

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 AVRIL 1910.

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1910 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. CARTON DE WIART.

MESSIEURS,

Le Budget extraordinaire pour 1910 est d'une importance relativement modeste.

Comparé à ses aînés, il marque une diminution d'exigences. En effet, le montant des dépenses extraordinaires, déduction faite des opérations financières (avances et placements mobiliers) s'est élevé :

En 1906 . . .	à	fr. 121,596,049	26
En 1907 . . .		fr. 148,767,055	45
En 1908 . . .		fr. 151,778,372	45
En 1909 . . .		fr. 138,661,885	98

Les crédits demandés pour l'exercice 1910 se montent au total à fr. 115,232,071.20 sur lesquels doivent être imputées les recettes extraordinaires que le projet évalue à 2,745,000 francs.

En dehors de ces recettes extraordinaires, le Gouvernement nous fait entrevoir, comme une ressource éventuelle destinée à compenser en quelque mesure les dépenses, le produit des taxations nouvelles qui résulteront du projet douanier déposé le 16 mars 1910 et déjà soumis à l'examen des sections de la Chambre.

(1) Projet de loi, n° 131.

(2) La Section centrale, présidée par M. COOREMAN, était composée de MM. DE LINBURG STIRUM, DE GHELLINCK D'ELSEGHEM, CARTON DE WIART, VERHAEGEN, BRAUN et DE BROQUEVILLE.

« L'affectation de ces ressources à notre outillage économique, dit l'Exposé du projet douanier, sera en harmonie avec la pensée inspiratrice du projet. Elles deviendront directement ou indirectement productives au profit de la collectivité tout en favorisant l'activité nationale, soit à l'intérieur par le perfectionnement de nos voies de communication, soit à l'extérieur par l'acquisition d'immeubles destinés à nos légations et à nos consulats. »

Au surplus, et sans qu'il faille tenir compte de cette source possible de recettes, le Gouvernement fait remarquer, avec raison, dans la Note préliminaire du Budget extraordinaire, qu'il n'est aucune des dépenses improductives figurant à l'extraordinaire qui soit supportée par l'emprunt.

Il n'est pas inutile de mettre une telle vérité en lumière : L'excédent des dépenses extraordinaires sur les recettes extraordinaires se trouve assuré tout d'abord, et dans une proportion respectable, par les bonis du Budget ordinaire. C'est ainsi que pour 1909 le boni est intervenu à concurrence de 7,241,000 francs dans l'alimentation du Budget extraordinaire.

De 1895 à 1909, les dépenses extraordinaires ne se rapportant pas à l'outillage économique ont atteint fr. 87,324,791.65, ce qui ne représente qu'une proportion de 77.29 % sur l'ensemble des bonis du Budget ordinaire pour cette période (soit fr. 112,988,372.37).

Le cas échéant, il faut ajouter aux excédents de l'ordinaire, par application de la réforme budgétaire inaugurée en 1896 et rendue obligatoire par la loi du 24 avril 1902, le montant des fonds d'amortissement non employés en rachat de titres de la Dette à raison de l'élévation des cours au-dessus du pair.

En définitive, c'est sur le Budget ordinaire que retombe l'emprunt. En effet, les charges intégrales de la Dette en intérêts et amortissements qui figurent au Budget ordinaire en assurent le service et en opèrent l'extinction par annuités. L'emprunt se trouve ainsi successivement transféré au Budget ordinaire. Par conséquent, les dépenses extraordinaires imputées sur l'emprunt retombent sur le Budget ordinaire sous forme d'annuités en tout semblables à celles qui y ont été portées pour le rachat des chemins de fer.

Les fonds d'amortissement portés au Budget de 1910 s'élèvent à 13 millions 366,000 francs. En plus, il restait disponible, au 31 décembre 1909, une somme de fr. 3,111,167.66 applicable à l'amortissement jusqu'au 30 avril 1910.

Quant aux disponibilités sur les crédits extraordinaires votés précédemment, elles s'élevaient, au 1^{er} janvier 1910, à la somme de 213 millions fr. 909,458.38. C'est beaucoup.

