel van de verminderingen voor de Ministeries waarvoor kredieten op de buitengewone begroting aangekend zijn :

	Vermindering in Buiteng. kred. (millioenen fr.) (duizend. frank)		t. h.
Volksgezondheid fr.	57.750	216.550	26,66
Openbare Werken	333.350	2.450.775	13,60
Landsverdediging	26.000	342.550	7,32
Financiën.	55.000	147.639	37,25
Verkeerswezen	382.482	1.181.613	32,36
	854.582	4.339.127	19,69

Zonder daarom op de bespreking van bedoeld wetsontwerp te willen vooruitlopen, en zonder te miskennen dat sommige kredieten onbekrimpbaar zijn, is het de verslaggever niettemin veroorloofd zich te verwonderen over het verschil van de toegepaste behandeling.

DE ONTWIKKELINGSGANG VAN DE BUITENGEWONE BEGROTING

Wij maken uitzondering voor de kredieten betreffende de Rijksschuld in dit hoofdstuk. Zoals wij het verleden jaar deden, vergelijken wij de cijfers van de buitengewone begroting van de vooroorlogse jaren met die van de jaren na de bevrijding.

Het cijfer van 1937 wordt beschouwd als gelijk aan 100.

Jaren.	Sommen in millioenen	Indexpercentage.
—	—	—
1937	2.877	100
1938	2.573	89,4
1939	2.144	74,5
1945	592	20,6
1946	1.870	65
1947	4.619	160

Ten opzichte van 1937, staat het cijfer van 1947 dus op indexpercentage 160. Men kan zeggen dat zulks niets overdrevens heeft, wanneer men denkt aan de verminderde koopkracht van onze munt. Die verhoging zou zelfs als lager dan de behoeften kunnen beschouwd worden, wanneer men rekening houdt dat op het gebied van grote werken ten algemenen nutte er een overgrote achterstand in te halen is.

De vraag die zich stelt is of, in de tegenwoordige omstandigheden, het wel aangewezen is belangrijke kredieten te besteden aan onbetwistbaar nodige werken, ofwel of het niet wenselijk is de uitvoering van die werken uit te stellen tot wanneer de conjunctuur voor ons land gunstiger zal zijn.

Een andere gewichtige vraag stelt zich hier. In het gedeelte « Nota tot staving van de ramingen van uitgaven », wordt opgemerkt dat kredieten gevraagd worden voor de studie en de uitvoering van grote werken over welke beginsel het Parlement nog niet gevraagd werd uitspraak te doen. Sluit de goedkeuring van de begroting in dat de onder de titel « Nieuwe werken » vermelde werken worden goedgekeurd?

Een derde vraag, van een andere aard doch niet minder belangrijk, stelt zich eveneens. Wij stelden ze reeds in ons verslag van verleden jaar en in de Kamer der Volksvertegenwoordigers werd zij opnieuw te berde gebracht. Zijn al de door het wetsontwerp gevraagde kredieten wel bestemd tot uitbreiding van het nationaal bezit? Het blijkt dat kredieten bestemd zijn tot dekking van kosten van onderhoud van dit bezit.

Zonder aan de eerste vraag een definitieve oplossing te willen geven, hebben wij verder in dit verslag geantwoord op een door een commissielid aangewezen bijzonder geval.

Wat de twee andere vragen betreft, berust het op de h. Minister van Begroting daaraan gevolg te geven.

VERDELING VAN DE KREDIETEN ONDER DE MINISTERIES.

