

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1956-1957.

SÉANCE DU 15 JANVIER 1957.

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 1957.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1956-1957.

VERGADERING VAN 15 JANUARI 1957.

Verslag van de Commissie van de Buitengewone Begroting, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1957.

Présents : MM. GILLON, président ; BLOCK, M^{me} CISELET, MM. Pierre DE SMET, DOUTREPONT, LEEMANS, MACHTENS, MOREAU DE MELEN, MOULIN, MULLIE, PAIRON, VAN BELLE, VAN BUGGENHOUT, M^{me} VANDERVELDE, VAN IMPE, VAN LOENHOUT et VANDERMEULEN, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a consacré quatre séances à l'examen du projet de budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1957.

Successivement, MM. les Ministres des Travaux Publics et de la Reconstruction, des Communications, de la Santé Publique et de la Famille, de la Défense Nationale, ont fait devant votre Commission un exposé général. Ils ont ensuite répondu aux questions posées par les commissaires.

Le présent rapport rend compte, dans leur ordre chronologique, de ces exposés et des discussions qui les ont suivis. En vue d'arriver à la meilleure présentation possible, le rapport groupe les différentes matières en chapitres distincts.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

En présentant le budget Extraordinaire de 1957 relatif à son Département, le Ministre fait remarquer qu'il convient, au préalable, d'examiner où en est l'exécution du budget de 1956.

R. A 5245.

Voir :

Documents du Sénat :

5-XXII (Session de 1956-1957) : Projet de loi ;
28, 66 et 85 (Session de 1956-1957) : Amendements.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Uw Commissie heeft vier vergaderingen besteed aan de ontwerp-begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1957.

Achtereenvolgens werd in uw Commissie een algemene uiteenzetting gegeven door de Ministers van Openbare Werken en van Wederopbouw, van Verkeerswezen, van Volksgezondheid en het Gezin, en van Landsverdediging. Daarna hebben de Ministers geantwoord op de vragen van de leden.

Dit verslag geeft die uiteenzettingen en de daaropvolgende besprekingen chronologisch weer. Ter bevordering van de leesbaarheid zijn de verschillende onderwerpen in afzonderlijke hoofdstukken ondergebracht.

MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN.

Bij de behandeling van de Buitengewone Begroting voor 1957 betreffende zijn Departement, merkt de Minister dat eerst nagegaan zou moeten worden hoe het staat met de uitvoering van de begroting voor 1956.

R. A 5245.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XXII (Zitting 1956-1957) : Wetsontwerp ;
28, 66 en 85 (Zitting 1956-1957) : Amendementen.

On ne peut, en effet, en matière de travaux publics, dissocier les réalisations d'une année de celles des années voisines. En fait, le budget d'une année est la continuation du budget de l'année précédente.

Analysant le budget de 1956, le Ministre fait remarquer qu'appliquant la politique d'économie réclamée par le Ministre des Finances, il a prévu des diminutions importantes sur les crédits d'engagements.

Pour 1956, ces diminutions s'élèveront au total à plus d'un milliard et demi; elles résultent d'adjudications reportées à 1957, de travaux supprimés, de résultats d'adjudications inférieurs aux estimations, etc. Ces économies portent uniquement sur les travaux concernant les voies hydrauliques et les bâtiments.

Routes.

Aucune diminution en sera apportée aux crédits prévus pour l'exécution du programme pour 1956 du Fonds des Routes, lequel sera intégralement exécuté.

Bien que le budget de ce Fonds soit rattaché au budget Ordinaire, il est normal de le discuter en même temps que l'extraordinaire.

Le budget du Fonds Autonome des Routes de 1956 sera exécuté intégralement pour deux raisons bien distinctes.

Tout d'abord l'Exposition Universelle nécessite de grands travaux routiers dans l'agglomération bruxelloise, mais exige que plusieurs routes de l'Etat soient améliorées également en province.

La seconde raison est que la haute conjoncture actuelle n'affecte pas dans le sens de la hausse les prix des travaux routiers. Le Ministre cite comme exemple un récent résultat d'adjudications pour une entreprise moyenne où plus de douze soumissionnaires ont remis offre. La plus basse est notablement inférieure aux estimations basées sur les prix de travaux similaires effectués l'année précédente : ce qui prouve que la compétition entre entrepreneurs est vive et qu'en fait de travaux routiers le marché n'est pas saturé.

Le Ministre fait le résumé des principaux travaux routiers commencés au cours de l'exercice 1956 et mis à la disposition du public; l'autoroute Bruxelles-Ostende, le début de l'autoroute Anvers-Liège, l'amélioration de la route Anvers-Bruxelles, des travaux très importants dans l'agglomération bruxelloise.

Les crédits existants ont permis en outre de commencer partout dans le pays de sérieuses améliorations de notre réseau routier, aucune province n'a été oubliée.

* * *

Un commissaire s'intéresse à l'autoroute Anvers-Liège-Allemagne et demande au Ministre s'il envi-

Immers, de openbare werken die in de verschillende jaren uitgevoerd zijn, kunnen niet van elkander gescheiden worden. Feitelijk is de begroting van een bepaald jaar de voortzetting van de begroting van het vorige.

In zijn toelichting op de begroting voor 1956 wijst de Minister er op dat hij heeft willen tegemoetkomen aan de bezuinigingsplannen van de Minister van Financiën en dat hij derhalve de vastleggingskredieten aanzienlijk besnoeid heeft.

Voor 1956 zullen deze kredieten alles samen met meer dan 1,5 milliard verminderd worden; sommige aanbestedingen werden naar 1957 verschoven en bepaalde werken afgelast; de uitkomsten van enkele aanbestedingen bleven beneden de ramingen, enz. Deze besparingen betreffen uitsluitend de waterwegen en de gebouwen.

Wegen.

Er is geen vermindering voor de kredieten ten behoeve van het programma van het Wegenfonds voor 1956, dat volledig uitgevoerd zal worden.

Hoewel de begroting van dit Fonds verbonden is aan de gewone begroting, is het toch normaal dat ze samen met de buitengewone begroting besproken wordt.

De begroting van het zelfstandig Wegenfonds voor 1956 zal geheel en al uitgevoerd worden, en wel om twee verschillende redenen.

Allereerst vereist de Wereldtentoonstelling grote werken aan de wegen in de Brusselse agglomeratie, doch ook de verbetering van verscheidene rijks- en provinciewegen in de provincie.

De tweede reden is dat de huidige hoogconjunctuur de prijzen bij de wegenbouw niet doet stijgen. De Minister noemt het voorbeeld van een recente aanbesteding voor een middelgrote aanneming, waarbij meer dan twaalf inschrijvers offerten gedaan hebben. Het laagste aanbod is nog ver beneden de ramingen op grond van de prijzen voor soortgelijke werken, die verleden jaar uitgevoerd werden: dit bewijst dat er een vinnige wedijver bestaat onder de aannemers en dat, op het gebied van de wegenbouwwerken, de markt niet verzadigd is.

De Minister geeft een samenvatting van de voornaamste wegenbouwwerken die in het dienstjaar 1956 aangevangen en ter beschikking van het publiek gesteld werden: de autosnelweg Brussel-Oostende, een eerste vak van de autosnelweg Antwerpen-Luik, de verbetering van de weg Antwerpen-Brussel, zeer belangrijke werken in het Brussels.

De bestaande kredieten hebben het bovendien mogelijk gemaakt overal in het land met ernstige verbeteringen van ons wegennet te beginnen; geen enkele provincie werd vergeten.

* * *

In verband met de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitsland vraagt een lid aan de Minister of hij

sage de faire exécuter sur le tracé de l'autoroute précitée des travaux dans le voisinage immédiat de Liège.

Le même commissaire demande quand le pont de Seraing sera construit.

Le Ministre répond que sur le tracé même de l'autoroute Anvers-Allemagne, des travaux près de Liège ne sont pas prévus dans l'immédiat, le principe étant de partir d'Anvers et de poursuivre des travaux vers Liège de manière à éviter la construction de l'autoroute par tronçons séparés ou disséminés sur l'ensemble du tracé.

Cependant il signale que des travaux auront bientôt lieu dans la région de Liège et notamment le commencement de l'autoroute de Wallonie qui permettra, grâce à sa liaison avec le pont de Seraing qui va être reconstruit, de réaliser une sorte de grand contournement de la ville par le nord et ainsi d'améliorer la circulation autour de la ville en permettant un meilleur accès au centre industriel de Seraing.

Pour ce qui est du pont de Seraing, les documents sont presque prêts et l'adjudication aura lieu au plus tard au début de 1957.

* *

Un commissaire s'intéresse à l'autoroute *Anvers-Bruxelles*; il demande au Ministre quand la traversée de Wilrijk et le franchissement du canal par un second pont seront réalisés.

Le budget prévoit des crédits pour la construction d'un *passage à Wilrijk*, là où l'autoroute Anvers-Bruxelles traverse le chemin de fer. Ce passage sera-t-il un viaduc ou un passage souterrain? Les travaux prévus comprennent-ils aussi les voies de raccordement avec l'autoroute et, en même temps, d'autres réalisations: le crédit semble, en effet, trop important pour la construction du passage seul? Est-il exact que la réalisation de ce projet sera retardée? Le commissaire qui pose ces questions déclare que cette réalisation est très urgente. Il rappelle que plus de 60 trains passent chaque jour, à cet endroit, ce qui cause autant d'encombres sur la route la plus fréquentée du pays. Il est d'ailleurs absolument nécessaire que les travaux soient achevés pour 1958.

Le Ministre répond qu'il a envisagé de créer un passage inférieur sous le chemin de fer et un autre sous la route militaire à Wilrijk. Une telle dépense est de l'ordre de 100 millions et il n'est pas possible de l'envisager avant 1958.

La possibilité est envisagée pour l'instant de remplacer le passage inférieur par un viaduc qui serait moins coûteux et qui permettrait une réalisation plus rapide.

Quant au franchissement du Rupel et du canal maritime par un second ouvrage d'art, le Ministre signale que le Département a envisagé la construction d'un tunnel sous ces deux voies d'eau, mais il s'agirait de travaux dont la dépense peut être estimée à près d'un milliard.

voornemens is op het tracé van deze autosnelweg werken te doen uitvoeren in de onmiddellijke omgeving van Luik.

Hetzelfde lid vraagt wanneer de brug te Seraing herbouwd zal zijn.

De Minister antwoordt dat er op het tracé van de autosnelweg Antwerpen-Duitsland zelf voornemens is werken in het Luikse zijn gepland, omdat de aanleg in principe in Antwerpen zal beginnen en van daaruit naar Luik toe zal worden voortgezet, ten einde de bouw van afzonderlijke of over het gehele tracé verspreide vakken te voorkomen.

Hij wijst er echter op dat in het Luikse weldra werken zullen plaats hebben; zo zal worden begonnen aan de autosnelweg van Wallonië waardoor, dank zij de verbinding met de brug te Seraing, die weldra herbouwd zal worden, een soort van grote omleiding ten noorden van de stad tot stand zal komen, die het verkeer rond de stad zal vergemakkelijken en een betere toegang tot het industrieel centrum van Seraing zal verschaffen.

Voor de brug te Seraing zijn de stukken bijna gereed; de aanbesteding zal uiterlijk begin 1957 plaats hebben.

* *

Met betrekking tot de *autosnelweg Antwerpen-Brussel* vraagt een lid aan de Minister wanneer de doortocht te Wilrijk en de tweede brug over het kanaal uitgevoerd zullen zijn.

Op de begroting zijn kredieten uitgetrokken voor het bouwen van een *overgang te Wilrijk*, waar de autosnelweg Antwerpen-Brussel de spoorweg kruist. Zal men hier een viaduct of een onderkruising aanleggen? Omvatten deze werken ook aansluitingswegen met de autosnelweg en andere verwezenlijkingen? Het krediet schijnt immers te groot te zijn voor het bouwen van een overgang alleen. Is het juist dat de uitvoering van dit ontwerp zal worden uitgesteld? Het lid dat deze vragen stelt, verklaart dat de werken zeer dringend zijn. Hij wijst erop dat op die plaats dagelijks meer dan 60 treinen voorbij rijden, wat telkens een opstopping veroorzaakt op de drukst bereden weg van het land. Het is trouwens absoluut noodzakelijk dat deze werken tegen 1958 klaar zijn.

De Minister antwoordt dat hij voornemens is een onderkruising van de spoorweg en een van de militaire baan te Wilrijk te bouwen. De uitgaaf zou ongeveer 100 miljoen bedragen en er valt niet vóór 1958 aan te denken.

Thans wordt de mogelijkheid overwogen om de onderkruising te vervangen door een viaduct, die minder zou kosten en spoediger gereed kan komen.

Wat de Rupel en het zeekanaal betreft, deelt de Minister mede dat het Departement gedacht had aan een tunnel onder de beide waterwegen, maar met deze werken zou een uitgave gemoeid zijn die op circa 1 milliard kan worden geschat.

L'importance de ce travail et le fait que sa réalisation ne résoudrait pas le problème de la traversée de Boom par une route ayant les caractères d'une autoroute font qu'il n'est pas exclu que tout le problème de la liaison Bruxelles-Anvers par autoroute doive être revu.

Un tracé qui passerait plus à l'est de Willebroeck et de Boom aurait comme conséquence d'éviter le franchissement du Rupel maritime et de faciliter l'accès à Anvers.

Il s'agit là d'une longue étude, mais aucune solution n'a encore été arrêtée pour l'instant.

Il n'est pas prévu la modernisation de route Putte-Kapelle en 1957, car le trafic qu'elle connaît ne justifie pas pour l'instant d'y consacrer de nombreux millions. D'autres travaux plus urgents ont été retenus dans la région anversoise.

* * *

Un commissaire demande au Ministre ce qu'il compte faire au carrefour de Breendonk qui est particulièrement dangereux.

Le Ministre répond que ce carrefour sera aménagé à niveaux séparés et qu'un crédit de 60 millions est prévu à cet effet au programme du Fonds des Routes pour 1957.

* * *

La reprise par l'Etat *des chemins de grande communication* fait l'objet d'un échange de vues. Un commissaire signale que cette reprise n'a lieu qu'au moment où ces routes sont remises en état par les communes elles-mêmes. Et les communes n'ont pas toujours les moyens de supporter ces frais. De plus, on se demande si l'Etat reprendra à son compte le personnel attaché à l'entretien de ces chemins.

Le Ministre rappelle à ce sujet, qu'il avait l'intention de déposer un projet de loi, mais, comme cette reprise s'accompagnerait de reprise du personnel, il en résulterait inévitablement un accroissement des traitements du personnel du Département.

Cet accroissement du budget ordinaire fait que le projet ne sera probablement pas discuté devant le Parlement aussi rapidement que le Ministre l'eût souhaité, le Comité du Budget étant réticent devant un projet qui conduit à des dépenses plus importantes pour l'avenir.

* * *

Les ponts de Liège.

Un commissaire pose au Ministre la question de savoir quand les ponts de La Boverie et d'Ougrée seront reconstruits.

Le Ministre répond qu'il n'est pas prévu de reconstruire ces ponts en 1957 mais qu'à son avis le premier des deux ponts à reconstruire devrait

De omvang van dit werk en het feit dat het geen oplossing zou brengen voor de doortocht van Boom, die toch niet als autosnelweg zou kunnen gelden, maken dat het gehele vraagstuk van de verbinding Brussel-Antwerpen met een autosnelweg waarschijnlijk zal moeten worden herzien.

Een tracé meer ten Oosten van Willebroek en van Boom zou het bredere gedeelte van de Rupel vermijden en de toegang tot Antwerpen vergemakkelijken.

Dit vergt een grondige studie, en tot dusver is er nog geen beslissing genomen.

De modernisering van de weg Putte-Kapelle 'in 1957 kan niet ter sprake komen, omdat het verkeer over deze weg momenteel niet druk genoeg is om er miljoenen aan te besteden. Er zullen dringender werken in het Antwerpse aan de beurt komen.

* * *

Een lid vraagt wat de Minister van plan is te doen aan het buitengewoon gevaarlijke kruispunt te Breendonk.

De Minister antwoordt dat hier een bovenkruising zal worden aangelegd en dat daarvoor een krediet van 60 miljoen is uitgetrokken op het programma van het Wegenfonds voor 1957.

* * *

Een gedachtenwisseling vindt plaats over de overname van *de wegen van groot verkeer* door de Staat. Een lid wijst er op dat deze overname slechts plaats heeft wanneer die wegen door de gemeenten zelf in goede staat zijn gebracht. Doch de gemeenten hebben niet altijd de nodige middelen om de kosten te bestrijden. Bovendien is het de vraag of de Staat ook het personeel zal overnemen, dat die wegen onderhoudt.

De Minister herinnert er aan dat hij voornemens was een wetsontwerp in te dienen, doch aangezien ook het personeel overgenomen moest worden, zou dit onvermijdelijk leiden tot een verhoging van de wedden van het personeel van het Departement.

Wegens deze verhoging van de gewone begroting zal het ontwerp waarschijnlijk niet zo spoedig voor het Parlement komen als de Minister had gewenst, want het Begrotingscomité staat weigerachtig tegenover een ontwerp dat een toeneming van de uitgaven met zich brengt.

* * *

De bruggen te Luik.

Een lid vraagt aan de Minister wanneer de bruggen te La Boverie en te Ougrée herbouwd worden.