. . .

Le Budget extraordinaire a été déposé à la séance du 17 mars 1910. Les Sections l'ont examiné dans leur réunion du 6 avril.

Elles l'ont adopté par 66 voix contre 10 et 13 abstentions.

Le Budget a été voté :

Dans la 1^{re} Section par 8 voix contre 5 ;

— 2 ^e	— 13	— 0 et 1 abstention ;
— 3 ^e	— 13	— 1 et 2 abstentions ;
— 4 ^e	— 14	— 2 et 2 —
— 5 ^e	— 5	— 0 et 7 —
— 6 ^e	— 13	— 2 et 1 abstention.

Convoquée le 14 avril, la Section centrale a pris connaissance des procès-verbaux des Sections et a adressé dès le lendemain au Gouvernement un certain nombre de questions.

La hâte avec laquelle il a fallu procéder, à cause de l'imminence de la clôture de nos travaux, n'a pas permis, cette année encore, à votre Section centrale d'apporter à l'examen et au contrôle des réponses qui lui ont été transmises tout le soin qu'elle eût souhaité leur donner.

*
*
*

Aucun travail nouveau de grande importance n'est proposé cette année au Parlement. Les principaux crédits (fr. 67,166,506.31 pour le Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et 30,659,000 francs pour le Ministère des Travaux publics) se rattachent en général à des décisions antérieures ⁽¹⁾.

Loin de critiquer cette sorte d'arrêt dans le mouvement qui n'a cessé de s'accroître depuis quelques années et qui s'est traduit par l'accumulation des travaux nouveaux, la Section centrale est tentée d'en féliciter le Gouvernement.

On l'a dit à maintes reprises : le vice de notre régime des travaux publics, c'est qu'on entreprend en Belgique trop de travaux à la fois et qu'on les exécute trop lentement. Mieux vaut assurément entreprendre moins de travaux et les exécuter vite.

Cela vaut mieux pour des motifs d'ordre financier qui tombent sous le sens commun. Il est, en effet, de toute évidence qu'aussi longtemps qu'un travail n'est pas achevé, il ne rapporte rien et que les intérêts du capital qu'on y a engagé se trouvent dépensés en pure perte. Mais une considération d'ordre psychologique vient s'ajouter à cet argument financier : c'est que les populations intéressées à l'exécution des travaux publics n'en éprouvent les bienfaits que le jour où ces travaux sont complètement achevés. Aussi longtemps que se prolonge la période d'exécution, les intérêts privés

(1) Au cours de l'impression de ce rapport, la Section centrale a reçu communication de l'amendement reproduit en annexe et relatif à la création d'un port à La Panne.

sont froissés, les aises individuelles sont contrariées, et cela sans compensation.

L'opinion publique participe en quelque mesure au désordre et au marasme des quartiers qui sont bousculés en vue de travaux dont nul ne peut prévoir la fin. On ne voit que ruines et déblais. On n'entend que plaintes et récriminations. Et à ce point de vue, on peut dire qu'en matière de travaux publics rien n'est fait aussi longtemps qu'il reste une partie du travail à faire. Cette situation se vérifie à Bruxelles, et c'est ce qui explique sans doute que la population bruxelloise dans son ensemble ne marque pas au Gouvernement, pour les grands travaux entrepris depuis longtemps, comme les installations maritimes ou comme le Mont des Arts, la reconnaissance que justifieraient les grands sacrifices que l'État s'est déjà imposés de ce chef. Et voilà une raison de plus pour qu'on se préoccupe davantage d'achever les travaux commencés au lieu d'en décider et d'en entreprendre sans cesse de nouveaux.

Certes, on comprend qu'on ne puisse terminer tous les grands travaux d'une seule haleine. Le pays ne dispose que d'une somme de capitaux limitée qu'il demande aux emprunts ou aux bonis budgétaires. D'autre part, le personnel de nos Ponts et chaussées n'est pas non plus élastique. On assure même qu'il est beaucoup trop restreint. Autant de motifs pour concentrer les efforts de l'administration sur un certain nombre de travaux de façon à les achever, plutôt que d'éparpiller l'activité du personnel et les deniers publics sur un grand nombre de travaux avec la certitude de n'en pouvoir terminer aucun.