In de navolgende tabel rangschikken wij de Ministeries naar de volgorde van de hoegrootheid van de gevraagde kredieten en daartegenover plaatsen wij het percentage van het totaal van de Begroting (met uitzondering van de Rijksschuld) :

Ministeries.	Gevraagde kredieten.	%
1. Openbare Werken fr.	2.450.775.000	53,05
2. Verkeerswezen	1.181.613.000	25,58
3. Landsverdediging	342.550.000	7,41
4. Wederopbouw	255.000.000	5,52
5. Volksgezondheid en Gezin.	216.550.000	4,69
6. Financiën.	147.639.000	3,20
7. Economische Zaken.	16.000.000	0,35
8. Landbouw	7.190.000	0,15
9. Buitenlandse Handel	2.382.000	0,05
Totaal . . fr.	4.619.699.000	100,—

Er moet op gewezen worden dat het Ministerie van Openbare Werken en dat van Verkeerswezen te zamen 78,63 % van het totaal der gevraagde kredieten voor hun rekening nemen. Het saldo, dit is 21,37 %, wordt onder de zeven andere Ministeries verdeeld.

Maar, en dit stelt een nieuwe vraag, het is ons nuttig gebleken de verhouding te zoeken voor de eerste twee in de vorenstaande tabel aangehaalde Ministeries, tussen hun kredieten op de buitengewone begroting en het bedrag van hun eigen begroting.

De voor het eerste gevraagde buitengewone kredieten vertegenwoordigen 89,6 % van het bedrag van zijn eigen begroting (2.450 miljoen tegenover 2.732 miljoen).

Voor het Ministerie van Verkeerswezen belopen de buitengewone kredieten ongeveer 40,6 % van het totaal van de gewone begroting (1.181 miljoen tegenover 2.908 miljoen).

Er bestaan zeker redenen om het Parlement te vragen afzonderlijk een gewone begroting en een buitengewone begroting goed te stemmen, waarin men de meeste ministeriële departementen terugvindt.

Is het werkelijk niet mogelijk de behoeften van elk der Ministeries vast te stellen, met inbegrip van de buitengewone uitgaven, en voor de buitengewone begroting alle uitgaven voor te behouden welke voorzien worden met het oog op een werkelijke aangroei van aan alle Belgen gemene goederen?

Laten wij, na deze algemene beschouwingen, in de volgorde van het wetsontwerp, de voor elk van de Ministeriële Departementen gevraagde kredieten onderzoeken.

Kredieten voor de Dienst der Rijksschuld.

Dertien milliard 522 miljoen 500 duizend frank, dit is 74,53 % van het totaal bedrag der buitengewone begroting.

In die som is de som van 1 milliard 522 miljoen 500 duizend frank begrepen voor intresten en gedeelten van intresten op de 3 1/2 % Muntsaneringslening. Het blijkt ten overvloede dat dit niet de enige last van de Rijksschuld vormt. Op de gewone begroting van dezelve komt nog een raming van uitgaven voor intresten voor, ten bedrage van 6.589 miljoen.

Voor de buitengewone aflossing van de Muntsaneringslening is dus een som van 12 milliard voorzien.

Om tegen die kredieten op te wege wordt aan ontvangsten 12 duizend 512 miljoen inkomsten verwacht uit de verscheidene belastingen : op het kapitaal, op de winsten uit leveringen en prestaties voor de vijand, op de uitzonderlijke inkomsten, winsten en baten in oorlogstijd behaald, en nalatigheidsintresten betreffende de inning van de bedoelde belastingen.

De toelichting op het wetsontwerp geeft nuttige inlichtingen (zie ook het verslag van de h. Schot, over de Rijksschuldbegroting, Senaat, Gedr. St. 175).

Krediet voor het Ministerie van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel.

Twee miljoen 382 duizend frank, waarvan 2 miljoen uit hoofde van vaste voorschotten met het oog op de betaling van op de Staat berustende uitgaven (3 miljoen minder dan het krediet voor 1946) en 382 duizend frank, bedrag van de annuïteiten verschuldigd op aanschaffing van onroerende goederen in het buitenland (100.711 frank meer dan het krediet van 1946).