De Minister antwoordt dat het niet in de bedoeling ligt die bruggen in 1957 te herbouwen, maar dat, naar zijn mening, eerst de brug van La Boverie

être le pont de la Boverie dont la réalisation est liée à d'importantes expropriations à Liège. De plus, la reconstruction de ce pont faciliterait la circulation de transit dans la ville.

Un autre commissaire demande au Ministre quand les statues du pont de Fragnée seront restaurées. Il souhaite d'autre part connaître la date de mise en service du pont du Commerce.

Le Ministre répond que les statues du pont de Fragnée seront restaurées avant l'Exposition de 1958.

Quant au pont du Commerce, il sera achevé au plus tard pour la fin 1957.

Si des retards devaient se produire dans la livraison des tôles, le Ministre ne manquerait pas d'intervenir auprès de son collègue des Affaires Economiques pour obtenir ces aciers par priorité.

Constructions scolaires.

Le Ministre signale que figure au budget un crédit de 700 millions, qui représente la dotation annuelle à verser au Fonds des Constructions scolaires et universitaires de l'Etat. La préoccupation majeure est de construire le plus possible. Pour arriver à ce résultat, un système de préfabrication en usines a été envisagé et réalisé. Les entrepreneurs sont tenus de respecter des modules préalablement établis.

* * *

Un commissaire s'étonne que la commune dont il est le bourgmestre n'a jamais reçu de subsides notamment en matière d'écoles, bien que la nécessité de construire ces écoles ait été reconnue par le Ministère de l'Instruction Publique. Il désirerait connaître les critères établis pour l'octroi de subsides par le Ministre des Travaux Publics.

Le Ministre ne peut satisfaire à toutes les demandes; les crédits dont il dispose sont insuffisants; d'autre part, l'honorable commissaire ne lui a jamais fait connaître la situation particulièrement précaire des écoles de sa commune. Au reste, le Ministre n'a aucune raison de refuser des subsides à cette commune en particulier, d'ailleurs l'accord du Département de l'Instruction Publique n'entraîne pas automatiquement celui des Travaux Publics sur l'octroi des subsides.

Urbanisme.

Le Ministre signale que tous les crédits prévus sous le chapitre Urbanisme pour 1956 ont été engagés.

Ces crédits, destinés, en ordre principal, à aider les communes et les provinces à réaliser des travaux souvent importants, sont maintenus pour 1957. De cette façon les pouvoirs locaux pourront occuper une partie de la main-d'œuvre disponible.

aan de beurt zou moeten komen, omdat hiermede aanzienlijke onteigeningen te Luik gemoeid zijn. Bovendien zou de herbouw van die brug het doorgaand verkeer in de stad gemakkelijker maken.

Een ander lid vraagt aan de Minister wanneer de standbeelden op de brug van Fragnée hersteld zullen worden. Hij verlangt verder te vernemen wanneer de « pont du Commerce » in dienst genomen zal worden.

De Minister antwoordt dat de standbeelden op de brug van Fragnée vóór de Tentoonstelling 1958 hersteld zullen zijn.

De « pont du Commerce » zal uiterlijk einde 1957 voltooid zijn.

Mocht bij de levering van plaatijzer vertraging optreden, dan zal de Minister de bemiddeling van zijn collega van Economische Zaken vragen om dit materieel bij voorrang te verkrijgen.

Schoolgebouwen.

De Minister wijst er op dat een krediet van 700 miljoen is uitgetrokken als jaarlijkse dotatie van het Fonds der school- en universitaire gebouwen van het Rijk. Er wordt naargestreefd zoveel mogelijk te bouwen. Om daartoe te geraken, is een ontwerp van fabrieksmatige systeembouw overwogen en ten uitvoer gebracht. De aannemers zijn gehouden voorafbepaalde normen in acht te nemen.

* * *

Een lid is verwonderd dat de gemeente waar hij burgemeester is, nooit toelagen heeft ontvangen, met name voor de scholenbouw, hoewel de noodzakelijkheid hiervan door het Ministerie van Openbaar Onderwijs is erkend. Hij wenste te vernemen wat de criteria zijn voor subsidiëring door de Minister van Openbare Werken.

De Minister kan niet alle aanvragen inwilligen; de kredieten zijn ontoereikend en het geachte lid heeft hem ook nooit kennis gegeven van de deerniswekkende toestand van de scholen in zijn gemeente. Voor het overige heeft de Minister geen enkele reden om aan die bepaalde gemeente toelagen te weigeren; dat het Departement van Openbaar Onderwijs akkoord is betekent trouwens niet *ipso facto* dat ook het Departement van Openbare Werken instemt met het verlenen van toelagen.

Stedebouw.

De Minister merkt op dat alle voor 1956 onder het hoofdstuk Stedebouw uitgetrokken kredieten vastgelegd zijn.

Deze kredieten, welke in hoofdzaak moeten dienen om de gemeenten en provinciën te helpen vaak omvangrijke werken uit te voeren, zijn voor 1957 gehandhaafd. Aldus zullen de plaatselijke besturen een gedeelte van de beschikbare arbeidskrachten aan het werk kunnen zetten.

Un commissaire pense qu'il faut répartir les crédits en raison des nécessités réelles des communes et non en fonction de considérations d'ordre géographique, linguistique ou politique.

Un autre commissaire voudrait que les bâtiments endommagés par la guerre fassent l'objet d'une priorité en matière de reconstruction.

Le Ministre marque son accord sur la question de répartition des subsides et signale à cet égard qu'une province comme le Hainaut reçoit environ un quart des subsides en raison du très mauvais état général de sa voirie.

Dans l'ensemble, les provinces wallonnes sont plus favorisées en ce qui concerne les subsides mais d'autre part le Fonds des Routes engagera plus de crédits dans le pays flamand.

Cette question de répartition des crédits doit être vue à la lumière de l'ensemble des engagements et non article par article.

Bâtiments.

Nous soulignons plus haut que les travaux routiers ne sont pas entraînés vers une hausse des prix. Il n'en est pas de même en ce qui concerne les bâtiments et les ouvrages nécessitant des parachèvements. C'est pourquoi le Ministre a renoncé à de très nombreuses adjudications pour des travaux de ce genre, étant entendu qu'au moment où l'Exposition s'achèvera et où, selon toute vraisemblance, une menace de crise pourrait se dessiner dans le bâtiment, le Département des Travaux Publics pourra lancer sur le marché un grand nombre d'adjudications.

Des crédits d'un montant de 700 millions n'ont pas été engagés.

Le Palais des Congrès et le Palais de la Dynastie ont été mis en adjudication.

En 1957, sera commencée la Cité administrative, pour laquelle des crédits ont été prévus. Seuls seront construits des garages pour 2.000 voitures. On continuera la construction de la « Cité » après l'Exposition.

Un commissaire signale que les crédits d'engagements destinés à l'Albertine sont de plus en plus impressionnants. Le Ministre répond que les travaux prévus actuellement seront exécutés en vertu de la loi de 1947 votée par le Parlement unanime. La seule majoration des crédits d'engagement qui s'est avérée nécessaire et qui porte le montant ajusté à 1.387.000.000 de francs résulte de la décision de construire des garages sous l'esplanade.

La somme prévue en tant que crédits d'engagement est évidemment celle qui sera atteinte quand tout le complexe sera réalisé.

Voies hydrauliques.

En matière de voies hydrauliques, un important événement est survenu au cours de l'année 1956 : le vote de la loi sur le port d'Anvers.

Een lid meent dat de kredieten verdeeld moeten worden volgens de werkelijke behoeften van de gemeenten en niet op grond van aardrijkskundige, taalkundige of politieke overwegingen.

Een ander lid wenst dat de door de oorlog beschadigde gebouwen bij de wederopbouw de voorrang krijgen.

De Minister verklaart zich akkoord over de verdeling der toelagen en zegt dat een provincie als Henegouwen ongeveer één vierde van de toelagen ontvangt omdat de algemene toestand van het wegennet er bijzonder slecht is.

In het geheel gezien zijn de Waalse provincies bevoordeeld op het gebied van toelagen, doch aan de andere kant zal het Wegenfonds meer kredieten besteden aan het Vlaamse land.

De verdeling van de kredieten moet gezien worden in het licht van de gezamenlijke vastleggingen, en mag niet artikelsgewijze beschouwd worden.

Gebouwen.

Wij hebben reeds gezegd dat er voor de wegenbouw geen prijsstijging in zicht is. Dit is echter niet zo voor de gebouwen en de voltooiing van sommige werken. Daarom heeft de Minister van een hele reeks werken van dit soort afgezien, zodat na de Tentoonstelling, wanneer, naar alle waarschijnlijkheid, gevaar voor een crisis in het bouwbedrijf zal opdagen, het Departement van Openbare Werken een groot aantal aanbestedingen op de markt zal kunnen werpen.

Kredieten ten bedrage van 700 miljoen werden niet vastgelegd.

Voor het Paleis der Congressen en het Paleis van de Dynastie is de aanbesteding uitgeschreven.

In 1957 zal begonnen worden met de Administratieve Wijk, waarvoor kredieten uitgetrokken zijn. Er zullen alleen garages worden gebouwd voor 2.000 wagens. Na de Tentoonstelling zal de bouw van de Wijk worden voortgezet.

Een lid merkt op dat de vastleggingskredieten voor de Albertina elk jaar indrukwekkender worden. De Minister antwoordt hierop dat de thans geplande werken uitgevoerd zullen worden op grond van de wet van 1947, die door het Parlement eenparig werd goedgekeurd. De enige verhoging van de vastleggingskredieten die noodzakelijk is gebleken en waardoor het aangepaste bedrag op 1.387.000.000 frank wordt gebracht, is het gevolg van de beslissing om garages te bouwen onder de esplanade.

Het opgegeven bedrag aan vastleggingskredieten zal natuurlijk niet bereikt worden voordat het gehele complex verwezenlijkt is.

Waterwegen.

Inzake waterwegen is in 1956 een belangrijk feit te melden : de goedkeuring van de wet betreffende de haven van Antwerpen.

Bientôt sera discuté devant le Parlement le projet de loi relatif à l'aménagement des voies d'eau de 1.350 tonnes. En attendant le vote de cette loi, le programme de 1956 a pu être remanié dans le sens d'une économie. En fait, les travaux qui n'ont pas été adjugés en 1956 et qui seront maintenus au programme ultérieur, pourront être adjugés en 1957, du fait d'un simple arrêté royal qui permet de reporter à l'année suivante les crédits engagés.

La navigation des 1.350 tonnes sur le *Canal Nimy-Péronnes* ne sera possible qu'au moment où elle le sera sur les voies navigables qui y aboutissent. Dès lors, au lieu d'immobiliser des capitaux en partant de Blaton, où le bief de partage est atteint, et pour assurer la rentabilité le plus tôt possible des travaux déjà exécutés entre Nimy et Blaton, il n'y a, pour le moment, qu'un moyen : activer le passage des bateaux de 300 tonnes. Cela n'est possible qu'en remplaçant l'échelle de 8 écluses existant sur le canal de Pommerœul à Antoing par les 2 écluses de la nouvelle section Péronnes-Callenelle. Le projet de budget prévoit 170 millions pour la construction du tronçon aval de cette section et de l'écluse de raccordement à l'Escaut. Ici également, ces travaux se traduisent par un abaissement du fret à l'avantage des industries du Centre et du Borinage.

Par l'aménagement de la cunette, évalué à 79 millions, les derniers travaux de la section nord du *Canal circulaire à Gand* seront mis en adjudication. L'achèvement de cette section nord permettra au trafic du nord des deux Flandres d'arriver directement au port de Gand. Il sera en outre possible de créer des terrains industriels le long de cette section.

Le fait de prévoir pour le canal de Charleroi à Bruxelles un crédit de 580 millions sur un crédit total de 1 milliard prouve bien l'intention de concentrer l'effort principal sur cette voie navigable. Travailler en même temps au canal Nimy-Péronnes, à la Meuse et au canal circulaire à Gand, ne signifie pourtant nullement que l'on retombe dans les errements du passé, c'est-à-dire éparpillement du crédit sur plusieurs voies navigables. Cette mesure a été dictée par des raisons économiques et par le souci d'assurer la rentabilité des constructions quasi terminées.

Pour l'amélioration d'autres voies de navigation intérieure et d'écoulement, non prévues dans le programme des 1.350 tonnes, 218 millions seront affectés principalement au canal de Lanaye à Maastricht, au canal d'Ypres à l'Yser, au canal de Gand à Ostende, à l'Escaut maritime, à la Dendre, à la Durme et à la Dyle. Ces améliorations sont à exécuter pour faciliter la navigation ou l'écoulement des eaux ou pour lutter contre les inondations.

Depuis 1918, la Durme est soumise à un processus d'ensablement qui s'accroît constamment. L'exhaussement du fond de la rivière entraîne un

Weldra zal het Parlement het wetsontwerp betreffende de geschiktmaking van de waterwegen voor schepen van 1.350 ton te behandelen hebben. In afwachting dat deze wet goedgekeurd wordt, kon het programma van 1956 herwerkt worden in de zin van een bezuiniging. Feitelijk zullen de werken die in 1956 niet aanbesteed zijn en die op het programma blijven staan, in 1957 aanbesteed kunnen worden krachtens een eenvoudig koninklijk besluit, waarbij de vastgelegde kredieten naar een volgend dienstjaar kunnen worden overgebracht.

Het kanaal *Nimy-Péronnes* zal eerst dan door schepen van 1.350 ton bevaren kunnen worden, wanneer dit ook op de daarin uitmondende waterwegen mogelijk is. In plaats van kapitalen te immobiliseren door te vertrekken van Blaton, waar het verdeelpand is bereikt, bestaat er dus op dit ogenblik maar één middel om de werken die tussen Nimy en Blaton reeds zijn uitgevoerd, zo snel mogelijk te doen renderen, namelijk de toegang voor schepen van 300 ton te bespoedigen. Dit is slechts mogelijk wanneer de trap van acht sluizen op het kanaal Pommerœul-Antoing wordt vervangen door de twee sluizen op het nieuwe vak Péronnes-Callenelle. Het begrotingsontwerp voorziet in 170 miljoen voor het vak stroomafwaarts van dit pand en voor de verbindingssluizen met de Schelde. Hier ook leiden deze werken tot een verlaging van de vrachtprijzen, wat een voordeel is voor de industrieën in het Centrum en de Borinage.

Met de geschiktmaking van het afleidingskanaal, die op 79 miljoen is geraamd, zal het laatste gedeelte van het noordelijk vak van de *Ringvaart te Gent* in aanbesteding zijn gegeven. Wanneer dit vak beëindigd is, zal het verkeer uit het Noorden van de beide Vlaanderen rechtstreeks de haven van Gent kunnen aandoen. Bovendien zal langs dit vak industriegrond beschikbaar komen.

Het feit dat voor het kanaal Brussel-Charleroi een krediet van 580 miljoen op een totaal krediet van 1 milliard wordt uitgetrokken, bewijst wel dat het de bedoeling is de hoofdinspanning op deze waterweg te richten. Te gelijker tijd voortwerken aan het kanaal Nimy-Péronnes, aan de Maas en aan de Ringvaart te Gent betekent evenwel niet dat men in de vroegere sleur terugvalt en het krediet versnipperd over verscheidene scheepvaartwegen. Aan deze handelwijze liggen economische overwegingen ten grondslag alsmede de zorg om werken die bijna voltooid zijn, te doen renderen.

Voor de verbetering van andere binnenvaartwegen en afvoerkanalen, die niet op het programma van de 1.350 ton voorkomen, zal 218 miljoen hoofdzakelijk worden bestemd voor het kanaal van Ternaaien tot Maastricht, het kanaal van Ieper naar de IJzer, het kanaal Gent-Oostende, de Opper-Schelde, de Dender, de Durme en de Dijle. Deze verbeteringen moeten worden uitgevoerd om de scheepvaart of de waterafvoer te vergemakkelijken of overstromingen tegen te gaan.

Sinds 1918 neemt de verzanding van de Durme steeds scherpere vormen aan. De verhoging van de rivierbedding heeft een overeenkomstige stijging

relèvement corrélatif du niveau moyen des hautes et basses eaux, phénomène qui rend de plus en plus difficile l'écoulement naturel des eaux de ruissellement des régions riveraines.

En vue de résoudre le problème très complexe de la Durme, le Ministre a fait étudier sur modèle réduit par le Laboratoire hydraulique, dépendant de son Département, les phénomènes complexes qui s'y passent.

Les premiers résultats de cette étude montrent, qu'avec l'emploi des potpolders existants comme bassins d'épargne et de chasse, le rythme de l'ensablement sera considérablement ralenti du moment que la rivière soit remise en son état de 1948, c'est-à-dire après les grands travaux de dragages exécutés à cette époque.

Pour cette raison, le Ministre a fait prévoir un deuxième crédit de 10 millions de francs pour continuer les dragages qui seront mis en adjudication en 1956.

* *

Meuse et Canal Albert.

Un échange de vues a lieu au sujet de la suppression du *Bouchon de Lanaye*.

Le Ministre déclare que les documents d'adjudication sont prêts. Toutefois les négociations entamées par son collègue des Affaires Etrangères n'ont pu avancer normalement par suite de la crise gouvernementale exceptionnellement longue que les Pays-Bas ont récemment connue.

Grâce à la nouvelle forme de loi budgétaire, les crédits de 1956 seront reportés par arrêté royal au budget de 1957, ce qui permettra, dès qu'un accord sera intervenu avec les Pays-Bas, d'entamer immédiatement les travaux.