On peut se demander, d'ailleurs, si la situation qui a été souvent critiquée dans les débats parlementaires ne dérive pas d'un certain défaut de méthode et d'une certaine incohérence dans la décision et dans l'exécution. Lors de l'ouverture de l'avant-dernière session du Conseil provincial de Liège, l'honorable gouverneur, un de nos anciens collègues, M. Henry Delvaux de Fenffe, dont nous avons gardé le meilleur souvenir, développait à ce propos quelques idées qui méritent de retenir notre attention :

« En même temps, disait-il, que nous enregistrons cet engorgement pour les travaux publics, nous constatons combien épars, isolés de toute communication, demeurent la plupart du temps les efforts de chaque administration.

» Ils sont, si je puis dire, marqués d'un égoïste particularisme.

» Entre toutes ces intelligences inclinées vers le même objet, entre tous ces hommes scrutant la même matière, il n'y a point, en fait, de contact.

» Chaque administration conserve pour son domaine propre les lumières de son personnel technique.

» Que ces distinctions sont fâcheuses et nuisible cette procédure ! Que de travaux publics seraient mieux placés, mieux compris, mieux exécutés, si l'administration qui en a pris l'initiative avait pu disposer de conseils plus clairvoyants !

» Qui ne connaît, d'autre part, ces conflits en matière de travaux, entre administrations voisines, conflits dont les conséquences se traduisent, ou bien par des retards interminables, ou bien par la surélévation de coût des travaux ? »

Et l'honorable Gouverneur de Liège ne se contentait pas de se lamenter sur le mal ; il indiquait aussi un remède, en préconisant la création d'un organisme qu'on peut s'étonner de ne pas voir fonctionner chez nous depuis longtemps : un conseil supérieur ou un comité national des travaux publics.

Cet organisme aurait un rôle consultatif analogue à celui que remplissent, dans d'autres domaines, des institutions dont l'utilité est de plus en plus appréciée.

Depuis quelque temps, c'est une remarque que nous avons tous faite, il existe en Belgique une tendance à suppléer à l'absence d'un conseil d'État par la création et la multiplication de ces commissions ou conseils qui, dans une certaine mesure, en tiennent la place.

C'est ainsi que, dans ces dernières années, nous avons vu surgir à côté de conseils anciens, comme la Commission des monuments ou les Conseils supérieurs de l'enseignement moyen et primaire, toute une série d'organismes nouveaux : Conseil supérieur du travail, Commission des mutualités, Conseil des forêts, Conseil de la chasse.

Tour à tour, dans tous les Départements, les nouveaux besoins créent de nouveaux organes. Au Département de l'Industrie et du Travail, on a particulièrement compris l'avantage de tels organismes.

Récemment nous y avons vu surgir le Conseil supérieur de l'Enseignement technique et le Conseil des Métiers et négoce.

Pourquoi, lorsqu'il s'agit des travaux publics qui préoccupent à si juste titre les mandataires de la Nation, des provinces, des communes, même les particuliers, et auxquels sont liés tant d'intérêts de toute sorte, pourquoi ne créerait-on pas un Conseil permanent où l'on verrait les hommes qualifiés à cet effet par leurs aptitudes et leurs études mettre en commun leurs connaissances et leurs talents pour apprécier les projets de travaux, voire pour en surveiller le programme d'exécution ?

On pourrait, dans un comité de ce genre, représenter des éléments qui ont été trop souvent exclus de la préparation de nos travaux publics. Combien de fois des intérêts d'ordre artistique, historique ou simplement pittoresque ont-ils été méconnus et sacrifiés dans l'exécution de nos travaux publics. Que de quartiers ravissants ont été bousculés à la légère ! Que de sites délicieux ont été saccagés ou endommagés sans nécessité véritable ! Et s'il s'agit du point de vue strictement pécuniaire, que de sommes follement dépensées, notamment dans certains travaux de chemins de fer — comme ce fut le cas pour l'ensemble de la gare d'Anvers — et dans certains travaux du génie militaire — comme la caserne de Laeken !