Ziehier de bijzonderheden omtrent de te betalen annuïteiten :

Plaatsen.	Totaal aantal annuïteiten	Vereffende annuïteiten inclusief 1947	Bedragen.	Meer dan in 1946
—	—	—		—
Wenen	20	13	240.000	80.711
Bangkok	18	12	62.000	onveranderd
Kopenhagen	60	3	80.000	20.000

De annuïteit op onroerend goed te Wenen is betaalbaar in Dollars en die te Kopenhagen in Deense Kronen. De stijging van die deviezen verantwoordt de kredietverhogingen.

Kredieten voor het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin.

Artikelen 7 tot 16, 216 miljoen 550 duizend frank.

Per artikel vergelijken wij de voor 1946 verleende kredieten met de voor 1947 gevraagde kredieten. Bijdrage-aandeel.

Artikel 7. — Buitengewone werken :

	1947	1946	Vershil in 1947
Overwelving van de Zenne . . fr.	3.000.000	3.000.000	onveranderd
Ontwatering stroomopwaarts van Luik.	8.000.000	5.000.000	+ 3.000.000
Woluweriool	22.000.000	12.000.000	+ 10.000.000
Opvangen van de waters der Haine.	40.000.000	18.000.000	+ 22.000.000
Riolen van de Molenbeek en van de Pontbeek	16.500.000	—	+ 16.500.000
TOTALEN. . fr.	89.500.000	38.000.000	+ 51.500.000

Artikel 8. — Bijdrageaandeel in de kosten van de werken die op de Volksgezondheid en de Hygiëne betrekking hebben.

	1947	1946	Minder 1947
1. Waterleidingen, riolen, enz. . fr.	3.000.000	7.000.000	4.000.000
2. Zwemdokken, speelpleinen, enz. .	6.000.000	21.000.000	15.000.000
3. Verplegingsinrichtingen, gezondheidscentra, enz.	1.000.000	2.000.000	1.000.000
TOTALEN. . fr.	10.000.000	30.000.000	20.000.000

Uw Commissie betreurt de tegenover het vorig dienstjaar toegepaste vermindering en namelijk die van de bijdragen voor de waterleidingen, rioolbouwwerken, gelet op het aantal gemeenten dat nog van die inrichtingen verstoken is.

Artikel 9. — 100 miljoen voor bijdragen door middel van subsidiën : a) in de kosten van herstelling en aanleg van speelpleinen, zwemdokken, enz., en b) voor aanschaffing en bouw van jeugdherbergen.

Het in de Kamer ingediend wetsontwerp voorzag voor a) 50 miljoen voor de oprichting van twee ontspanningsparken, het een in het Vlaamse land, het andere in Wallonië, en voor b) 75 miljoen.

De Kamer heeft een amendement goedgekeurd waarbij het eerste krediet werd afgeschaft en het tweede met 25 miljoen werd verhoogd.

Uw Commissie keurt de op het oorspronkelijk ontwerp toegepaste verandering goed.

Artikel 10. — Inrichting van het binnenstrand te Hofstade : 14 miljoen 750. duizend frank tegenover 5 miljoen 880 duizend voor 1946. Het gaat hier wel om vastgelegde kredieten. Het Departement hoopt dat het ganse domein in 1948 ter beschikking van het publiek zal gesteld worden.

De artikelen 12 en 13 zijn pro memorie vermeld.

Verleden jaar was het ook zo voor artikel 12, luidende als volgt : « Tegemoetkoming aan het Speciaal Fonds, ingesteld bij artikel 7 van de wet dd. 7 October 1928, voor het uitbetalen van de krachtens het koninklijk besluit dd. 10 Augustus 1935 verleende premiën aan de personen die een goedkope woning kopen of laten bouwen ».

Uw Commissie wenst te weten of het Speciaal Fonds, waarvan sprake, voldoende grondkapitaal bezit en welk het bedrag is van de in 1945 en 1946 betaalde premiën.