Interrogé au sujet des *écluses de Genk*, le Ministre répond que la nouvelle écluse nord en construction sera achevée au début de l'année prochaine et qu'on peut espérer que l'écluse médiane, grâce aux travaux exécutés lors du dernier chômage, pourra rester en fonction jusqu'à cette date. Il reconnaît l'importance de tels travaux pour les industries liégeoises, dont on a pu chiffrer à des millions les pertes résultant pour elles de l'obligation d'emprunter le canal de Campine pendant la courte suspension du trafic à Genk.

Apparaît, ainsi, de plus en plus l'importance des voies navigables et la nécessité du projet de loi pour la mise à 1.350 tonnes des principales d'entre elles, projet de loi qui sera bientôt discuté par le Parlement.

La mise à 1.350 tonnes de la Meuse est évoquée par un commissaire qui demande si les crédits prévus au budget de 1957 seront suffisants pour assurer la mise en service du barrage-écluse d'Ampsin-Neuville.

La réponse du Ministre est affirmative. Les 106 millions inscrits au projet de budget de 1957 prévoient l'aménagement de la section de la Meuse comprise entre Ben-Ahin et Ombret ce qui rendra possible la remorque des bateaux de 1.350 tonnes depuis le bassin de Liège jusque Namur.

tot gevolg van het gemiddelde peil van hoog- en laagwater, welk verschijnsel steeds meer de natuurlijke afvloeiing van de neerslag op de omliggende gebieden bemoeilijkt.

Om het zeer ingewikkelde vraagstuk van de Durme op te lossen laat de Minister, door het onder zijn Departement ressorterende Waterbouwkundig Laboratorium, de optredende complexe verschijnselen op verkleind model bestuderen.

De eerste resultaten van deze studie wijzen er op dat, zo men de bestaande potpolders als spuidokken gebruikt, de verzanding aanzienlijk zal worden vertraagd, zodra de rivier wordt hersteld in haar staat van 1948, d.i. na de grote baggerwerken die op dit ogenblik worden uitgevoerd.

Daarom heeft de Minister een tweede krediet van 10 miljoen frank uitgetrokken tot voortzetting van de baggerwerken, die in 1956 zullen worden aanbesteed.

* *

Maas en Albertkanaal.

Er heeft een gedachtenwisseling plaats over de *Stop van Ternaaien*.

De Minister verklaart dat de aanbestedingsstukken klaar liggen. Evenwel konden de onderhandelingen die zijn collega van Buitenlandse Zaken begonnen was, niet normaal voortgaan ten gevolge van de uitzonderlijk langdurige regeringscrisis die Nederland onlangs doorgemaakt heeft.

Dank zij de nieuwe vorm van de begrotingswet, zullen de kredieten van 1956 bij koninklijk besluit op de begroting voor 1957 overgebracht worden, wat de mogelijkheid schept om de werken ter hand te nemen zodra met Nederland overeenstemming is bereikt.

Op een vraag in verband met de *sluizen te Genk*, antwoordt de Minister dat de nieuwe Noordsluis, die thans in aanbouw is, in het begin van toekomstig jaar voltooid zal zijn. Hopelijk zal de middensluis, dank zij de werken tijdens de laatste onderbreking van de scheepvaart uitgevoerd, tot dan in dienst kunnen blijven. Hij erkent het belang van deze en dergelijke werken voor de Luikse nijverheid, die, hoewel de stremming van het verkeer te Genk nog niet lang duurt, reeds miljoenen verloren heeft ingevolge de omvaart via het Kempisch Kanaal.

Zo blijkt meer en meer de grote betekenis van de waterwegen en de noodzaak van het weldra door het Parlement te behandelen wetsontwerp dat de voornaamste waterwegen bevaarbaar wil maken voor schepen van 1.350 ton.

Het bevaarbaar maken van de Maas voor schepen van 1.350 ton wordt te berde gebracht door een commissielid, met de vraag of de voor 1957 uitgetrokken kredieten zullen toereiken om de stuwsluis te Hampsin-Neuville te voltooien.

De Minister antwoordt bevestigend. Het krediet van 106 miljoen op de begroting voor 1957 is bestemd om het Maasvak tussen Ben-Ahin en Ombret geschikt te maken, zodat de schepen van 1.350 ton van het Luikerbekken tot Namen gesleept zullen kunnen worden.

Plan Delta.

En ce qui concerne le plan Delta, un commissaire note avec satisfaction la déclaration formelle du Gouvernement, selon laquelle toute solution qui ne garantit pas tous les intérêts de la Belgique sera rejetée.

Il demande que les résultats des épreuves exécutées pour le moment, soit au laboratoire Hydrologique à Borgerhout par le Gouvernement Belge, soit à Delft par le Gouvernement Néerlandais en présence de techniciens belges, soient publiés.

Un autre commissaire s'inquiète des répercussions que l'exécution du Plan Delta pourrait avoir sur les conditions de navigation sur l'Escaut.

Le Ministre donne tous apaisements quant aux études entreprises par l'Administration compétente de son Département et ce avec l'aide d'experts étrangers, de manière à pouvoir contrôler sur des bases objectives, les calculs des techniciens néerlandais.

Par ailleurs, son collègue, des Affaires Etrangères a fait part au Gouvernement néerlandais des craintes du Gouvernement belge quant aux conséquences possibles de la réalisation du Plan Delta pour le régime des eaux dans l'Escaut occidental et ses embouchures, ainsi que pour la navigation dans les eaux intermédiaires, entre l'Escaut occidental et le Waal.

Aussi, afin de sauvegarder les intérêts du pays, n'a-t-il pas manqué de réserver l'usage des droits de la Belgique. Il a cependant tenu à assurer au Gouvernement néerlandais combien la Belgique désirait régler dans un esprit de large compréhension et en associée des Pays-Bas dans le Benelux, les questions qui seraient soulevées par la réalisation du Plan Delta.

Le Gouvernement belge a toutes les raisons de croire que le Gouvernement néerlandais se trouve, à son égard, dans les mêmes dispositions.

Le port d'Anvers et la navigabilité de l'Escaut.

Plusieurs commissaires s'intéressent à l'extension et à l'équipement du port d'Anvers. Selon eux, ces travaux doivent se poursuivre à un rythme accéléré. Rotterdam est en train de réaliser le plan Botleek, qui concerne l'extension du port mais intéresse surtout les installations pétrolières. L'effort de notre concurrent représente un grand danger pour le port d'Anvers. Rotterdam attache une attention particulière au trafic du pétrole : 1/3 de son activité lui est réservé.

Les événements récents ont démontré la nécessité de mettre en ligne des bateaux citernes de plus de 45.000 tonnes. On peut se demander si le port

Delta-plan.

Met betrekking op het Delta-plan neemt een commissielid met voldoening akte van de uitdrukkelijke verklaring van de Regering, dat elke oplossing die niet alle belangen van België vrijwaart, verworpen zal worden.

Dit lid vraagt dat de uitkomsten bekend gemaakt worden van de proefnemingen die thans enerzijds door de Belgische Regering in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout en anderzijds door de Nederlandse Regering te Delft in aanwezigheid van Belgische technici verricht worden.

Een ander commissielid maakt zich ongerust over de gevolgen die de uitvoering van het Delta-plan zou kunnen hebben voor de Scheldevaart.

De Minister stelt dit lid volledig gerust : de studies van de bevoegde Administratie van zijn Departement hebben plaats met de hulp van buitenlandse deskundigen, zodat de berekeningen van de Nederlandse technici aan de hand van objectieve gegevens kunnen worden gecontroleerd.

Verder heeft zijn collega van Buitenlandse Zaken aan de Nederlandse Regering medegedeeld dat de Belgische Regering vreest dat de uitvoering van het Delta-plan nadelige gevolgen zal hebben voor het regime van de Wester-Schelde en haar uitmondingen, alsook voor de scheepvaart op de tussenwateren, tussen Wester-Schelde en Waal.

Om de Belgische belangen te vrijwaren heeft hij dan ook voorbehoud gemaakt wat het gebruik van de rechten van ons land betreft. Niettemin heeft hij aan de Nederlandse Regering de verzekering gegeven dat België in een geest van brede verstandhouding en als partner van Nederland in Benelux de kwesties wenst te regelen, die de uitvoering van het Delta-plan zou doen rijzen.

De Belgische Regering heeft alle redenen om aan te nemen, dat de Nederlandse Regering te haren opzichte dezelfde gevoelens koestert.

De haven van Antwerpen en de bevaarbaarheid van de Schelde.

Verscheidene leden hebben het over de uitbreiding en de uitrusting van de haven van Antwerpen. Volgens hen moeten de werken in een versneld tempo worden voortgezet. Rotterdam is bezig met de uitvoering van het Botleek-plan, dat een uitbreiding beoogt van de haven, maar vooral van de petroleuminstallaties. De inspanningen van onze concurrent zijn een groot gevaar voor Antwerpen. Rotterdam besteedt grote aandacht aan het petroleumverkeer, dat 1/3 van de havenactiviteit in beslag neemt.

De recente gebeurtenissen hebben bewezen dat het nodig is tankschepen van meer dan 45.000 ton in de vaart te brengen. Men kan zich afvragen of

d'Anvers peut recevoir de tels bateaux. Un poste d'accostage ne pourrait-il, à cet effet, être établi à hauteur de Zandvliet ?

Un commissaire estime, d'autre part, que Zeebrugge devrait être aménagé dans ce sens.

* * *

M. le Ministre fait remarquer que les crédits envisagés par la loi constituent des minima et rien n'empêche, lorsque la situation financière le permet et que la conjoncture le demande, d'accorder ultérieurement des crédits supérieurs.

La construction d'un pont d'accostage à hauteur de Zandvliet n'est pas comprise dans les travaux prévus par la loi, programme récemment voté par les Chambres.

M. le Chef de Cabinet, Directeur général des Ponts et Chaussées, expose, en bref, la situation de l'Escaut maritime qui présente, entre Anvers et la mer, une succession de chenaux et de seuils, dits : « Palingplaat », « Oosterweel », « Draaiende Sluis », « Krankeloon », « De Parel », « Lillo », « Frederik », « Zandvliet », « Bath », « Valkenisse », « Walsoorden » et « Hansweert ».

Ce sont les largeurs des chenaux et les mouillages au droit des seuils qui limitent les dimensions et le tirant d'eau des navires qui peuvent atteindre Anvers. Le maintien de ces chenaux est assuré par des dragages.

Un programme de dragages, en cours d'exécution depuis 1953, vise à assurer aux chenaux existant au droit des seuils, les dimensions suivantes :

entre Anvers et l'écluse de Kruisschans : 150 mètres de largeur et 8 m. 75 de tirant d'eau sous le niveau des basses eaux moyennes;

entre l'écluse du Kruisschans et la frontière néerlandaise : 200 mètres de largeur et 8 m. 75 de tirant d'eau sous le niveau des basses eaux moyennes;

à partir de la frontière néerlandaise : 200 mètres de largeur et 9 m. 25 de profondeur sous le niveau des basses eaux moyennes.

La quantité de matières draguées s'élève à environ 5,5 millions de mètres cubes par an.

Il a été décidé d'étudier théoriquement, au Laboratoire d'hydraulique de l'Administration des Ponts et Chaussées, la situation existante et les améliorations qui pourraient y être apportées. Un nouveau hall, de 5.000 mètres carrés de superficie, a été construit notamment à cette fin.

Ces études porteront sur deux points :

1^o L'examen des possibilités techniques d'améliorer les conditions de navigation sur l'Escaut en recourant aux méthodes mises en œuvre actuellement, c'est-à-dire par dragages;

2^o L'étude des travaux de calibrage du lit du fleuve, principalement aux abords de Bath.

Ces essais seront entamés sous peu.

zulke schepen te Antwerpen kunnen aanleggen. Kan er met oog hierop geen aanlegplaats gebouwd worden ter hoogte van Zandvliet ?

Een ander lid is van mening dat Zeebrugge daarop zou moeten ingericht worden.

* * *

De Minister merkt op dat de in de wet vermelde kredieten minima zijn en dat niets belet later, wanneer de financiële toestand het gedooft en de conjunctuur het vordert, hogere kredieten te verlenen.

De bouw van een aanlegplaats ter hoogte van Zandvliet is niet begrepen in de werken die voorkomen in de onlangs door de Kamer goedgekeurde programma-wet.

Het Kabinetshoofd, die Directeur-generaal is van Bruggen en Wegen, geeft een bondige uiteenzetting van de toestand van de Zeeschelde die, tussen Antwerpen en de zee, een opeenvolging van geulen en drempels vertoont, genaamd de Palingplaat, Oosterweel, Draaiende Sluis, Krankeloon, De Parel, Lillo, Frederik, Zandvliet, Bath, Valkenisse, Walsoorden en Hansweert.

De breedte van de geulen en de ankerplaatsen ter hoogte van de drempels bepalen de afmetingen en de diepgang van de schepen die Antwerpen kunnen bereiken. De geulen worden open gehouden door baggerwerken.

Het programma van baggerwerken dat sinds 1953 in uitvoering is, heeft tot doel de geulen ter hoogte van de drempels de volgende afmetingen te geven :

tussen Antwerpen en de Kruisschanssluis : 150 meter breedte bij 8 m. 75 diepgang onder de gemiddelde laagwaterstand;

tussen de Kruisschanssluis en de Nederlandse grens : 200 meter breedte bij 8 m. 75 diepgang onder de gemiddelde laagwaterstand;

voorbij de Nederlandse grens : 200 meter breedte bij 9 m. 25 diepgang onder de gemiddelde laagwaterstand.

Per jaar wordt ongeveer 5,5 miljoen kubieke meter opgebaggerd.

Besloten werd in het Waterbouwkundig Laboratorium van het Bestuur van Bruggen en Wegen een theoretische studie te maken van de bestaande toestand en van de mogelijke verbeteringen. Met dit doel is o.m. een nieuw hall van 5.000 vierkante meter oppervlakte gebouwd.

De studies zullen betrekking hebben op twee punten :

1^o Het onderzoek van de technische mogelijkheden om de Scheldevaart te verbeteren door middel van de tegenwoordig gebruikte methodes, namelijk door baggering;

2^o De studie van de kalibreringswerken van de stroombedding, voornamelijk ter hoogte van Bath.

Deze proefnemingen zullen binnenkort beginnen.

Actuellement, ne peuvent atteindre le port d'Anvers, que les navires dont la longueur n'excède pas 215 mètres et le tirant d'eau 35 pieds (10m67), c'est-à-dire les navires de 35.000 tonnes maximum, et ce pour les raisons suivantes :

- a) la profondeur réduite du chenal;
- b) les difficultés que rencontrent les navires de grandes dimensions pour franchir le coude brusque de Bath;
- c) le risque auquel les navires sont exposés d'être surpris par un brouillard généralisé ou localisé qui les oblige à jeter l'ancre et les expose à s'échouer lors de leur évolution au cours du renversement du courant.

Jusqu'à ce jour, seul des essais sur modèle à fond fixe ont été effectués au Laboratoire de Recherches hydrauliques des Ponts et Chaussées. Ces essais ne peuvent donner de résultats que dans l'hypothèse où le lit de l'Escaut ne se modifie pas. Or le lit, au contraire, est constitué par un sable très mobile. La preuve, c'est que les seuils de l'Escaut sont nourris d'une façon constante au point qu'on doit draguer plus de 5.000.000 de mètres cubes de sable par an. Il faut donc, avant de modifier d'une façon sensible, le lit du fleuve par des travaux de normalisation procéder à des essais sur modèle à fond mobile s'étendant de Walsoorden à Frederik.

Ces essais comportent :

- 1^o l'établissement du modèle;
- 2^o le réglage du modèle de manière à obtenir la similitude avec la nature dans la situation actuelle du cours d'eau au point de vue :

configuration du lit,
hauteur d'eau pour divers états de marée,
répartition et grandeur des vitesses,
transports en charriage et en suspension des
matières solides;

- 3^o la mise à l'essai de divers projets;

- 4^o l'étude des phases d'exécution du projet éventuellement admis.

L'ampleur et la complexité de pareilles études exigera au moins trois ans. Ceci montre également qu'il est impossible de définir actuellement d'une façon précise quelles seront les normes maxima des bateaux que l'Escaut amélioré pourra recevoir jusqu'aux environs de Fort Frederik où une troisième grande écluse maritime est projetée. Néanmoins, on peut prévoir qu'il sera possible, sans dépenses par trop excessives, d'assurer une navigation normale de bateaux de 45.000 tonnes de chargement. Ce chargement pourrait éventuellement être majoré si, comme une tendance paraît le montrer, la construction navale s'efforce d'augmenter le tonnage sans augmenter les tirants d'eau.

Thans is de haven van Antwerpen alleen te bereiken door schepen van ten hoogste 215 meter lengte bij 35 voet (10m67) diepgang, dus schepen van maximum 35.000 ton, en zulks doordat :

- a) de diepte van de vaargeul beperkt is;
- b) grotere schepen moeilijkheden ondervinden om de scherpe bocht te Bath voorbij te varen;
- c) plots een algemene of plaatselijke mist kan invallen waardoor de schepen verplicht worden het anker te werpen en aan de grond te lopen tijdens hun manoeuvres bij het kenteren van het tij. .