Que de tâtonnements, d'hésitations, de modifications successives et

coûteuses pour l'élaboration des installations maritimes de Bruxelles ou du Mont des Arts !

Il faudrait que le Comité des travaux publics pût être consulté ou dût être consulté par tous nos Départements et par tous les pouvoirs publics, à qui il donnerait d'utiles indications.

La Section centrale demande au Gouvernement d'examiner cette proposition : elle lui paraît digne de provoquer son initiative.

1° MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'AGRICULTURE.

(3,800,000 francs, art. 1 à 4 du Tableau.)

A propos du crédit de 300,000 francs pour l'établissement d'une zone de protection au Tir national de Bruxelles, il a été demandé, dans une des sections, pourquoi l'intervention de l'Etat ne s'étendait pas aux tirs établis dans les autres villes du pays et dont on ne peut méconnaître l'utilité au point de vue général. Il résulte des renseignements pris à ce sujet auprès du Gouvernement que le Tir national, établissement de l'Etat, a été érigé aux frais de celui-ci. La construction et l'amélioration du Tir ont coûté 1,068,000 francs.

Il est administré par un Conseil nommé par arrêté royal pour un terme de cinq années.

Le Budget du Département de l'Intérieur prévoit annuellement les crédits nécessaires :

1° Aux traitements du personnel permanent, soit 37,600 francs en 1909 ;

2° Aux frais de gestion, chauffage, éclairage, dépenses diverses 7,340 francs pour l'exercice écoulé.

Le Budget extraordinaire porte, d'autre part, un crédit de 300,000 francs pour la création d'une zone de protection destinée à assurer plus complètement la sécurité des riverains.

Les plans d'ensemble en vue de création de la zone susdite et de l'amélioration des installations, ont été dressés et approuvés par l'autorité militaire. Les plans de détail sont en voie d'achèvement, et les travaux pourront être entamés à bref délai.

Quand aux tirs établis en province, ce sont des établissements communaux. En vertu des dispositions de l'article 87, § 4° de la loi sur la garde civique, l'Etat intervient jusqu'à concurrence d'un tiers au maximum de la dépense totale. A cet effet, un crédit de 75,000 francs figure annuellement au Département de l'Intérieur (art. 33). En 1904 et en 1905, le Budget a compris, en outre, une charge temporaire de 100,000 francs pour couvrir les frais d'érection du tir d'Ostende.

Pendant ces dix dernières années, les subsides accordés par ledit Département ont été les suivants :

En 1900	fr.	43,138	»	
1901	.	14,525	»	
1902	.	56,342	»	
1903	.	68,751	»	
1904	.	62,270	»	
1905	.	153,037	»	(100,000 francs ont été portés au Budget en charge temporaire pour le tir d'Ostende.
1906	.	82,221	»	
1907	.	47,601	»	
1908	.	73,999	»	
1909	.	71,781	»	

Au Budget du Département de la Guerre figure, depuis quelques années, aux mêmes fins, un crédit de 37,500 francs, mais les subsides de ce Département ne dépassent pas le 1/6 de la dépense.

*
* * *

La Section centrale s'est informée auprès de M. le Ministre de l'Intérieur et de l'Agriculture afin de savoir si la demande de la ville de Gand tendant à être autorisée à annexer à son territoire une bande de terrain de 250 à 300 mètres de largeur, le long des rives du canal de Terneuzen, à Langerbrugge et Oostacker, était parvenue à son Département et avait chance d'être accueillie.

Le Gouvernement a répondu à cette demande en nous communiquant copie de la dépêche qu'il a adressée, le 20 août 1909, à M. le Gouverneur de la Flandre Orientale au sujet de cette affaire.