Verleden jaar had men 10 miljoen voor toelagen aan het bij het besluit van 13 December 1945 opgericht Speciaal Fonds voorzien, met het oog op betaling : a) van teruggaven van intrest verleend aan mijnwerkers die een lening sloten voor het aankopen of het bouwen van een woning; b) van de borgtochten tot goede afloop, door de Staat verleend ten gunste van bemiddelende kredietverenigingen. Voor 1947 is generlei krediet gevraagd.

De h. Minister zou alle dienstige inlichtingen moeten verstrekken betreffende het gebruik van het krediet van 1946 : aantal toegekende leningen, bedrag van die leningen, totaal van de teruggaven van intresten, enz. per kolenbekken.

Kredieten voor het Ministerie van Openbare Werken.

Zoals wij het hierboven hebben gezegd, neemt dit Departement meer dan 53 % van het totaal bedrag der gevraagde kredieten op : 2.450 miljoen 775 duizend frank, tegenover 993 miljoen 925 duizend frank voor het dienstjaar 1946. dit is 1 milliard 456 miljoen 850 duizend frank vermeerdering.

Ziehier per hoofdstuk de voor 1946 verkregen en voor 1947 gevraagde kredieten :

Hoofdstukken.	1947 (in duizenden frank)	1946	Verschil tegen- over 1946	
Wegen	222.100	55.450	+	166.650
Gebouwen	312.575	163.675	+	148.900
Waterwegen	1.056.700	168.000	+	888.700
Gemeetewerken en stedenbouw	835.600	580.500	+	255.100
Allerlei	23.800	26.300	—	2.500
TOTALEN. . fr.	2.450.775	993.925	+	1.456.850

Ten aanzien van de gevraagde belangrijke kredieten drukt uw Commissie de mening uit dat een met de regelen van een goed beheer overeenstemmende gedragslijn ter zake van openbare werken, zou moeten aangenomen worden, te weten :

1^o voor de nabije toekomst :

aan het Parlement al de ontwerpen van werken voorleggen, met memorie van toelichting, raming voor het geheel, vermoedelijke duur van de werken, begrotingsklassen, enz.;

2^o voor het onmiddellijke :

een algemene inventaris van de werken in uitvoering opmaken, met, voor elk een summiere beschrijving, oorspronkelijke raming, reeds uitgegeven sommen stand van vordering der werken.

Er is wel de nota bij het wetsontwerp waarin wij reeds kostbare inlichtingen vinden. Maar dat is niet voldoende.

Een lid van de Commissie bespreekt het uittrekken, op de begroting, van een krediet van 5 miljoen voor het afschaffen van de stop te Ternaaien, terwijl het Parlement dienaangaande nooit iets beslist heeft.

Aan onze geachte collega wordt geantwoord dat het verdwijnen van de stop te Ternaaien een even nationaal als gewestelijk belang biedt, dat de kwestie herhaaldelijk in de Kamer werd besproken, dat, rekening gehouden dat de uitvoering van dat werk afhankelijk is van een overeenkomst met onze Noorderburen, onze Regering heeft aanvaard dit krediet op de begroting uit te trekken, om van haar wil te getuigen bij de Nederlandse Regering stappen te doen.

Hetzelfde lid drukt ook zijn verwondering uit over het uittrekken van kredieten ten belope van 25 miljoen voor de uitvoering van voorbereidende werken tot de aanleg van een ringvaart rondom Gent, waarvan de kosten op 485 miljoen, prijs van Mei 1940, geraamd worden.

De geachte collega spreekt zijn ontgoocheling erover uit dat geen enkel krediet voor de aan de haven van Antwerpen uit te voeren werken werd voorzien.

Als bijlage geven wij de nota van het lid dat die de zoeven gerapporteerde opmerkingen uitgebracht heeft.

Kredieten voor het Ministerie van Verkeerswezen.