Tot dusver heeft het Waterbouwkundig Laboratorium van het Bestuur van Bruggen en Wegen slechts proefnemingen gedaan op model met vaste bodem. Deze kunnen slechts resultaten opleveren in de onderstelling dat de Scheldebedding niet verandert. Maar deze bedding bestaat nu juist uit zeer beweeglijk zand. Het bewijs hiervan is, dat zich in de Schelde voortdurend drempels vormen, zodat men verplicht is meer dan 5.000.000 kubieke meter zand per jaar uit te baggeren. Vooraleer de stroombedding dus aanmerkelijk door normalisatiewerken te wijzigen dient men proeven te nemen op modellen met beweegbare bodem, van Walsoorden tot Frederik.

Deze proefnemingen omvatten :

- 1^o de uitwerking van het model;
- 2^o de regeling van het model, derwijze dat een natuurgetrouwe weergave van de huidige stand van de waterloop wordt verkregen ten aanzien van :

de gedaante van de bedding,
het waterpeil voor verschillende getijstanden,
de spreiding en de grootte van de snelheden,
de afvoer van vaste stoffen in drijvende of zwevende toestand;

- 3^o de beproeving van verschillende plannen;

- 4^o de studie van de uitvoeringsstadia van het eventueel aangenomen plan.

Deze studies zijn zo omvangrijk en zo ingewikkeld dat er ten minste drie jaar tijd voor nodig is . Daaruit blijkt tevens dat thans niet juist kan worden gezegd welke de grootste afmetingen zullen mogen zijn van de schepen die de verbeterde Schelde zullen kunnen bevaren tot in de omgeving van Fort Frederik, waar een derde grote zeesluis is ontworpen. Niettemin kan worden voorzien dat het zonder al te grote uitgaven mogelijk zal zijn een normale vaart te verzekeren voor schepen met een lading van 45.000 ton. Deze lading zal eventueel groter kunnen worden, indien, zoals er een strekking schijnt te zijn, de scheepsbouwers de tonnemaat weten te verhogen zonder de diepgang te vergroten.

M. le Ministre ajoute que, par ailleurs, le Gouvernement a créé un groupe de travail au sein duquel les différents ministères intéressés sont représentés. Ce groupe de travail, présidé par le Directeur Général des Ponts et Chaussées, étudie la possibilité de rendre le port de Zeebrugge accessible aux grands paquebots ainsi qu'aux pétroliers et aux transporteurs de minerais à grand tirant d'eau.

Liaison Meuse-Rhin.

Un commissaire estime que le plan Bonnet pour la liaison Meuse-Rhin mérite d'être étudié et examiné avec la plus grande attention.

Les récentes décisions concernant la canalisation de la Moselle, et les accords entre l'Allemagne, la France et le Luxembourg doivent nous engager à réaliser la jonction de la Meuse avec le bassin de Briey, de la Chiers et de la Moselle. Cela est absolument nécessaire pour défendre les intérêts des régions industrielles du Hainaut et de Liège.

Le Ministre déclare que le projet Bonnet est une des liaisons possibles entre la Meuse et le Rhin intéressant en même temps la zone industrielle d'Aix-la-Chapelle.

C'est dans cet esprit que la Conférence des Ministres des Transports a repris dans la liste des liaisons d'intérêt européen, celle de la Meuse-au-Rhin avec desserte d'Aix-la-Chapelle.

Dans le cadre de cette conférence des Ministres des Transports, la question est actuellement étudiée par un groupe d'experts allemands, néerlandais et belges, sous la présidence du Directeur Général des Voies Hydrauliques du Département. Cette Commission établit des dossiers comparatifs des diverses liaisons Meuse-Rhin afin de pouvoir faire rapport à la Conférence susdite.

* * *

Un Commissaire demande si le projet de budget de 1957 envisage la construction d'une darse complémentaire pour équiper le Port Autonome de Liège.

M. le Ministre fait remarquer que cela n'a pas été possible vu l'ampleur du programme des travaux à exécuter d'urgence, mais qu'il a établi un planning en accord avec les dirigeants du Port Autonome de Liège, de manière à entamer les travaux dès 1958 et les finir dans un délai acceptable au point de vue de la rentabilité des sommes investies.

* * *

Un commissaire demande si les parties abandonnées des voies d'eau par suite des travaux de modernisation, ne peuvent être affectées à la pêche et à des frayères.

De Minister voegt hieraan toe dat de Regering een werkgroep heeft ingesteld waarin al de betrokken Departementen vertegenwoordigd zijn. Deze werkgroep staat onder het voorzitterschap van de Directeur-generaal van Bruggen en Wegen en bestudeert de mogelijkheid om de haven van Zeebrugge toegankelijk te maken voor grote pakketboten en voor petroleum- en ertsschepen van grote diepgang.

Maas-Rijnverbinding.

Een commissielid is van oordeel dat het plan Bonnet voor de Maas-Rijnverbinding met de grootste aandacht bestudeerd en onderzocht dient te worden.

De onlangs genomen besluiten nopens de kanalisatie van de Moezel en de akkoorden tussen Duitsland, Frankrijk en Luxemburg moeten ons aansporen tot het verwezenlijken van de verbinding van de Maas met het bekken van Briey, van Chiers en Moezel. Dit is absoluut noodzakelijk om de belangen van de Henegouwse en Luikse industrie centra te verdedigen.

De Minister verklaart dat het ontwerp Bonnet een der mogelijke Maas-Rijnverbindingen inhoudt, en tevens van belang is voor het industriegebied van Aken.

Het is in deze geest dat de Maas-Rijnverbinding via het Akense industriegebied door de conferentie der Ministers van Verkeerswezen is opgenomen in de lijst van verbindingswegen van Europees belang.

In het kader van die conferentie der Ministers van Verkeerswezen wordt deze kwestie thans bestudeerd door een groep Duitse, Nederlandse en Belgische deskundigen, onder voorzitterschap van de Directeur-generaal der Waterwegen van het Departement. Deze commissie legt vergelijkende dossiers aan over de verschillende Maas-Rijnverbindingen om aan de gezegde conferentie verslag te kunnen uitbrengen.

* * *

Een lid vraagt of in de begroting 1957 de bouw van een nieuw dok voor de uitrusting van de Autonome Haven van Luik in overweging is genomen.

De Minister merkt op dat dit niet mogelijk is geweest omdat het programma van dringende werken reeds zo zwaar geladen was, maar dat hij in overleg met het bestuur van de Autonome Haven te Luik een planning heeft opgemaakt, om de werken aan te vangen in 1958 en te voltooien binnen een termijn die aanvaardbaar is uit het oogpunt van de rentabiliteit van de geïnvesteerde bedragen.

* * *

Een lid vraagt of de ingevolge modernisatiewerken buiten gebruik gestelde gedeelten van waterwegen niet kunnen dienen als vis- of paaiplaatsen.

Le Ministre répond qu'il en est déjà ainsi et que son Département est en contact régulier avec le Ministère de l'Agriculture au sujet de cette question. Dans cet ordre d'idées, des dispositions ont été prises pour la Sambre, le Canal de Charleroi et d'autres voies navigables.

* *

Un commissaire attire l'attention sur la nécessité d'aménager le Canal de Bruxelles-Willebroek à la suite de l'accroissement du trafic qu'on peut attendre par le calibrage du Canal de Charleroi à 1.350 tonnes.

Le Ministre donne l'assurance que cette question n'est pas perdue de vue mais que conformément à la politique qu'il suit, il tend à achever les travaux de modernisation en cours de manière à éviter une dispersion trop grande des crédits.

Un commissaire signale l'état de délabrement dans lequel sont laissés les locaux de l'Ambassade belge à Istantboul. Cette situation est, dit-il, préjudiciable au bon renom belge à l'étranger.

Cette question étant du ressort du Département des Affaires Etrangères sera transmise à celui-ci.

* *

Un commissaire estime que les crédits prévus pour l'Institut Géotechnique de l'Etat et pour la confection des documents scientifiques relatifs à l'activité du Département devraient figurer au budget ordinaire.

Le Ministre, quant à lui pense qu'il est logique de prévoir ces montants au budget extraordinaire attendu que, dans le premier cas, il s'agit de dépenses qui font partie de travaux extraordinaires et que, dans le second cas, les documents scientifiques concernent surtout l'Urbanisme et constituent des investissements.

MINISTERE DES COMMUNICATIONS.

Chemins de fer.

M. le Ministre, dans son exposé introductif, déclare que la Société continue le processus de renouvellement et de modernisation qu'elle a entamé il y a quelques années. C'est dans cet esprit, qu'avec l'aide de l'Etat, elle a pu passer commande pour 450 voitures métalliques et 2.350 wagons tombereaux, à l'industrie privée. Ce matériel servira à remplacer, en partie, les 2.300 voitures en bois qui circulent encore actuellement, et à compléter le parc de wagons qui est nettement déficient.

Bien que les constructeurs se soient manifestement entendus à l'occasion des soumissions, la Société a pris la précaution de faire calculer les prix par l'Atelier Central de Malines et d'intéressants rajustements ont pu, de la sorte, être effectués.

De Minister antwoordt dat zulks reeds het geval is en dat zijn Departement hieromtrent geregeld ruggespraak houdt met het Ministerie van Landbouw. Zo werden schikkingen getroffen voor de Samber, het kanaal van Charleroi en andere waterwegen.

* *

Een lid verklaart dat het kanaal Brussel-Willebroek geschikt gemaakt zou moeten worden met het oog op de toeneming van het verkeer, die te verwachten is zodra het kanaal van Charleroi bevaarbaar zal zijn voor schepen van 1.350 ton.

De Minister verzekert dat deze kwestie niet uit het oog wordt verloren, doch overeenkomstig de door hem gevolgde politiek wil hij de aan de gang zijnde modernisatiewerken voltooien om aldus een te grote spreiding van de kredieten te voorkomen.

Een lid wijst op de vervallen toestand waarin de Belgische Ambassade te Istantboel verkeert. Dit doet afbreuk, zo zegt hij, aan België's goede faam in het buitenland.

Daar deze kwestie tot de bevoegdheid van het Departement van Buitenlandse Zaken behoort, zal ze aan dit Departement worden voorgelegd.

* *

Een lid zegt dat de kredieten voor het Rijksinstituut voor Grondmechanica en voor het opmaken van wetenschappelijke documenten in verband met de werkzaamheden van het Departement op de gewone begroting zouden moeten voorkomen.

De Minister meent zijnerzijds dat het logisch is die kredieten op de buitengewone begroting uit te trekken, aangezien het, in het eerste geval, gaat om uitgaven die deel uitmaken van buitengewone werken en, in het tweede geval, om wetenschappelijke documenten die vooral de Stedebouw betreffen en beleggingen vormen.

MINISTÈRE VAN VERKEERSWEZEN.

Spoorwegen.

In zijn inleidende uiteenzetting verklaart de Minister dat de Maatschappij doorgaat met het vernieuwings- en moderniseringsproces dat zij enkele jaren geleden heeft aangevat. In die zin heeft zij, met de hulp van de Staat, 450 metalen rijtuigen en 2.350 kipwagons in de privaatsfeer besteld. Dit materieel is bestemd om de 2.300 houten rijtuigen die nu nog dienst doen, ten dele te vervangen en het wagenpark, dat bepaald onvoldoende is, aan te vullen.

Daar de constructeurs zich klaarblijkelijk vóór de inschrijvingen hadden verstaan, heeft de Maatschappij als voorzorgsmaatregel de prijzen doen berekenen door de Centrale Werkplaats te Mechelen, zodat belangrijke aanpassingen konden plaats hebben.

Un Groupe de Travail, placé sous la présidence de M. le Directeur Général des Transports et dans lequel figurent des délégués des constructeurs, de l'Administration, de la Société, des Syndicats et du Groupement Professionnel du matériel roulant, est chargé de suivre la fabrication du matériel, afin de déterminer quelles sont les usines qui, à la faveur de cette commande, auront fait l'effort de reconversion indispensable. Cette commande doit permettre à cette branche d'industrie, de reprendre une place prépondérante sur le marché international. Les usines qui n'en ont pas profité pour faire les modernisations indispensables, seront d'ailleurs éliminées à l'occasion des prochaines commandes.

La Société étudie en même temps, la réalisation de trains lourds spécialement conçus pour le transport des minerais; cette initiative est destinée à mettre la Société en mesure de lutter contre les effets de la canalisation de la Moselle en ce qui concerne le Port d'Anvers.

Des travaux importants sont en cours, notamment la construction des Gares de Malines et de Liège-Guillemins.

La Société étudie également la reconversion des locomotives à vapeur de manœuvres, en locomotives Diesel. Cette étude se poursuit en collaboration entre les ateliers de la S.N.C.B. et ceux du privé; elle aura pour résultat de permettre une économie d'au moins 40 p. c.

La Société a également entrepris la transformation de vieux wagons à marchandises en vue du transport des autos. Un train de cette nature a été mis en marche au cours de cet été, entre Ostende et Munich. Il a donné des résultats extrêmement encourageants; aussi la Société a-t-elle entrepris des pourparlers avec les pays intéressés en vue de créer de nouvelles lignes de transport auto, vers Nice et Rome.

La situation financière de la S.N.C.B. s'est améliorée, surtout si l'on tient compte du fait qu'elle a dû absorber, sans compensation aucune, les augmentations de salaires imposées par le Gouvernement (20 francs minimum et 45 heures).

* * *

A une question posée relative à l'augmentation de l'évaluation des dépenses, de la construction d'un nouveau bâtiment de recettes de Liège-Guillemins et de celui de Malines, M. le Ministre répond que cet ajustement est consécutif à une revision des programmes des travaux et à une réévaluation à la suite de certaines adjudications.

Un membre constate qu'un montant de 750 millions est inscrit en vue de l'intervention de l'Etat dans les travaux de renouvellement de la S.N.C.B. un autre de 570 millions en vue de l'intervention de l'Etat dans le remplacement des voitures en bois et l'achat de wagons et un troisième de 650 millions à titre d'avance destiné à la résorption du déficit de la S.N.C.B.

Een werkgroep onder het voorzitterschap van de Directeur-generaal van het Vervoer en waarin de afgevaardigden van de constructeurs, de Administratie, de Maatschappij, de vakverenigingen en de Bedrijfsgroepering van het rollend materieel zitting hebben, is er mede belast op de vervaardiging van het materieel toe te zien om te bepalen welke fabrieken, dank zij deze bestelling, de nodige overschakelingsinspanning doen. Deze bestelling moet de bewuste industrietak in staat stellen opnieuw een vooraanstaande plaats op de internationale markt in te nemen. De fabrieken die er geen gebruik van maken om te moderniseren, zullen trouwens bij de aanstaande bestellingen worden uitgeschakeld.

De Maatschappij denkt tevens aan de bouw van zware treinen, speciaal voor ertsvervoer berekend; dit initiatief beoogt de Maatschappij in staat te stellen om de gevolgen van de kanalisatie van de Moezel voor de haven van Antwerpen op te vangen.

Er zijn belangrijke werken in uitvoering, met name stationsgebouwen te Mechelen en te Luik-Guillemins.

De Maatschappij bestudeert eveneens de verbouwing van stoomrangeermachines in Diesel-locomotieven. Deze studie geschiedt in samenwerking tussen de werkplaatsen van de N.M.B.S. en die van de privaatindustrie; dit zal leiden tot een besparing van ten minste 40 pct.

Voorts is de Maatschappij begonnen met de inrichting van oude goederenwagens voor het vervoer van auto's. Verleden zomer werd zulk een trein ingelegd tussen Oostende en München. De resultaten waren uiterst bemoedigend; de Maatschappij is dan ook met de betrokken landen besprekingen begonnen met het oog op het inschakelen van nieuwe autotransportlijnen naar Nizza en Rome.

De financiële toestand van de N.M.B.S. is beter geworden; dit blijkt vooral wanneer men in acht neemt dat de Maatschappij, zonder enige compensatie, de door de Regering opgelegde loonsverhogingen (20 frank minimum en 45 uren) heeft moeten dragen.

* * *

Op een vraag over de verhoging van de kostenraming voor het nieuwe ontvangstgebouw te Luik-Guillemins en te Mechelen, antwoordt de Minister dat deze aanpassing is toe te schrijven aan de herziening van het werkprogramma en aan een herschatting ingevolge sommige aanbestedingen.

Een lid stelt vast dat er een bedrag van 750 miljoen is uitgetrokken als Rijksbijdrage in de vernieuwingswerken van de N.M.B.S., een bedrag van 570 miljoen als Rijksbijdrage in de vervanging van houten rijtuigen en de aankoop van goederenwagens en een derde bedrag van 650 miljoen als voorschot om het tekort van de N.M.B.S. weg te werken.

Le Ministre souligne que son prédécesseur a supprimé systématiquement les subsides de la S.N.C.B., ces subsides sont remplacé par une intervention partielle dans les pertes et manque à gagner imposés par l'Etat.

La Société s'est vu dans l'obligation de recourir à des emprunts pour combler son déficit. C'est ainsi que, si l'on veut voir continuer les travaux d'électrification, il est indispensable de mettre à sa disposition, l'avance de 650 millions qui a été signalée par l'honorable membre. En outre, il est indispensable de mettre la Société à même de moderniser ses installations et son matériel roulant afin d'augmenter la rentabilité de l'entreprise et de réduire le déficit.

Si la S.N.C.B. était mise sur le même pied que les Sociétés Suisses et Hollandaises, son bilan se clôturerait incontestablement par un boni. L'Union Internationale des Chemins de Fer a mis au point un bilan uniforme qui permet de comparer les résultats des différentes sociétés. Ce document est extrêmement instructif parce qu'il permet des comparaisons sur des bases solides. Dans le domaine des pensions p.ex., les chemins de fer néerlandais ne payent que 16,9 p. c. des pensions sur la base des traitements et salaires. Les 83 p. c. autres des pensions, sont puisés dans un fonds spécial. Le capital de ce fonds spécial, a été avancé par l'Etat et la Société ne paye qu'un intérêt de 2 p. c.

En France, le déficit est apuré chaque année par le budget de l'Etat.

Un commissaire souligne l'intérêt qu'il y aurait à aménager les gares de Jette et de Laeken, en vue de l'Exposition. Les visiteurs qui trouveront difficilement à se loger à Bruxelles, pourraient ainsi occuper les hôtels du Littoral et atteindre l'Exposition en un minimum de temps.

Cette question a été longuement débattue par les milieux compétents. En raison du coût élevé des aménagements nécessaires, la Société a dû renoncer au projet.

La partie ouest du Littoral est déshéritée en matière de liaisons ferroviaires. Alors qu'il ne faut qu'une heure et quart pour se rendre de Bruxelles à Ostende, il faut un temps sensiblement identique pour aller d'Ostende à La Panne.

Deux trains par jour seulement, relient la région de Dixmude-Nieuport à Dunkerque. En modifiant quelque peu les horaires, certains convois pourraient donner correspondance, avec les trains Dunkerque-Paris, ce qui serait un sérieux appoint pour le tourisme estival dans cette région.

Si la liaison Bruxelles-Gand-Adinkerke ne peut pas être électrifiée, pourquoi ne peut-on y mettre des Michelines ? Le dernier train part de Bruxelles à 18 h. 48 et arrive à La Panne à 20 h. 30. Cette partie du pays est complètement coupée de toutes les manifestations artistiques et culturelles. N'y aurait-il pas lieu d'établir une liaison plus tardive et plus rapide ?

De Minister onderstreept dat zijn ambtsvoorganger de toelagen voor de N.M.B.S. stelselmatig heeft afgeschaft en vervangen door een gedeeltelijke bijdrage in de door de Staat opgelegde verliezen en winstderving.

De Maatschappij was verplicht te lenen om haar tekort te dekken. Wil men dat de electrificatiewerken worden voortgezet, dan moet zij het door het geachte lid bedoelde voorschot van 650 miljoen ter beschikking krijgen. Bovendien moet de Maatschappij haar installaties en materieel kunnen moderniseren om de rentabiliteit van de onderneming te verhogen en het tekort te verminderen.

Als de N.M.B.S. op dezelfde voet geplaatst was als de Zwitserse en de Nederlandse Maatschappijen, zou haar balans onbetwistbaar een batig slot te zien geven. De Internationale Vereniging van de Spoorwegen heeft een eenvormige balans ontworpen, die het mogelijk maakt de bedrijfsuitkomsten van de verschillende maatschappijen te vergelijken. Dit stuk is uiterst leerzaam omdat de vergelijking op stevige grondslagen kan geschieden. De Nederlandse Spoorwegen betalen bijvoorbeeld slechts 16,9 pct. van de pensioenen op basis van de wedden en lonen; de overige 83 pct. worden bestreden uit een bijzonder fonds. Het kapitaal van dit fonds werd door de Staat voorgeschooten en de Maatschappij betaalt daarvoor slechts 2 pct. rente.

In Frankrijk wordt het tekort jaarlijks aangezuiverd uit de Rijksbegroting.

Een lid betoogt dat het zeer belangrijk zou zijn de stations Jette en Laken geschikt te maken met het oog op de Tentoonstelling. De bezoekers, die moeilijkheden zullen hebben om een onderkomen te vinden in Brussel, zouden aldus kunnen gaan logeren in hotels aan de Kust en de Tentoonstelling in een minimum van tijd bereiken.

Deze kwestie is in de bevoegde kringen breedvoerig besproken. Wegens de hoge kostprijs van de werken heeft de Maatschappij van het plan moeten afzien.

De Westhoek is op het gebied van spoorverbindingen stiefmoederlijk bedeed. De reis van Brussel naar Oostende duurt slechts vijf kwartier. Er is bijna evenveel tijd nodig om de afstand van Oostende tot De Panne af te leggen.

Per dag rijden er slechts twee treinen uit de streek van Diksmuide-Nieuwpoort naar Duinkerken. Indien de uurregeling enigszins werd gewijzigd zouden sommige treinen aansluiting kunnen geven met de lijn Duinkerken-Parijs, wat zeer bevorderlijk zou zijn voor het zomertoerisme in die streek.

Waarom geen motortreinen gebruiken op de lijn Brussel-Gent-Adinkerke, indien deze toch niet geëlectriceerd kan worden ? De laatste trein vertrekt uit Brussel te 18 u. 48 en komt in De Panne aan te 20 u. 30. Dit landsgedeelte is volkomen afgesneden van kunst- en cultuurmanifestaties. Kunnen er geen latere en snellere treinen ingelegd worden ?

Le Ministre répond que l'attention de la Société a été attirée déjà sur la situation du Westhoek et que sous peu ses délégués se mettront en rapport avec les autorités locales afin d'étudier ensemble les remèdes à apporter. Il signale cependant, qu'en ce qui concerne les Michelin's qui ont été promises depuis longtemps déjà pour le service du Westhoek la Société s'est vue dans l'obligation de faire revoir les fabrications du privé avant de les mettre en ligne.

Un commissaire demande si le parc de voitures sera suffisant pour transporter tous les visiteurs de l'Exposition 1958. Le Ministre répond affirmativement. La plus grande partie des voitures métalliques, actuellement en commandes, seront livrées au cours du premier semestre de 1958.

Electrification.

La ligne électrique Anvers-Rosendaal sera achevée vers le 15 juillet.

En ce qui concerne la ligne Liège-Aix-la-Chapelle-Cologne, le Ministre a eu des contacts fréquents avec son collègue allemand. L'électrification du tronçon belge n'a d'intérêt, que s'il est poursuivi jusqu'à Cologne. Malheureusement, les chemins de fer allemands ont décidé de consacrer tous les crédits disponibles à l'électrification de la ligne du Rhin vers Brème et Hambourg. Etant donné cette priorité, on ne prévoit pas l'électrification du tronçon allemand avant 1962. Cependant, les pourparlers continuent.

En ce qui concerne la ligne de Mons, le problème est encore plus délicat. La France a décidé en effet d'électrifier avec du courant 25.000 V. monophasé, tandis qu'en Belgique, nous employons du 3.000 V. continu. Comme il n'existe pas encore de locomotives pouvant être alimentées indifféremment avec ces courants et que leur construction serait onéreuse, il n'est pas possible pour le moment d'envisager une telle solution, d'autant plus que les Compagnies européennes ont décidé d'employer la traction Diesel pour les grands express européens.

Un commissaire voudrait savoir où seront placés les « travaux d'art » supprimant les passages à niveaux de la Route d'Etat, à Kapellen et à Ekeren?

Un commissaire déclare que la liaison entre Bruxelles et le Tournais devrait être améliorée. Les changements de trains provoquent souvent des retards.

Un autre commissaire voudrait que les communications entre le Borinage et le Littoral soient plus nombreuses et plus rapides, surtout en période estivale.

De Minister antwoordt dat de aandacht van de Maatschappij reeds op de Westhoek is gevestigd en dat zijn afgevaardigden binnenkort met de plaatselijke overheid zullen nagaan wat er gedaan kan worden om de toestand te verbeteren. In verband met de motortreinen, die sinds lang reeds voor de Westhoek zijn beloofd, wijst hij er evenwel op dat de Maatschappij verplicht is geweest de fabrikaten van de privaatsector te doen herzien alvorens ze in gebruik te nemen.

Een lid vraagt of het rijtuigenpark voldoende zal zijn om het verwachte aantal bezoekers van de Tentoonstelling 1958 te vervoeren. De Minister antwoordt bevestigend. Het grootste gedeelte van de metalen rijtuigen, die thans besteld zijn, zullen in het eerste halfjaar 1958 geleverd worden.

Electrificatie.

De elektrische lijn Antwerpen-Rosendaal zal klaar zijn tegen 15 Juli 1957.

Wat betreft de lijn Luik-Aken-Keulen heeft de Minister reeds vaak contact gehad met zijn Duitse collega. De electrificatie van het Belgische vak heeft slechts een betekenis indien het verlengd wordt tot Keulen. Spijtig genoeg hebben de Duitse spoorwegen besloten alle beschikbare kredieten te besteden aan de electrificatie van de lijn van de Rijn naar Bremen en Hamburg. Dientengevolge is de electrificatie van het Duitse vak niet te verwachten vóór 1962. De besprekingen worden echter voortgezet.

Het vraagstuk is nog ingewikkelder voor de lijn naar Bergen. Want Frankrijk heeft besloten voor de electrificatie eenphasestroom van 25.000 V te gebruiken, terwijl België gelijkstroom van 3.000 V gebruikt. Aangezien er nog geen locomotieven bestaan die met beide stromen gedreven kunnen worden en de bouw van zulke machines zeer kostelijk zou komen, kan een dergelijke oplossing voor het ogenblik niet onder de ogen worden genomen, des te meer daar de Europese Maatschappijen besloten hebben de Dieseltractie in te voeren voor de grote Europese sneltreinen.

Een lid zou gaarne vernemen waar de « kunstwerken » zullen komen, waardoor de overwegen op de rijksweg te Kapellen en te Ekeren opgeheven kunnen worden.

Een lid verklaart dat de verbinding tussen Brussel en het Doornikse verbeterd zou moeten worden. De wijzigingen in de treinregeling zijn vaak oorzaak van vertraging.

Een ander lid wenst dat er meer en snellere treinen ingelegd worden tussen de Borinage en de Kust, vooral tijdens de zomermaanden.

Le Ministre promet d'envisager les moyens propres à donner satisfaction, dans toute la mesure du possible.

* * *

Marine.

Le programme annoncé qui comporte principalement la construction de trois malles, d'un car ferry et du dock flottant d'Ostende, est exécuté à la lettre. Le car ferry qui a été commandé en 1956, répond à une nécessité urgente. En effet, il faut s'attendre à ce que les autorités de Douvres défendent le déchargement des autos le long du pier d'accostage des malles de passagers. En effet, ces autorités ont construit un pier spécial pour les car ferries.

L'exploitation des malles Ostende-Douvres, présente chaque année un boni important. Malgré les mauvaises conditions atmosphériques de cet été, le nombre de passagers a encore augmenté, alors que sur les autres liaisons Angleterre-Continent, il a diminué.

A la suite des questions posées en ce qui concerne le Fonds de la Marine, le Ministre signale que la plupart des crédits sont accordés par la Société des Crédits à l'Industrie. L'Etat intervient en donnant sa garantie de bonne fin et en intervenant dans la charge des intérêts.

Sous peu, nous disposerons d'une flotte de ± 800.000 tonnes et peut-être atteindrons-nous, dans quelques années, 1.000.000 de tonnes.

Le Ministre a réussi à convaincre les industriels de créer, en accord avec les armateurs, une flotte de « bulkcarriers » pour le transport du charbon et du minerai. Un groupement a déjà acheté un bateau de ce type à l'étranger et en a commandé deux autres à l'industrie belge.

Voies aériennes.

L'aérodrome national de Melsbroeck continue à employer les anciennes pistes construites par les Allemands au cours de l'occupation. Elles sont maintenues en état à grands frais. Le fait que les grandes compagnies ont décidé brusquement d'employer, à partir de 1959, des avions à réaction, nous oblige à construire de toutes nouvelles pistes qui pourront accueillir les DC 8 et les « Boeing ». Tous les aérodromes d'Europe Occidentale (Zurich, Schiphol, Orly, Dusseldorf) sont obligés de s'adapter en très peu de temps. Sous peine de voir échapper ce trafic, Melsbroeck doit se rénover complètement. Un programme de réalisation de nouvelles pistes a été établi. Il faut suivre le timing qui a été prescrit.

En plus, se posent des problèmes nouveaux de sécurité. Il faudra bientôt étendre le réseau de contrôle de façon à pouvoir prendre en charge, les avions aux altitudes élevées.

De Minister belooft dat hij zal uitzien naar middelen om aan dit verzoek zoveel mogelijk tegemoet te komen.

* * *

Zeewezen.

Het aangekondigde programma, dat in hoofdzaak bestaat in de bouw van drie mailboten, van een car ferry en van het vlottend dok te Oostende, wordt stipt uitgevoerd. De car ferry die in 1956 werd besteld, beantwoordt aan een dringende behoefte. Het is immers te verwachten dat de overheden van Dover het lossen van auto's op de landingspier van de passagiersschepen zullen verbieden. Er is namelijk een speciale pier voor de car ferries gebouwd.

De mailbotendienst Oostende-Dover levert elk jaar een aanzienlijk batig saldo op. Ondanks de slechte weersomstandigheden in de jongste zomer is het aantal passagiers nog toegenomen, terwijl het op de andere verbindingen Engeland-Vasteland afnam.

Op vragen betreffende het Zeevaartfonds antwoordt de Minister, dat de meeste kredieten verleend worden door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid. De Staat geeft hiervoor zijn waarborg van goede afloop en draagt een gedeelte van de intresten.

Binnenkort zullen wij over een vloot van ± 800.000 ton beschikken en over enkele jaren zullen wij misschien tot 1.000.000 ton geraken.

De Minister heeft de industriëlen kunnen overtuigen om, in overleg met de reders, een vloot van « bulkcarriers » te bouwen voor steenkool- en ertsvervoer. Een groepering heeft reeds een dergelijk schip in het buitenland aangekocht en er twee andere bij Belgische scheepstimmerwerven besteld.

Luchtwegen.

De nationale luchthaven van Melsbroeck blijft nog steeds gebruik maken van de oude startbanen die tijdens de bezetting door de Duitsers werden aangelegd. De onderhoudskosten lopen zeer hoog op. Doordat de grote maatschappijen plotseling besloten hebben van 1959 af straalvliegtuigen in dienst te nemen, zijn wij verplicht gans nieuwe startbanen aan te leggen voor de DC 8's en de Boeings. Alle andere Westeuropese vliegvelden (Zürich, Schiphol, Orly, Düsseldorf) zijn verplicht zich binnen een korte tijdspanne aan te passen. Zo men wil voorkomen dat dit verkeer naar elders verhuist, moet Melsbroeck geheel vernieuwd worden. Een programma voor nieuwe startbanen is klaar. De voorgescreven timing moet nageleefd worden.

Bovendien doet de veiligheid weer nieuwe vraagstukken rijzen. Het contrölnet zal binnenkort derwijze uitgebreid moeten worden dat het de vliegtuigen reeds op grote hoogte kan bereiken.

En même temps, il faut désaffecter l'ancienne aérogare qui ne répond plus aux nécessités du trafic et il faut construire une nouvelle tour de contrôle, placée à un endroit tel, qu'elle peut commander toutes les pistes.

C'est pour l'ensemble de ces travaux que 414 millions de crédits de paiement sont inscrits au budget extraordinaire. Il s'agit d'une nécessité inéluctable.

Le trafic aérien augmente chaque année. La Sabena escompte transporter 850.000 passagers en 1958. Ses bénéfices augmenteront d'année en année. Le service d'hélicoptère, qui par lui-même n'est pas rentable, est extrêmement intéressant en raison du fait qu'il amène une clientèle nouvelle pour les avions moyen et long courrier.

La Sabena mettra en ligne des hélicoptères S 58 qui, outre une capacité plus grande (12 places) sont mieux aménagés que leurs prédécesseurs. En ce qui concerne l'exploitation, un gros inconvénient subsiste, c'est que le vol aux instruments n'est pas encore possible. Des études se poursuivent activement dans ce domaine.

Un commissaire se plaint de l'extension continue que prennent les aérodromes. De bonnes terres arables sont ainsi sacrifiées chaque année. Ce sont les communes et l'agriculture qui en pâtissent le plus.

Le Ministre souligne que c'est une des raisons pour lesquelles on n'a créé qu'un seul aérodrome national, celui de Melsbroek, tandis que celui d'Ostende sera ultérieurement aménagé comme aérodrome de diversion.

Par ailleurs, la Belgique a certaines obligations dans le cadre de l'O.T.A.N. qui sont de la compétence du Ministère de la Défense Nationale.

Même si un accord pouvait se faire entre les autorités civiles et militaires pour l'emploi d'un même aérodrome, encore faudrait-il que les autorités internationales tant militaires (O.T.A.N.) que civiles (O.A.C.I.) donnent leur approbation.

Enfin, l'aérodrome de Coxyde, que le commissaire vise dans son intervention, n'est pas équipé pour recevoir les avions commerciaux. En ce qui concerne cet aérodrome, ce commissaire s'étonne que les autorités civiles se soient opposées à la construction d'une tour de 70 mètres de hauteur à 2 km 500 du champ d'aviation, et ce pour des raisons de sécurité, alors que les autorités militaires de l'aérodrome avaient marqué leur accord.

Le Ministre fera examiner cette question.

Un commissaire demande pour quelle raison la dette de la Sabena a été ramenée de 115.997.973 fr. à 65.997.973 francs.