Het totaal bedrag van de gevraagde kredieten is als volgt onderverdeeld met groepering van de posten van dezelfde aard :

a) Toelage aan het Fonds opgericht voor de Noord-Zuidverbinding (artikel 62): 400 miljoen frank;

b) Werken betreffende de spoorwegen (artikelen 63 tot en met 70) : 91.647 duizend frank;

c) Luchtvaart (artikelen 72 en 73) : 521 miljoen 437 duizend frank;

d) Bijdrage van de Staat in de oprichting van het maatschappelijk kapitaal van de S.A.B.E.N.A. en van de intercommunale maatschappij belast met het uitvoeren van de toegangswegen tot het luchtvaartterrein van Brussel (artikelen 74 en 75) : 1,7 miljoen;

e) Posterijen (artikel 76) : 145 miljoen;

f) Marine en Zeestrijdkrachten (artikelen 77 tot 81) : 21 miljoen 829 duizend frank.

Bespreking : Artikel 62. — Een lid vraagt welke uit rechtskundig oogpunt de gevolgen zouden zijn van een opschorting van de werken der Noord-Zuidverbinding. Hij vraagt zich af, nu zovele huishoudens armzalig gehuisvest zijn, of het geen pas zou geven de voltooiing van de werken uit te stellen en de ganse financiële inspanning van de Staat te mobiliseren om woonhuizen te bouwen.

Aan het geacht lid wordt geantwoord dat er niet alleen gevolgen van rechtskundige aard zijn, maar ook en vooral gevolgen van technische, economische en financiële aard.

Uit technisch oogpunt zouden van een stopzetting der werken de meest zwaarwichtige gevolgen te vrezen zijn, gelet op de tegenwoordige staat van vordering. De uitgravingen op grote diepte zouden voortdurend moeten onderhouden worden, om instortingen te vermijden. Het ondergrondse watervlak

zou op het tegenwoordig peil moeten gehouden worden, op gevaar van overstromingen van de beneden peil liggende werkterreinen. Het schragen van de opstaande bouwwerken zou, schijnt het ons, moeten uitgevoerd worden.

Uit economisch oogpunt, lijdt het geen twijfel dat de opschorting van de werken de meest nadelige gevolgen zou hebben : uitstel van de werken ter verbinding van de verschillende spoornetten en van hun electrificering; onmogelijkheid om aan nieuwe en talrijke terreinen hun eigen bestemming te geven; treurig schouwspel, in het hartje van de stad, van verlaten werkterreinen.

En, uit financieel oogpunt, kan men zich voorstellen dat het een ramp zou zijn : overgrote beleggingen, totaal renteloos gedurende onbepaalde tijd; ten gevolge daarvan ophoping van achterstallige intresten en niet verrichte aflossingen; onmogelijkheid voor de hoofdstad belastinginkomsten te halen uit het van waarde maken van terreinen voor handelshuizen; besteden van belangrijke kapitalen voor werken van onderhoud en instandhouding van de reeds uitgevoerde werken.

In strijd met hetgeen het geacht lid denkt, en hoewel aan het vraagstuk van de spoedige bouw van woonhuizen de meeste belangstelling gewijd wordt, oordeelt de meerderheid van de Commissie dat de voltooiing der Noord-Zuid-verbindingswerken zeer actief moet bevorderd worden.

Een lid heeft het over de kwestie van het aantal luchtvaartterreinen ten opzichte van de uitgestrektheid van het land. Er bestaat geen aanleiding om dit aantal onberaden te vermenigvuldigen. Een ander lid verstrekt inlichtingen naar aanleiding van het luchtvaartterrein van Koksijde (artikelen 72 en 73).