Le Ministre répond que la diminution de la dette représente l'intervention de l'Etat dans la constitution de l'augmentation du capital de la Sabena, augmentation qui a été votée par une loi pendant l'année 1955. Plutôt que de payer en numéraire, on a convenu de diminuer d'autant la dette de la Sabena envers l'Etat.

Tevens dient het oude stationsgebouw, dat niet meer aan de eisen voldoet, buiten gebruik te worden gesteld en moet er een nieuwe verkeersstoren komen op een plaats, van waaruit alle banen bestreken kunnen worden.

Voor al deze werken is er op de buitengewone begroting een bedrag van 414 miljoen aan betalingskredieten uitgetrokken. Dit is volstrekt noodzakelijk.

Het luchtverkeer neemt elk jaar toe. De Sabena rekent op een vervoer van 850.000 reizigers in 1958. De winsten zullen elk jaar stijgen. De helikopterdienst, hoewel op zichzelf niet renderend, is uiterst interessant doordat hij een nieuwe clientèle aanbrengt voor het continentaal en intercontinentaal verkeer.

De Sabena zal helikopters S 58 in dienst nemen, die meer ruimte bieden (12 plaatsen) en beter ingericht zijn dan het voorgaande type. Voor de exploitatie blijft er een groot bezwaar bestaan, namelijk dat het blindvliegen nog steeds niet mogelijk is. De studies worden op dit gebied ijverig doorgezet.

Een lid klaagt over de voortdurende uitbreiding van de vliegvelden. Hieraan valt jaarlijks goede akkergrond ten offer. En het nadeel is hoofdzakelijk voor de gemeenten en de landbouw.

De Minister verklaart dat dit één van de redenen is waarom er slechts één nationaal vliegveld werd aangelegd, namelijk te Melsbroek, terwijl dat van Oostende later als afleidingsvliegveld gebruikt zal worden.

België heeft overigens in het kader van de N.A.V.O. bepaalde verplichtingen na te komen die tot de bevoegdheid van het Ministerie van Landsverdediging behoren.

Zelfs indien de burgerlijke en militaire instanties tot overeenstemming kwamen voor het gebruik van een zelfde vliegveld zou de goedkeuring vereist zijn van de internationale overheden, zowel de militaire (N.A.V.O.) als de burgerlijke (O.I.B.L.).

Het vliegveld van Koksijde, ten slotte, waarvan het lid in zijn betoog gewag maakt, is niet uitgerust voor handelsvliegtuigen. In verband met dit vliegveld is het lid verwonderd dat de burgerlijke overheden zich verzet hebben tegen de bouw van een toren van 70 meter hoogte op 2 km 500 van het vliegveld en zulks om veiligheidsredenen, hoewel de militaire overheden van het vliegveld hun instemming hadden betuigd.

De Minister zal deze kwestie laten onderzoeken.

Een lid vraagt waarom de schuld van de Sabena teruggebracht werd van 115.997.973 frank tot 65.997.973 frank.

De Minister antwoordt dat de vermindering van de schuld overeenstemt met het aandeel van de Staat in de kapitaalsverhoging van de Sabena zoals deze in 1955 bij een wet is goedgekeurd. In plaats van in baar geld te betalen werd overeengekomen de schuld van de Sabena jegens de Staat met het bewuste bedrag te verminderen.

Jonction Nord-Midi.

A la suite des compressions budgétaires, on a été mis dans l'obligation de ne maintenir au programme que les travaux strictement indispensables. Parmi eux se trouve la réalisation du Tri-Postal de Bruxelles X. Quand ce bâtiment sera achevé, ainsi que celui qui doit abriter le bureau central des Telex, on pourra mettre en vente le terrain de l'Administration des Postes à la place de la Monnaie. Ce terrain a une valeur extrêmement élevée, étant donné sa situation.

L'O.N.J. continue tous les travaux indispensables en vue de l'aménagement des abords des différentes gares.

Vicinaux.

Un commissaire demande pour quelle raison l'Etat doit augmenter son intervention dans le capital de la S.N.C.V. lorsque des lignes sont démontées. La S.N.C.V. en bénéficie, puisqu'elle vend le matériel à son profit.

Le Ministre fait remarquer que le capital de la S.N.C.V. est constitué par lignes et que pour chacune de ces lignes il y a une participation de l'Etat ainsi qu'une autre des provinces et communes intéressées. C'est l'extension d'un réseau déterminé qui a justifié l'augmentation qui figure à l'article 413.

L'Administration des Domaines est propriétaire de l'assiette des lignes des tramways vicinaux. En cas de vente, c'est elle qui récupère les produits.

**MINISTERE DE LA SANTÉ PUBLIQUE
ET DE LA FAMILLE.****Logement.**

L'effort du Gouvernement en matière de logement se traduit par l'inscription au budget extraordinaire de trois articles d'un montant important :

1^o un crédit de 450 millions en vue du paiement des primes allouées aux constructeurs et acheteurs d'habitations à bon marché et des sommes dues à titre de garantie de bonne fin aux sociétés de crédit intervenantes. Pour 1956, 12.000 primes à la construction et 3.000 pour l'achat d'habitations ont été accordées. Les sommes destinées à la garantie de l'Etat sont peu élevées;

2^o un crédit de 30 millions en vue du paiement des subsides prévus pour la lutte contre les taudis. Quatre espèces d'interventions du « Fonds national du Logement » sont prévues : primes de démolition, primes de déménagement, subsides en faveur des sociétés d'habitations à bon marché qui procèdent à l'acquisition ou à l'expropriation d'immeubles insalubres;

Noord-Zuidverbinding.

De bekrimping van de begrotingskredieten heeft er toe geleid dat alleen de volstrekt noodzakelijke werken op het programma konden blijven. Hiertoe behoort het Postsorteergebouw van Brussel X. Na voltooiing van dit gebouw zomede van het Centraal Telexkantoor zal het terrein van het Bestuur der Posterijen op het Muntplein verkocht kunnen worden. Wegens zijn ligging heeft dit terrein een uiterst grote waarde.

Het N.B.V. werkt voort aan de toegangswegen tot de verschillende stations.

Buurtspoorwegen.

Een lid vraagt waarom de Staat zijn aandeel in het kapitaal van de N.M.V.B. moet verhogen, wanneer er lijnen opgebroken worden. De N.M.V.B. heeft daar baat bij, aangezien zij het materieel voor haar eigen rekening verkoopt.

De Minister merkt op dat het kapitaal van de N.M.V.B. in verhouding is tot het aantal lijnen en dat de Staat en de betrokken provinciën en gemeenten voor elke lijn hun aandeel storten. De verhoging onder artikel 413 nu is te wijten aan de uitbreiding van een bepaald net.

Het Bestuur der Domeinen is eigenaar van de aardebaan waarin de buurtspoorlijnen liggen. Bij verkoop gaat de opbrengst naar dat Bestuur.

**MINISTERIE VAN VOLKSGEZONDHEID
EN VAN HET GEZIN.****Huisvesting.**

De inspanning van de Regering op het gebied van de huisvesting blijkt hieruit dat op de buitengewone begroting drie belangrijke artikelen zijn opgenomen :

1^o een krediet van 450 miljoen met het oog op de betaling van de premieën verleend aan de bouwers en kopers van goedkope woningen en van de sommen bij wijze van waarborg voor goede afloop verschuldigd aan de tussenkomende kredietvennootschappen. In 1956 werden 12.000 bouwpremieën en 3.000 premieën voor de aankoop van woningen verleend. Voor de Staatswaarborg zijn slechts enige kleine bedragen uitgetrokken;

2^o een krediet van 30 miljoen ter betaling van subsidiën voor de krotopruiming. Het Nationaal Fonds voor de Huisvesting verleent vier soorten van toelagen : slopingspremieën, verhuizingspremieën, toelagen aan de maatschappijen voor goedkope woningen die ongezonde woningen aankopen of onteigenen;

3^o un crédit d'un montant de 120 millions au « Fonds national du Logement » pour le paiement des subsides en faveur des communes qui procèdent à l'acquisition ou à l'expropriation d'immeubles insalubres (quatrième espèce d'interventions).

Un membre souligne qu'un crédit de 400.000 francs est inscrit à l'article 57.531 en vue du paiement à une commune de l'agglomération bruxelloise d'un subside de cet import pour la cession gratuite à la Société des Habitations à Bon Marché de cette commune de plusieurs immeubles insalubres. Cette cession a été faite par acte du 10 août 1954.

Ce commissaire estime que d'autres communes seraient en droit de bénéficier de subsides de même nature. Certaines administrations communales ont, en effet, acquis et exproprié des immeubles insalubres et n'ont reçu aucune prime. Ce membre propose de porter de 120 à 125 millions l'article 57.530, qui prévoit le paiement des subsides en faveur des communes.

Le Ministre ne peut s'engager dans cette voie. Il importe, dit-il, que les communes intéressées se fassent connaître, que l'importance des crédits soit établie et la preuve faite que les dossiers ont été introduits après le dépôt de la loi du 7 décembre 1953 et avant la mise en vigueur des arrêtés de 1955.

Le commissaire réserve son attitude. Le Ministre s'engage à traiter, éventuellement d'autres communes, de la même manière que la commune bénéficiaire.

* * *

Selon une règle établie, un tiers des habitations nouvelles doivent servir à loger les anciens locataires de maisons insalubres. Il ne peut s'agir d'une règle trop stricte, certaines communes dont le développement est récent n'y sont pas et ne pourraient y être assujetties.

Les bourgmestres peuvent prendre des décrets d'inhabitabilité à l'égard de logements surpeuplés. Ils sont tenus, en pareils cas, de reloger les familles dans des locaux plus spacieux.

Un commissaire souhaite qu'une meilleure coordination s'établisse lors de la construction d'habitations érigées en vertu de la loi Brunfaut. Des retards considérables interviennent souvent dans l'établissement des services urbains : égouts, eau, gaz. De telle sorte que des maisons achevées restent trop longtemps inhabitables et inoccupées. Cette situation n'a pas échappé au Ministre de la Santé Publique. En accord avec son collègue des Travaux Publics, il va s'efforcer d'y porter remède.

Un commissaire regrette qu'un temps trop long se passe avant le paiement des primes à la construction. Le Ministre déclare que, généralement, deux mois s'écoulent entre l'envoi du dernier document par le requérant et la liquidation de la prime.

3^o een krediet van 120 miljoen voor het Nationaal Fonds voor de Huisvesting met het oog op de betaling van de subsidiën ten gunste van de gemeenten die ongezonde gebouwen aankopen of onteigenen (vierde soort van toelage).

Een lid onderstreept dat op artikel 57.531 een krediet van 400.000 frank is uitgetrokken als toelage voor een gemeente uit het Brusselse, die aan de Maatschappij voor Goedkope Woningen in die gemeente, kosteloos verscheidene ongezonde gebouwen heeft afgestaan. Deze afstand geschiedde bij akte van 10 Augustus 1954.

Het lid is van oordeel dat nog andere gemeenten op een dergelijke toelage aanspraak zouden kunnen maken. Sommige gemeentebesturen, die ook ongezonde woningen hebben aangekocht en onteigend, hebben daarvoor geen premie ontvangen. Het lid stelt voor, het bedrag op artikel 57.530, ter betaling van toelagen aan de gemeenten, van 120 op 125 miljoen te brengen.

De Minister kan deze weg niet opgaan. De belanghebbende gemeenten, zo zegt hij, moeten zich doen kennen, de omvang van de kredieten moet vaststaan en het bewijs moet geleverd zijn dat de dossiers werden ingestuurd na de indiening van de wet van 7 December 1953 en vóór de inwerkingtreding van de besluiten van 1955.

Het lid zal nu nog geen standpunt innemen. De Minister zegt toe dat andere gemeenten eventueel op dezelfde wijze als de belanghebbende gemeente zullen worden behandeld.

* * *

Als regel geldt dat een derde van de nieuwe woningen moeten dienen ter huisvesting van vroegere huurders van ongezonde woningen. Deze regel mag niet al te strikt worden toegepast; hij geldt niet en kan niet gelden voor sommige gemeenten die eerst in de jongste tijd uitbreiding hebben genomen.

De burgemeesters kunnen overbevolkte huizen onbewoonbaar verklaren. Zij dienen in zulke gevallen de gezinnen in een ruimere woning onder te brengen.

Een lid wenst een betere coördinatie in de bouw van woningen krachtens de wet Brunfaut. De rioleringen, de water- en de gasleidingen, worden dikwijls met grote vertraging aangelegd, zodat gereedgekomen woningen te lang onbewoonbaar en onbewoond blijven. Deze toestand is de Minister van Volksgezondheid bekend. Hij zal, in overleg met zijn collega van Openbare Werken, pogen dit te verhelpen.

Een lid betreurt het dat de betaling van de bouwpremiën te lang uitblijft. De Minister verklaart dat er normaal twee maanden verlopen tussen de indiening van het laatste stuk door de aanvrager en de uitkering van de premie.

Etablissements pour enfants déficients.

A l'article 57-551, ainsi libellé : « Etablissements pour enfants déficients : études, acquisitions, travaux », un membre présente un amendement. Celui-ci a une portée double, il s'agit :

1^o de modifier le libellé de l'article et de remplacer ce libellé par le texte suivant : « Etablissements pour enfants déficients : subsides aux pouvoirs publics et aux organismes privés pour la construction et l'aménagement de tels établissements : études, acquisitions, travaux. »

2^o de porter le crédit d'engagement à 10 millions, soit une augmentation de 5 millions.

L'auteur de l'amendement estime que certains organismes privés doivent pouvoir bénéficier de ces subsides.

Un commissaire constate que l'article 57-551 prend place dans un chapitre où sont établis le montant « des subsides et avances aux administrations publiques subordonnées ». Il ne convient pas, selon ce membre, d'y faire figurer des subsides dont des organismes privés seraient les bénéficiaires.

Le Ministre est disposé à se rallier à l'amendement proposé. Il ne peut toutefois accepter d'augmentations de crédits, il suggère de diminuer de 5 millions le crédit d'engagement prévu à l'article 57-547 (4).

Votes. — L'augmentation de 5 millions du crédit prévu à l'article 57-551 est votée à l'unanimité moins une abstention.

Le nouveau libellé du même article est admis à l'unanimité moins une voix et une abstention.

La Commission, à l'unanimité, décide de ramener de 90 à 85 millions le subside, prévu à l'article 57-547 (4), en faveur des établissements de soins aux malades chroniques.

Un commissaire estime que d'une manière générale l'initiative parlementaire doit rester entière. Toute proposition tendant à augmenter un poste de dépenses ne doit pas nécessairement s'accompagner d'une proposition de diminution d'un autre poste de dépenses.

Ajoutons qu'un autre commissaire estime que les crédits destinés aux établissements pour enfants déficients trouveraient mieux leur place au budget ordinaire.

Distributions d'eau.

Un crédit de paiement d'un montant de 20 millions est inscrit au programme 1957 pour les distributions d'eau. Un commissaire se demande si ce montant est suffisant. Selon lui, les besoins sont encore grands en cette matière.

Le Ministre signale que le programme de l'année ne peut être considéré isolément. L'équipement général du pays en distributions d'eau se poursuit à un rythme satisfaisant. Des paiements nouveaux d'un montant total de 205 millions sont autorisés

Inrichtingen voor achterlijke kinderen.

Op artikel 57.551, luidende : « Inrichtingen voor achterlijke kinderen : studiën, aankopen, werken » stelt een lid een amendement voor, waarmee hij een dubbel doel beoogt, namelijk :

1^o de omschrijving van het artikel te vervangen als volgt : « Inrichtingen voor achterlijke kinderen : toelagen aan openbare besturen en private lichamen om zulke instellingen te bouwen en in te richten : studiën, aankopen, werken » ;

2^o het vastleggingskrediet met 5 miljoen te verhogen en dus op 10 miljoen te brengen.

De indiener is van oordeel dat ook sommige private lichamen deze toelagen moeten kunnen genieten.

Een lid stelt vast dat artikel 57.551 voorkomt in een hoofdstuk waarin het bedrag wordt bepaald van de « toelagen en voorschotten aan de ongeschikte openbare besturen ». Volgens dit lid mogen in dit hoofdstuk geen toelagen voor private lichamen worden opgenomen.

De Minister is bereid zich met het voorgestelde amendement te verenigen. Een verhoging van de kredieten acht hij echter onaanvaardbaar en hij geeft in overweging het vastleggingskrediet op artikel 57.547 (4) met 5 miljoen te verminderen.

Stemmingen. — De verhoging met 5 miljoen van het krediet op artikel 57.551 wordt, op 1 onthouding na, eenparig goedgekeurd.

De nieuwe omschrijving van hetzelfde artikel wordt op 1 stem na eenparig aangenomen. Een lid onthield zich.

De Commissie besluit eenparig de toelage waarin artikel 57.547 (4), voorziet ten behoeve van de verzorgingsinstellingen voor chronische zieken, van 90 tot 85 miljoen terug te brengen.

Een lid is van oordeel dat het parlementair initiatief in het algemeen onaangetast moet blijven. Een voorstel om een uitgaafpost te verhogen moet niet noodzakelijk samengaan met een voorstel tot vermindering van een andere uitgaafpost.

Ten slotte is nog een ander lid van oordeel dat de kredieten ten behoeve van de inrichtingen voor achterlijke kinderen beter op hun plaats zijn in de gewone begroting.

Watervoorziening.