Naar aanleiding van artikel 74 dat luidt : « Bijdrage van de Staat in de oprichting van het kapitaal van de S.A.B.E.N.A., 1,5 miljoen, stelt een lid de navolgende vragen :

a) Welke zijn de verscheidene, thans door de S.A.B.E.N.A. in bedrijf genomen lijnen?

b) Om de rendabiliteit van elk dezer lijnen te kunnen beoordelen, welk is de bedrijfscoëfficiënt van de vliegtuigen voor de laatste twaalf maanden : aantal passagiers per 1.000 kilometer afgelegde afstand en alle andere nuttige aanduidingen?

c) Welke zijn de bedrijfsuitkomsten voor de laatste twaalf maanden, eensdeels, voor de lijn België-Congo, anderdeels, voor de gezamenlijke andere door de S.A.B.E.N.A. in bedrijf genomen lijnen?

d) Welk is de prijs van het reisbiljet, met aanduiding van de afgelegde afstanden, voor elk der door de S.A.B.E.N.A. in bedrijf genomen lijnen?

Een lid herinnert er aan dat de Regering reeds te voren haar akkoord had gegeven over de oprichting van een Bijzonder Fonds van 2 milliard voor werken van bouw, inrichting en uitrusting van schoolgebouwen voor het middelbaar onderwijs. Welnu, er is geen enkel krediet voorzien voor het grondkapitaal van dit Fonds.

De h. Minister van Openbare Werken antwoordt dat werken betreffende dit onderwerp reeds in uitvoering zijn. De lijst van die werken zal aan het geacht lid worden medegedeeld.

De h. Minister van Begroting heeft zijn standpunt over de grote openbare werken wel willen uiteenzetten. Hij voorziet het opmaken van een planning die over een bepaalde tijdsperiode zou lopen.

Het lid dat een neenstem heeft uitgebracht, heeft zijn stemming verantwoord door de beschouwing dat het hem niet mogelijk schijnt, door de begroting goed te keuren, daardoor zelf kredieten goed te keuren die het beginsel van overgrote uitgaven vastleggen voor werken waaromtrent het Parlement niet in staat werd gesteld de noodzakelijkheid, noch de totale kosten te beoordelen.

Hetzelfde lid dient een amendement in dat er toe strekt 1 miljoen frank meer uit te trekken voor werkzaamheden in verband met de studies van het bouwen van een tweede zeesluis in de haven van Antwerpen.

Daar de Minister van Openbare Werken de verzekering heeft gegeven dat de van dit belangrijk en nuttig werk te maken studie binnen de kortst mogelijke tijd zal aangevangen worden, en dat de uitgaven in verband met die studie op artikel 32 van de begroting zullen kunnen aangerekend worden, wordt het amendement door de indiener niet gehandhaafd.

Onderhavig verslag werd met algemene stemmen goedgekeurd.

De begroting werd aangenomen met 10 stemmen tegen 1 stem ; drie leden onthielden zich.

Bijgevolg hebben wij de eer aan de Hoge Vergadering voor te stellen de buitengewone begroting, zoals die is ingediend, goed te keuren.

De Verslaggever,
F. LOGEN.

De Voorzitter,
R. GILLON.

BIJLAGE

NOTA.

De artikelen 27 en 28 van het wetsontwerp houdende de begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1947 — die 18 milliard 142.199.000 frank beloopt — voorzien kredieten tot een totaal van 974.700.000 fr., besteed « aan werken tot verbetering van de kust, de havens en het net der bevaarbare waterwegen », — « aan het bouwen van kunstwerken » ; — « aan het aanschaffen van de nodige gronden voor waterbouwwerken ». — In dit aanzienlijk bedrag komt geen enkel krediet voor betreffende rechtstreeks de haven van Antwerpen aanbelangende werken, terwijl het scheepsverkeer te Antwerpen ongeveer 83 % van het totaal scheepsverkeer van België vertegenwoordigt.

Dergelijke toestand is des te minder aannemelijk daar het in bedrijvigheid houden van onze grote nationale haven dringende herstellingswerken vergt, de ene ten laste van de gewone, de andere ten laste van de buitengewone begroting.

In dit opzicht is het niet aan te nemen dat de meest noodzakelijke onderhoudswerken, als daar zijn het baggeren van de vaargeulen in de Schelde, gedurende talrijke maanden na de bevrijding en tot vóór korte tijd niet uitgevoerd werden; dat twee jaren na het einde van de oorlog, nog geen aanvang gemaakt werd met het vernietigen en het wegnemen van verscheidene schepen, die in de Schelde tot zinken gebracht werden en de scheepvaart bemoeilijken.

Wat betreft de dringende werken, die in de buitengewone begroting zouden moeten voorzien worden, doch het niet zijn, wil ik namelijk vermelden :

1^o de voltooiing van de herstellingswerken van de sluizen van het Albertkanaal. Zolang dit werk niet zal voltooid zijn, kan het Albertkanaal niet in gebruik genomen worden. Daaruit volgt een zeer grote schade voor het Luikerland evenals voor de Kempen en voor het Antwerpse;

2^o het bouwen van een tweede zeesluis voor grote doorvaart ter aanvulling van de Kruisschans.

De tegenwoordige toestand is vol van gevaren, die reeds voor de oorlog werden aangeklaagd. De Royerssluis laat slechts de doorvaart van grote zeesschepen toe bij hoge tij. De Kruisschans vormt de grote verbindingsweg tussen de Zeeschelde en het net van de Antwerpse dokken. Onlangs is deze sluis defect geraakt; had men dit niet gelukkig kunnen verhelpen, en er op gelet dat de Royerssluis thans buiten gebruik is, zouden 46 zeesschepen voor onbepaalde tijd in de Antwerpse dokken afgesloten gelegen hebben; de toegang van de dokken voor andere schepen zou onmogelijk geweest zijn en de voedselvoorziening, evenals de exporthandel van België, zouden daardoor ernstig geleden hebben. Wij hebben hier niet te doen met Antwerpse vraagstukken : de ganse natie heeft er belang bij dat die toegang naar zee, waarover 83 % van haar invoer en uitvoer transiteren, niet aan het toeval van een defect overgelaten zij. Het is dus van hoofdzakelijk belang dat de tegenwoordige zeesluis, de Kruisschans, zonder verwijl naast haar een tweede aanvullende zeesluis krijg, die de Antwerpse

haven en het ganse land voor de gevolgen van een ongeval — of van een steeds mogelijke aanslag — vrijware. Dit werk is van zulkdanig belang dat het de voorkeur boven alle andere werken zou moeten krijgen. Men kan niets anders dan er zich over verwonderen dat op een kredietentotaal van 974 miljoen voor zeewerken, geen frank is voorzien, al was het maar voor de studiewerken in verband met het bouwen van een nieuwe zeesluis ter aanvulling van de Kruisschans. Ik heb bijgevolg de eer een amendement op het wetsontwerp voor te stellen, amendement dat een krediet van 1 miljoen frank voorziet voor de studiewerkzaamheden in verband met het bouwen van die tweede zeesluis.

* * *

Maar het onderzoek van het wetsontwerp, houdende de buitengewone begroting, brengt andere bevindingen teweeg en leidt tot andere opmerkingen.

1^o Terwijl geen enkel krediet voor de werken aan de haven van Antwerpen voorzien is, zijn zeer belangrijke kredieten op de begroting uitgetrokken voor werken betreffende het kanaal Gent-Terneuzen, de haven van Gent en de stop van Ternaaien. Die kredieten sluiten principiële beslissingen in over ruim opgevatte plannen waaromtrent het Parlement nog niet gevraagd werd uitspraak te doen, kredieten voor werken die, eens begonnen, het Parlement tegenover een voltrokken feit zullen stellen en kunnen verplichten achteraf uitgaven tot een reusachtig bedrag goed te keuren.