Op het programma voor 1957 komt een betalingskrediet voor van 20 miljoen voor de watervoorziening. Een lid vraagt zich af of dit bedrag voldoende is. Volgens hem zijn de behoeften op dit gebied nog groot.

De Minister wijst er op dat het programma voor het eerstkomende jaar niet afzonderlijk mag worden beschouwd. De algemene voorziening van het land gaat in een bevredigend tempo vooruit. Het tegenwoordige ontwerp staat weer betalingen toe voor

pour le présent projet. Il faut y ajouter les crédits prévus en faveur de la « Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Waterbedeling » et de la Société intercommunale de Distribution d'eau de la région Aisne et Ourthe. Le Ministre estime que les deux tiers de la population belge bénéficient d'une distribution d'eau potable.

Votre Commission attache une grande importance à l'extension incessante d'un tel service public. Elle voudrait savoir combien de communes en sont encore dépourvues et combien de projets sont, en ce moment, à l'examen du Département. Le Ministre ne dispose pas de données tout à fait récentes et précises; il signale, en outre, que certaines Intercommunales ne sollicitent pas de subsides gouvernementaux. Le Ministre s'efforcera, néanmoins, de documenter le Sénat.

Un commissaire insiste afin que les subsides soient accordés aux communes qui réalisent des extensions de leur réseau de distributions d'eau.

Le Ministre estime que les extensions de minime importance ne doivent pas être subsidiées mais il ne se refuse pas à examiner favorablement les demandes lorsqu'il s'agit d'extensions importantes.

* *

Un membre voudrait que les travaux pour *l'assainissement de la vallée du Maelbeek* soient poursuivis sans désespérer et que des crédits destinés à couvrir les expropriations en cours soient prévus. Le Ministre déclare que ce problème ne date pas d'hier, que des crédits de paiement d'un montant de 30 millions sont prévus pour 1957, que l'agglomération bruxelloise n'est pas oubliée mais qu'il importe de ne pas y ouvrir des chantiers supplémentaires en ce moment.

DÉFENSE NATIONALE.

M. le Ministre fait un exposé général. Il déclare que le montant des crédits d'engagement (immobilisations nouvelles), s'élève à 1.629 millions.

Les crédits de paiement se répartissent comme suit :

avances récupérables	170,0 millions
immobilisations nouvelles	3.415,3 millions
restauration du domaine public	0,1 millions

Les prévisions de recettes sont estimées à 510 millions.

M. le Ministre définit comme suit la politique générale de son Département en matière d'engagements :

1^o dans le cadre et les limites financières assignés par le Comité ministériel des investissements publics, réaliser un programme minimum d'acquisitions et de constructions répondant à des besoins urgents;

2^o utiliser à cette fin, en première priorité, les crédits d'engagement restant disponibles fin 1956;

een totaal bedrag van 205 miljoen. Hierbij komen de kredieten ten behoeve van de Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Waterbedeling en voor de « Société Intercommunale de Distribution d'eau de la région Aisne et Ourthe ». Naar het oordeel van de Minister is thans twee derde van de Belgische bevolking van drinkwater voorzien.

Uw Commissie hecht groot belang aan de voortdurende uitbreiding van deze openbare dienst. Zij zou willen weten hoeveel gemeenten nog geen watervoorziening hebben en hoeveel ontwerpen op dit ogenblik bij het Departement in onderzoek zijn. De Minister beschikt niet over zeer recente en nauwkeurige gegevens; bovendien vragen sommige intercommunale verenigingen geen rijkssteun aan. Niettemin zal de Minister trachten de Senaat voor te lichten.

Een commissielid dringt aan op subsidiëring van de gemeenten die hun waterleidingsnet uitbreiden.

De Minister is van oordeel dat geringe uitbreidingen niet gesubsidieerd moeten worden, maar wil wel aanvragen onderzoeken voor belangrijke uitbreidingen.

* *

Een lid zou willen dat de *sanering van het Maalbeekdal* onverwijld zou worden voortgezet en dat er kredieten worden uitgetrokken om de aan de gang zijnde onteigeningen te betalen. De Minister verklaart dat dit vraagstuk niet van gisteren dagtekent, dat voor 1957 30 miljoen aan betalingskredieten is uitgetrokken, dat het Brusselse niet uit het oog verloren wordt, maar dat er voorlopig geen nieuwe werken meer begonnen mogen worden.

LANDSVERDEDIGING.

In zijn algemene uiteenzetting wijst de Minister er op, dat de vastleggingskredieten (nieuwe beleggingen) 1.629 miljoen belopen. De betalingskredieten laten zich indelen als volgt :

Terugvorderbare voorschotten	170,0 miljoen
Nieuwe beleggingen	3.415,3 miljoen
Herstelling van het openbaar domein	0,1 miljoen
De uitgaven zijn geraamd op 510 miljoen.	

De Minister omschrijft het algemeen beleid van zijn Departement met betrekking tot de vastleggingen, als volgt :

1^o binnen het kader en de grenzen van de financiële middelen die door het Ministerieel Comité van de openbare beleggingen zijn vastgesteld, een minimaal aankoop- en bouwprogramma ter voorziening in dringende behoeften verwezenlijken;

2^o daartoe allereerst de einde 1956 nog beschikbare vastleggingskredieten gebruiken;

3^o ne prévoir de nouveaux crédits d'engagement que dans des limites aussi réduites que possibles et dans des secteurs où ils s'avèrent indispensables.

* * *

Le disponible en crédits d'engagement au 1^{er} décembre 1956, s'élève à 7.092.184.000 francs. Les engagements prévus du 1^{er} décembre 1956 au 31 décembre 1957 atteignent un montant de 3.843.341.000 francs.

Les nouveaux crédits d'engagement comprennent :

1 ^o des crédits de réévaluation d'anciens programmes ou de nouvelle tranche sur anciens programmes	146 millions
2 ^o des crédits pour programmes nouveaux	1.313 millions
3 ^o des avances récupérables pour « Le Logis militaire »	170 millions
	1.629 millions

* * *

1. *Les crédits de réévaluation ou de nouvelles tranches se répartissent comme suit :*

— Force navale	75,6 millions
— Constructions Force territoriale	35,0 millions
— Garde territoriale antiaérienne	10,0 millions
— O.T.A.N. (7 ^e tranche)	23,0 millions

2. *Les nouveaux programmes 1957.*

Le montant de 1.313 millions se subdivise :

— Force territoriale	170 millions
— Garde territoriale antiaérienne	209 millions
— Force aérienne	643 millions
— Force navale	167 millions
— M.D.A.P.	123 millions

Pour la Force aérienne et la Force navale, les programmes établis pour l'exercice 1957 sur base des crédits d'engagement reportés englobent l'ensemble de ces crédits.

Dans le cadre des possibilités financières attribuées à la Défense Nationale au moment de l'établissement du projet de budget Extraordinaire 1957, il a donc été envisagé de lancer au cours de l'exercice 1957 des programmes d'engagement nouveaux réduits en vue de couvrir les besoins urgents du plan « stade final » non encore réalisé.

Pour la Force terrestre et la Garde territoriale antiaérienne, les programmes restent nettement en deçà des crédits d'engagement disponibles au 1^{er} janvier 1957 sur les programmes 1956 et antérieurs (reliquats au 31 décembre 1957).

3^o geen nieuwe vastleggingskredieten uittrekken tenzij binnen de engst mogelijke grenzen en in die sectoren waar ze onontkoombaar blijken.

* * *

Per 1 December 1956 belooft het nog beschikbare bedrag aan vastleggingskredieten 7.092.184.000 fr. Van 1 December 1956 tot 31 December 1957 moet naar schatting 3.843.341.000 frank worden vastgelegd.

De nieuwe vastleggingskredieten bestaan uit :

1 ^o kredieten wegens herwaardering van vroegere programma's of als nieuwe gedeelten voor vroegere programma's	146 miljoen
2 ^o kredieten voor nieuwe programma's	1.313 miljoen
3 ^o terugvorderbare voorschotten voor « De Militaire Woning »	170 miljoen
	1.629 miljoen

* * *

1. *De kredieten wegens herwaardering of als nieuwe gedeelten vallen uiteen als volgt :*

— Zeemacht	75,6 miljoen
— Gebouwen Landmacht	35,0 miljoen
— Territoriale Wacht voor Luchtafweer	10,0 miljoen
— N.A.V.O. (7 ^e gedeelte)	23,0 miljoen

2. *De nieuwe programma's 1957.*

Het bedrag van 1.313 miljoen laat zich indelen als volgt :

— Landmacht	170 miljoen
— Territoriale Wacht voor Luchtafweer	209 miljoen
— Luchtmacht	643 miljoen
— Zeemacht	167 miljoen
— M.D.A.P.	123 miljoen

De Luchtmacht- en de Zeemacht-programma's voor het dienstjaar 1957, die opgemaakt zijn op basis van overgedragen kredieten, omvatten deze kredieten in hun geheel.

Binnen het kader van de middelen die bij het opmaken van de Buitengewone Begroting 1957 aan Landsverdediging werden toegewezen, is dus in overweging genomen om tijdens het dienstjaar 1957 nieuwe beperkte vastleggingsprogramma's uit te voeren om te voorzien in de dringende behoeften van het nog niet verwezenlijkte « eindstadium »-plan.

Voor de Landmacht en de Territoriale Wacht voor Luchtafweer blijven de programma's ver beneden de vastleggingskredieten die op 1 Januari 1957 nog beschikbaar zijn op de programma's 1956 en vroegere dienstjaren (overschotten per 31 December 1957).

Cependant les programmes ne comportaient pas de crédits permettant de réaliser certaines acquisitions jugées indispensables et urgentes. C'est pour réaliser ces acquisitions que les nouveaux programmes ont été établis.

En conclusion, le Ministre déclare que le programme général d'engagement portera sur un total de 5.300 millions répartis comme suit :

— sur crédits 1956 et antérieurs .	3.843 millions
— sur nouvelle tranche d'engagements (programmes 1956 et antérieurs)	146 millions
— sur nouveaux programmes . .	1.313 millions
	5.302 millions

Ce programme comporte 1.600 millions pour l'infrastructure internationale et 3.700 millions d'acquisitions et de constructions.

Il représente le minimum.

3. *Avances récupérables du « Logis militaire ».*

Ces avances comprennent deux parties :

1 ^o contre-valeur des habitations appartenant à l'Etat (Défense Nationale) et cédées au « Logis militaire »	100 millions
2 ^o nouveau programme	70 millions

Crédits de paiement.

Si l'on envisage les disponibilités en crédits de paiement au 1^{er} janvier 1957 (reports 1956 et nouveaux crédits 1957) on arrive à un montant nettement supérieur aux décaissements qui seront effectués en 1957.

Cette situation provient essentiellement du fait, que les décaissements initialement prévus en 1956 n'ont pas été réalisés, soit par suite de retards dans l'exécution des programmes, soit par suite de retards dans les fournitures sur contrats passés.

Le report de ces crédits de paiement excédentaires fait actuellement l'objet d'une étude approfondie en vue de l'établissement de l'arrêté royal de report.

Le but poursuivi est de ramener les crédits disponibles au 1^{er} janvier 1957 aux besoins réels de 1957.

QUESTION N^o 1.

SITUATION DES DÉPENSES
D'INFRASTRUCTURE O.T.A.N. AU 31 DÉCEMBRE 1956.

a) *Travaux d'infrastructure O.T.A.N. 2^e et 3^e tranches.*

Les crédits nécessaires aux travaux d'infrastructure 2^e et 3^e tranches englobent l'ensemble des dépenses à effectuer en Belgique, c'est-à-dire :

De programma's voorzagen evenwel niet in voldoende kredieten voor sommige noodzakelijk en dringend geachte aankopen. Daarom zijn er nieuwe programma's opgemaakt om die aankopen mogelijk te maken.

Tot besluit verklaart de Minister dat het algemeen vastleggingsprogramma zal lopen over een totaal van 5.300 miljoen, ingedeeld als volgt :

— op kredieten 1956 en vorige dienstjaren	3.843 miljoen
— op een nieuw gedeelte van vastleggingen (1956 en vroegere programma's)	146 miljoen
— op nieuwe programma's . .	1.313 miljoen
	5.302 miljoen

Dit programma omvat 1.600 miljoen voor de internationale onderbouwwerken en 3.700 miljoen voor aankopen en bouwwerken.

Dit is een minimum.

3. *Terugvorderbare voorschotten van « De Militaire Woning ».*

Deze voorschotten bestaan uit twee delen :

1 ^o tegenwaarde van de aan de Staat (Landsverdediging) toebehorende woningen, afgestaan aan « De Militaire Woning »	100 miljoen
2 ^o nieuw programma	70 miljoen

Betalingskredieten.

Gaat men nu even na wat er op 1 Januari 1957 aan betalingskredieten (overschot van 1956 en nieuwe kredieten 1957) beschikbaar is, dan vindt men een veel hoger bedrag dan in 1957 zal worden uitgegeven.

Dit vloeit hoofdzakelijk hieruit voort dat de aanvankelijk verwachte betalingen in 1956 niet geschied zijn, hetzij ingevolge vertraging bij de uitvoering van de programma's, hetzij ingevolge vertraging bij de leveringen op contracten.

De overdracht van de overtollige betalingskredieten wordt thans grondig onderzocht met het oog op de uitvaardiging van het desbetreffende koninklijk besluit.

Het doel is nu de per 1 Januari 1957 beschikbare kredieten in overeenstemming te brengen met de werkelijke behoeften voor 1957.

VRAAG N^o 1.

TOESTAND
DER N.A.V.O.-INFRASTRUCTUURUITGAVEN
OP 31 DECEMBER 1956.

a) *N.A.V.O.-infrastructureurwerken 2^e en 3^e gedeelte.*

De nodige kredieten voor de infrastructureurwerken 2^e en 3^e gedeelte omvatten de gezamenlijke uitgaven die in België te doen zijn, d.w.z. :

- les dépenses à charge exclusive de la Belgique (terrains et facilités);
- les dépenses totales correspondant aux travaux à exécuter en Belgique.

Cette présentation nécessite au chapitre des recettes extraordinaires une estimation de recettes correspondant au total à la différence entre le montant des travaux communs à exécuter en Belgique et le montant de l'intervention belge dans l'ensemble de ces travaux.

La situation des travaux d'infrastructure 2^e et 3^e tranches s'établit comme suit au 31 décembre 1956.

DÉPENSES IMPUTÉES AUX ARTICLES PRÉVUS POUR LES TRAVAUX 2^e ET 3^e TRANCHES (art. 472 et 474 du budget extraordinaire de 1957).

- Décaissements pour travaux communs exécutés en Belgique :
 - 2^e tranche : 1.466 millions de francs belges;
 - 3^e tranche : 1.601 millions de francs belges.
- Recettes (imputées à l'article 612 du budget extraordinaire de 1957) en millions de francs belges.

Paielements effectués par les autres pays membres de l'O.T.A.N. au titre de contribution dans travaux effectués en Belgique :

 - 2^e tranche : 1.391;
 - 3^e tranche : 1.497.

b) *Travaux d'infrastructure O.T.A.N.*

Quatrième tranche et tranches subséquentes.

Pour la 4^e tranche et les tranches subséquentes de travaux d'infrastructure O.T.A.N., les crédits inscrits au budget correspondent uniquement au montant de la participation de la Belgique dans la tranche considérée.

De plus, la présentation budgétaire permet d'individualiser :

- les dépenses à charge exclusive de la Belgique (terrains et facilités);
- la participation de la Défense Nationale dans les travaux communs à réaliser en Belgique;
- la participation de la Défense Nationale dans les travaux communs à réaliser à l'étranger.

Les crédits relatifs à la participation de la Défense Nationale dans les travaux communs exécutés en Belgique sont transférés à l'article spécial créé à cet effet au budget pour ordre (Titre III, Chapitre I). C'est sur cet article spécial du budget pour ordre, où viennent s'inscrire au fur et à mesure de l'avancement des travaux les versements effectués par les autres pays membres de l'O.T.A.N., que sont imputées les dépenses relatives aux travaux communs réalisés en Belgique.

- uitgaven uitsluitend ten laste van België (terreinen en faciliteiten);
- de totale uitgaven die overeenstemmen met de in België uit te voeren werken.

Deze voorstelling vergt in het hoofdstuk van de buitengewone ontvangsten, een raming van ontvangsten die in totaal overeenstemt met het verschil tussen het bedrag der in België uitgevoerde gemeenschappelijke werken en het bedrag van de Belgische bijdrage in het geheel dezer werken.

De toestand van de infrastructuurwerken 2^e en 3^e gedeelte is op 31 December 1956 als volgt.

UITGAVEN AANGEREKEND OP DE ARTIKELEN BETREFFENDE DE WERKEN 2^e EN 3^e GEDEELTE (art. 472 en 474 van de buitengewone begroting 1957).

- Uitgaven voor gemeenschappelijke werken uitgevoerd in België :
 - 2^e gedeelte : 1.466 miljoen Belgische frank;
 - 3^e gedeelte : 1.601 miljoen Belgische frank.
- Ontvangsten (aangerekend op artikel 612 van de buitengewone begroting 1957).

Betalingen door de andere landen leden van de N.A.V.O. als bijdrage in de in België uitgevoerde werken :

 - 2^e gedeelte : 1.391 miljoen Belgische frank;
 - 3^e gedeelte : 1.497 miljoen Belgische frank.

b) *N.A.V.O.-infrastructuurwerken.*

Vierde en volgende gedeelten.

Voor het 4^e en de volgende gedeelten van de N.A.V.O.-infrastructuurwerken komen de op de begroting uitgetrokken kredieten alleen overeen met België's bijdrage in het beschouwde gedeelte.

Bovendien kan volgens de budgetaire voorstelling onderscheiden worden in :

- uitgaven uitsluitend ten laste van België (terreinen en faciliteiten);
- bijdrage van Landsverdediging in de gemeenschappelijke werken in België te volvoeren;
- bijdrage van Landsverdediging in de gemeenschappelijke werken in het buitenland te volvoeren.

De kredieten betreffende de bijdrage van Landsverdediging in de gemeenschappelijke werken in België worden overgebracht naar het bijzonder artikel, te dien einde opgenomen in de begroting voor orde (Titel III, Hoofdstuk I). Op dit bijzonder artikel van de begroting voor orde, waarop de door de andere landen-leden van de N.A.V.O. gedane stortingen worden ingeschreven naargelang de werken vorderen, worden de uitgaven betreffende de gemeenschappelijke werken in België aangerekend.

Exemple. — Travaux relatifs à la 7^e tranche d'infrastructure O.T.A.N. :

Art. 474bis (du projet de loi autorisant des régularisations, augmentant et réduisant certains crédits ouverts pour l'exercice 1956).

Participation de la Défense Nationale dans les travaux *communs* à réaliser en Belgique 8.052.000

Art. 57.481.

Dépenses incombant uniquement à la Défense Nationale 3.000.000

Art. 57.482.

Participation de la Défense Nationale dans les travaux *communs* à réaliser à l'étranger 319.744.000

Les crédits sollicités au budget ne comportant que les dépenses à supporter par la Belgique, il n'y avait plus lieu d'envisager de recettes.

QUESTION N° 2.

Il est prévu à l'article 57.403 un crédit de 170 millions de francs au titre d'avances récupérables à la S. A. « Le Logis Militaire ».

Monsieur le Ministre pourrait-il préciser si les remboursements à effectuer par ladite société sont individualisés ou si au contraire ils sont inclus dans les prévisions de recettes prévues à l'article 607 relatif aux amortissements compris dans l'annuité due au Trésor par les Sociétés Nationales des Habitations et Logements à bon marché et de la petite propriété terrienne ?

RÉPONSE.

Jusqu'au moment de l'agrément de la S. A. « Le Logis Militaire » par la Société Nationale des Habitations et Logements à bon marché, les annuités dues au Trésor par cette société ont été imputées à l'article 302-16 du budget des Voies et Moyens.

Versements effectués :

- pour l'exercice 1953 (1^{re} année) : intérêt 1.562 fr. ;
- pour l'exercice 1954 : intérêt 181.528 francs ;
- pour l'exercice 1955 : intérêt + amortissement 946.958 francs ;
- pour l'exercice 1956 : intérêt + amortissement 2.443.956 francs.

Suite à l'agrément de la S. A. « Le Logis Militaire » par la Société Nationale des Habitations et Logements à bon marché, la question sera réexaminée dans le cadre des dispositions réglant l'agrément.

Voorbeeld. — Werken betreffende het 7^e N.A.V.O. - infrastructuurgedeelte :

Art. 474bis (van het wetsontwerp houdende machtiging tot regularisatiën, verhoging en vermindering van sommige voor het dienstjaar 1956 uitgetrokken kredieten).

Bijdrage van Landsverdediging in de *gemeenschappelijke* werken in België uit te voeren 8.052.000

Art. 57.481.

Uitgaven uitsluitend ten laste van Landsverdediging 3.000.000

Art. 57.482.

Bijdrage van Landsverdediging in de *gemeenschappelijke* werken in het buitenland uit te voeren 319.744.000

Aangezien de op de begroting aangevraagde kredieten enkel de door België te dragen uitgaven bevatten, moest er in geen ontvangsten meer voorzien worden.

VRAAG N° 2.

In artikel 57.403 is een krediet van 170 miljoen frank uitgetrokken als terugvorderbaar voorschot aan de N. V. « De Militaire Woning ».

Zou de heer Minister mij kunnen zeggen of de door deze vennootschap uit te voeren terugbetalingen afzonderlijk gehouden zijn, of integendeel, begrepen zijn in de ramingen van ontvangsten sub artikel 607 betreffende de aflossingen begrepen in de annuïteit aan de Schatkist verschuldigd door de Nationale Maatschappijen voor Goedkope Woningen en Woonvertrekken en voor de Kleine Landeigendom ?

ANTWOORD.

Tot de toelating van de N. V. « De Militaire Woning » door de Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen en Woonvertrekken, werden de door deze vennootschap aan de Schatkist verschuldigde annuïteiten aangerekend op artikel 302-16 van de Rijksmiddelenbegroting.

Gedane stortingen :

- voor het dienstjaar 1953 (1^{ste} jaar) : interest 1.562 frank ;
- voor het dienstjaar 1954 : interest 181.528 frank ;
- voor het dienstjaar 1955 : interest + aflossing 946.958 frank ;
- voor het dienstjaar 1956 : interest + aflossing 2.443.956 frank.

Ingevolge de toelating van de N.V. « De Militaire Woning » door de Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen en Woonvertrekken zal de kwestie opnieuw onderzocht worden in het kader van de bepalingen op de toelating.

QUESTION N° 3.

L'article 57.424 prévoit des crédits pour le renouvellement et la modernisation des escadrilles de chasse de jour de la Force aérienne.

Monsieur le Ministre pourrait-il faire connaître le nombre d'avions que cela représente ?

Dans quelle mesure le M.D.A.P. nous aide-t-il dans ce domaine ?

RÉPONSE.

La Force aérienne comprend outre les escadrilles de transport des escadrilles de chasse de jour, des escadrilles de chasse de nuit, des escadrilles de chasseurs-bombardiers et de reconnaissance.

L'équipement des escadrilles de chasse de jour est une charge exclusivement nationale. Les crédits d'engagement prévus à cette fin à l'article 57.424, soit 5.720 millions, permettent le renouvellement et la modernisation de l'ensemble des avions de ce type.

Les chasseurs tout temps, les chasseurs-bombardiers et les avions de reconnaissance, sont fournis dans le cadre du M.D.A.P.

**

AMENDEMENTS PRÉSENTÉS
PAR LA COMMISSION.

ART. 57.547 (4)
(page 46)

Ramener le crédit d'engagement de 90 à 85 millions.

ART. 57.551
(page 48)

1° Modifier comme suit le libellé de cet article :

« Etablissements pour enfants déficients : subside aux pouvoirs publics et aux organismes privés pour la construction ou l'aménagement de tels établissements : études, acquisitions, travaux. »

2° Porter le crédit d'engagement à 10.000.000 de francs. — Augmentation : 5.000.000 de francs.

**

Les amendements du Gouvernement et le budget ont été adoptés par 9 voix contre 6.

Le rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. VANDERMEULEN.

Le Président,
R. GILLON.

VRAAG N° 3.

Artikel 57.424 voorziet in kredieten voor de vernieuwing en modernisering der dagjachtescadrilles van de Luchtmacht.

Zou de heer Minister mij kunnen zeggen hoeveel vliegtuigen dit vertegenwoordigt ?

In hoeverre helpt de M.D.A.P. ons op dit gebied ?

ANTWOORD.

De Luchtmacht omvat benevens de transportescadrilles, dagjachtescadrilles, nachtjachtescadrilles, jachtbommenwerpers- en verkenningescadrilles.

De uitrusting van de dagjachtescadrilles is uitsluitend ten laste van ons land. De vastleggingskredieten te dien einde uitgetrokken op artikel 57.424, zijnde 5.720 miljoen, maken de vernieuwing en de modernisering van de gezamenlijke vliegtuigen van dit type mogelijk.

De slechtweerjagers, de jachtbommenwerpers en de verkenningsvliegtuigen worden geleverd in het kader van de M.D.A.P.

**

AMENDEMENTEN VOORGEDRAGEN
DOOR DE COMMISSIE.

ART. 57.547 (4)
(blz. 47)

Het vastleggingskrediet van 90 op 85 miljoen terug te brengen.

ART. 57.551
(blz. 49)

1° Dit artikel te doen luiden als volgt :

« Inrichtingen voor achterlijke kinderen : toe-lagen aan de openbare besturen en aan de private organisaties voor de bouw of de geschiktmaking van zulke inrichtingen : studiën, aankopen, werken. »

2° Het vastleggingskrediet te brengen op 10.000.000 frank. — Vermeerdering : 5.000.000 frank.

**

De Regeringsamendementen alsmede de ontwerp-begroting zijn met 9 tegen 6 stemmen aangenomen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. VANDERMEULEN.

De Voorzitter,
R. GILLON.

ANNEXE.

Questions et Réponses.

I.

Au cours de la session de 1947-1948, le Parlement a voté le programme décennal des investissements publics 1948-1957.

A la page 7 de cet important document, il est écrit :

« Des inégalités momentanées dans la distribution des investissements sont inévitables. Il n'est pas raisonnable d'entreprendre simultanément, dans tout le pays, un nombre de travaux supérieur à ce que les crédits accordés permettent de terminer à cadence industrielle normale. L'essentiel est d'éviter toute interruption des ouvrages et la réalisation partielle d'investissements qui, s'ils restaient inachevés, seraient sans rentabilité. Les moyens disponibles doivent être concentrés sur des travaux limités en nombre et dont l'importance correspond à celle de ces moyens. Et si cette concentration fait parfois apparaître des inégalités régionales, le programme décennal est là pour montrer qu'elles ne sont que temporaires; *à la fin du cycle, l'égalité sera rétablie.* »

Les budgets que le Parlement est appelé à voter au cours de la présente session, sont donc les derniers du plan décennal.

Le Gouvernement voudrait-il nous dire :

1^o Si tous les crédits prévus au plan décennal ont été utilisés; éventuellement, s'ils ont été dépassés. Dans le cas où les crédits n'auraient pas été entièrement utilisés quelles sont les prévisions qui n'ont pas été réalisées ?

Dans le cas où les prévisions ont été dépassées, quels sont les investissements qui ont nécessité ces surcroûts de dépenses et quels en sont les motifs et l'importance ?

2^o Le Gouvernement a-t-il dès maintenant prévu les mesures à prendre pour rétablir l'équilibre entre les différentes régions du pays, comme il l'a écrit dans le plan décennal, page 7 ?

3^o Le plan décennal prévoyait d'après les études du Ministère de la Coordination Economique et du Rééquipement National que les besoins du pays en ce domaine se chiffraient à 360 milliards de francs dont 130 milliards environ pour le secteur public.

Le Gouvernement peut-il nous fournir un tableau dans lequel il donnerait la liste des investissements réalisés, ainsi que le montant de chacun d'eux et ce *par province* ?

4^o Si les totaux indiqués ci-dessus ont été dépassés, voudrait-il nous en donner les raisons en indiquant pour chacune des années du plan l'importance

BIJLAGE.

Vragen en Antwoorden.

I.

Gedurende de zitting 1947-1948 heeft het Parlement het tienjarenprogramma der openbare investeringen 1948-1957 goedgekeurd.

Op blz. 7 van dit belangrijk stuk staat te lezen :

« Tijdelijke ongelijkheden in de verdeling der investeringen zijn onvermijdelijk. Het is niet redelijk in heel het land een zeker aantal werken te gelijk aan te vatten, wanneer al deze werken samen meer bedragen dan wat met de verleende kredieten kan voleind worden volgens de normale industriële gang. Van overwegend belang is, te voorkomen dat de uitvoering der werken zou onderbroken worden alsook dat investeringen die niets zouden opbrengen indien ze onvoltooid bleven, slechts gedeeltelijk zouden verwezenlijkt worden. De beschikbare middelen moeten worden geconcentreerd op werken waarvan het aantal beperkt is en waarvan de belangrijkheid beantwoordt aan die van gezegde middelen. En zo deze concentratie soms gewestelijke ongelijkheden laat uitkomen, dan is er het tienjarenprogramma om aan te tonen dat deze enkel tijdelijk zijn : *op het einde van de cyclus zal de gelijkheid weder hersteld zijn.* »

De begrotingen die het Parlement tijdens de huidige zitting goed te keuren heeft, zijn dus de laatste van het tienjarenplan.

Zou de Regering ons willen mededelen :

1^o Of al de voor het tienjarenplan uitgetrokken kredieten werden gebruikt en, eventueel, of zij werden overschreden. Welke zijn, indien de kredieten niet geheel werden gebruikt, de vooruitzichten die niet verwezenlijkt werden ?

Welke zijn, indien de kredieten werden overschreden, de investeringen die deze bijkomende uitgaven noodzakelijk hebben gemaakt. Waarom werden zij verricht en hoe groot zijn zij ?

2^o Heeft de Regering nu reeds maatregelen op het oog om het evenwicht in de verschillende gewesten van het land te herstellen, zoals zij op blz. 7 van het tienjarenplan heeft gezegd ?

3^o Het tienjarenplan voorzag, op grond van de studies van het Ministerie van Economische Coördinatie en 's Lands Wederuitrusting, dat de behoeften van het land op dit gebied 360 milliard bedroegen, waarvan circa 130 milliard voor de openbare sector.

Kan de Regering ons een tabel verstrekken van de investeringen en het bedrag van elke investering, ingedeeld *per provincie* ?

4^o Zou zij ons willen zeggen, indien de vorenbedoelde totalen werden overschreden, waarom dit gebeurde, onder opgave voor ieder jaar van het

de ces dépassements; dans le cas contraire, nous donner les motifs de la non-réalisation des prévisions ?

5° Entre-t-il dans les intentions du Gouvernement de présenter un nouveau plan décennal général pour la prochaine période ?

Ministère des Travaux Publics.

RÉPONSE.

La question qui intéresse principalement M. le Ministre des Finances, a été transmise au Département intéressé.

II.

Budget extraordinaire. — Article 487.

Recherches sur les problèmes de structure géologique profonde en relation avec la présence éventuelle de matières exploitables.

Le crédit de paiement des sondages de Soumagne et de Pâturages, est fixé à 5 millions de francs.

Pour un nouveau sondage à 2.000 mètres, un crédit de 15.000.000 de francs est prévu.

Pour des sondages à faible profondeur (800 m.), un crédit de 2.400.000 francs est inscrit.

M. le Ministre voudrait-il nous faire connaître les résultats obtenus à ce jour par les différents sondages effectués dans les différentes régions du pays ?

Voudrait-il nous dire la profondeur atteinte par chacun des sondages effectués ?

Quelles sont les matières exploitables qui ont été découvertes ? D'une étude effectuée par M. Wéry, géologue, il appert que des sondages devraient être effectués dans la province de Luxembourg et qu'ils permettraient de découvrir d'importantes sources de minerais de fer, ainsi que de précieuses sources de pétrole.

Etant donné la grave crise du pétrole actuelle, M. le Ministre ne croit-il pas que des sondages plus nombreux et plus profonds devraient être effectués ?

En conséquence, je crois que le crédit prévu est largement insuffisant et qu'il devrait être porté à 100 millions pour l'exercice 1957.

Cette dépense s'impose vu l'urgence qu'il y a de découvrir de nouvelles matières exploitables.

Ministère des Affaires Economiques.

RÉPONSE.

Des renseignements ont été demandés au service compétent et seront transmises directement au rapporteur.

plan, van het bedrag der meeruitgaven en, in het tegenovergestelde geval, waarom de vooruitzichten niet werden verwezenlijkt ?

5° Licht het in het voornemen van de Regering een nieuw algemeen tienjarenplan voor de volgende periode aan te bieden ?

Ministerie van Openbare Werken.

ANTWOORD.

Aangezien deze vraag vooral de Minister van Financiën betreft, werd zij aan dit Departement doorgezonden.

II.

Buitengewone begroting. — Artikel 487.

Onderzoeken over de vraagstukken van de ondergrondse aardkundige structuur met betrekking tot de eventuele aanwezigheid van delfstoffen.

Het betalingskrediet voor de boringswerken te Soumagne en Pâturages is vastgesteld op 5 miljoen.

Voor een nieuwe boring tot 2.000 meter is een krediet van 15.000.000 frank uitgetrokken.

Voor boringen tot geringe diepte (800 m.) is voorzien in een krediet van 2.400.000 frank.

De Minister gelieve ons mede te delen welke resultaten de boringen in de verschillende streken van het land tot nog toe hebben opgeleverd.

Kan hij ons zeggen welke diepte men bij elke boring heeft bereikt ?

Welke delfstoffen werden er ontdekt ? Uit een studie van de h. Wéry, een geoloog, blijkt dat boringen zouden moeten worden verricht in de provincie Luxemburg en dat daarbij belangrijke ijzerertslagen en kostbare petroleumbronnen zouden worden ontdekt.

Is de Minister niet van mening 'dat, met het oog op de petroleumcrisis, er veelvuldiger en diepere boringen zouden moeten worden uitgevoerd ?

Het uitgetrokken krediet is dus, mijns inziens, lang niet voldoende en zou voor 1957 op 100 miljoen moeten worden gebracht.

Deze uitgave is geboden, aangezien er dringend nieuwe delfstoffen moeten worden gevonden.

Ministerie van Economische Zaken.

ANTWOORD.

Aan de bevoegde dienst werden inlichtingen gevraagd, die rechtstreeks aan de verslaggever zullen worden medegedeeld.