Aldus vindt men onder de rubriek « Nieuwe werken », een krediet van 1 miljoen frank voor studie van de verbeteringswerken aan het kanaal Gent-Terneuzen op Belgisch grondgebied en een globaal krediet van 25 miljoen voor werken aan een ringvaart rond Gent. De toelichting vermeldt dat de aanleg van die nieuwe vaart een uitgave zal teweegbrengen voorlopig geschat op 485 miljoen, prijs in Mei 1940 ». Volgens de coëfficiënt 3, gaat het dus om een werk dat 1,5 milliard moet kosten; maar volgens door ervaren technici verstrekte inlichtingen zou de uitvoering van dat werk in werkelijkheid 2,5 tot 3 milliard kosten.

Welnu, het gaat ter zake om een werk van louter plaatselijk belang, waarvan het nut niet bewezen is, waaromtrent aan het Parlement geen enkele inlichting werd verstrekt en over het beginsel waarvan het Parlement er niet toegebracht werd uitspraak te doen. Het Parlement moet wel weten dat het krediet van 25 miljoen dat voor 1937 gevraagd wordt, slechts de eerste klasse is van een uitgave die 2,5 en 3 milliard zal kunnen bereiken. Alvorens aan het Parlement de goedkeuring van dit eerste krediet te vragen, is het noodzakelijk dat het volkomen, en over de totale uitgave, en over het nationaal nut van het inzicht gestelde werk voorgelicht zij.

Dienaangaande is het mij ter oore gekomen dat de onteigeningen met het oog op de uitvoering van die werken reeds van algemeen nut zijn verklaard geweest, terwijl het Parlement over het beginsel zelf van de werken geen uitspraak heeft gedaan. Ik wens te weten of dit juist is; ik verlang ook te weten of de kosten van de onteigeningen in de raming van de kosten der werken, 485 miljoen (waarde 1940) inbegrepen zijn, ofwel in het krediet van 170 miljoen, in artikel 28 voorzien; in elk geval, zou ik willen weten op welke werken de onteigeningen, waarvoor het krediet van 170 miljoen in artikel 28 voorkomt, betrekking hebben.

2^o Dezelfde principiële bezwaren zijn van toepassing op het krediet van 5 miljoen frank, voorzien voor de opheffing van de stop te Ternaaien : men wenst hier geenszins het belang te betwisten dat dit werk kan bieden; het gaat om een principiële kwestie : het Parlement heeft nog geen uitspraak moeten doen over het beginsel zelf van dat werk, terwijl het door de goedkeuring van dat krediet zal verbonden zijn. Ter aanmerking diene dat de tekst van het wetsontwerp er voor zorgt, wat het krediet betreft, nader te omschrijven « dat het slechts gaat om de eerste klasse van een *nog onbepaalde* uitgave ». Het is onaannemelijk dat, door de goedkeuring van een krediet van 5 miljoen, het Parlement aldus feitelijk uitgaven vastlegt, die waarschijnlijk zeer omvangrijk zullen zijn en waarvan men zich onbekwaam verklaart het bedrag te ramen.

* * *

Alvorens aldus, door broksgewijze verleende kredieten, werken in te zetten waarvan de kosten buitensporig zullen zijn en die, door hun omvang, zullen beletten dat aan de haven van Antwerpen de onmisbare werken uitgevoerd worden, zou het betamen dat het Parlement vooraf de gelegenheid krije de havenpolitiek van België overzichtelijk te bespreken. Het gaat er om te weten of men de dwalingen van Zeebrugge gaat herhalen, milliarden verslinden — vaak zonder-enig nut — om plaatselijke belangen tegemoet te komen; of men de krachten en de middelen gaat versnipperen; ofwel of men, daarentegen, de krachten en de middelen, die door onze begrotingsmogelijkheden beperkt worden, zal samentrekken op de verbetering van de enige nationale haven, Antwerpen, die, ik herhaal het, zij alleen 83 % van ons scheepsverkeer vertegenwoordigt.