Bruxelles, le 20 août 1909.

« A Monsieur le Gouverneur de la Flandre Orientale.

» MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

» Par votre lettre du 5 août courant, 2^e D^{on}, n° 127,312/128,873, vous me faites savoir que les délégués de la Députation permanente ont procédé à une enquête sur la demande de modification des limites de la ville de Gand et des communes d'Evergem, d'Oostacker et de Wondelgem.

» Vous ajoutez que, en présence de la gravité et de l'importance des objections soulevées par les administrations communales d'Oostacker et de Wondelgem contre l'incorporation éventuelle d'une partie de leur territoire, la Députation permanente a décidé de convoquer une réunion des bourgmestres des trois communes intéressées et que cette affaire sera soumise ensuite au Conseil provincial.

» Cette question, qui a été signalée dans le rapport de la Commission du Sénat sur le Budget de mon Département, doit, en raison de son importance, recevoir rapidement une solution.

» Aussi je vous prie, Monsieur le Gouverneur, de soumettre cette affaire, non pas au Conseil provincial, qui ne se réunira qu'à une époque encore lointaine, mais immédiatement à la Députation permanente qui, en vertu de l'article 107 de la loi provinciale, pourra se prononcer en lieu et place du Conseil.

» *Le Ministre,*

» (s) F. SCHOLLAERT. »

Aucune réponse n'est parvenue jusqu'ici au Gouvernement.

*
* *

Dans une des Sections, il a été demandé pour l'Institut de Gembloux un crédit destiné à l'achèvement de ses installations.

La Section centrale appelle sur cette question l'attention du Gouvernement.

2° MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

(Fr. 67,166,506.34, art. 5 à 9 du Tableau.)

Suivant un précédent que la Chambre a été unanime à approuver, un relevé des travaux de premier établissement, d'extension et de parachèvement du réseau qui sont en cours d'exécution figure en annexe au projet de Budget. Il renseigne séparément les travaux pour lesquels les crédits ont été votés globalement et les travaux pour lesquels des crédits spéciaux ont été votés : c'est-à-dire la jonction Nord-Midi à Bruxelles et l'exécution de la convention conclue entre l'État et la Ville de Bruxelles et relative à la transformation du quartier de la Putterie et de ses abords.

Il ne nous a pas paru opportun de revenir ici sur les observations, les réserves ou les critiques qui ont accompagné le vote par les Chambres des divers crédits relatifs à ces derniers objets.

Le projet de la jonction a été discuté à huit reprises différentes à la Chambre. Le Sénat l'a discuté à peu près autant de fois. Chaque fois la discussion a été provoquée par les adversaires de la jonction ; chaque fois la Chambre et le Sénat se sont prononcés en faveur de la jonction. Au cours de la session dernière, le Gouvernement ayant demandé un crédit partiel permettant d'entamer les travaux, la Section centrale proposa spontanément d'accorder tous les crédits nécessaires au Gouvernement pour l'exécution de tous les travaux.

La Chambre se rallia à cette proposition. Le Sénat s'y rallia à son tour.

Tout est décidé. La plupart des immeubles à exproprier sont acquis. Aujourd'hui, pourrait-on songer, sans des motifs très graves, à remettre tout en question ?

Dans la séance du Sénat du 23 février 1910, l'honorable M. Coppieters, dont la compétence en matière de travaux est connue, a marqué toute sa confiance dans l'exécution de ce grand travail :

« Ce que je tiens à constater, c'est que le projet en lui-même est très bien étudié, et je rends volontiers hommage sous ce rapport aux ingénieurs. C'est un hommage que les ingénieurs de l'État ne méritent pas toujours. Non pas que leurs études ne sont pas sérieuses, mais ils sont parfois amenés à dresser des projets qui exigent ultérieurement des remaniements considérables, ce qui fait qu'on ne peut établir des devis exacts.

» J'ai la conviction que pour ce qui concerne le projet en discussion, ce ne sera pas le cas. La principale cause des travaux imprévus réside dans les sondages insuffisants, dans une étude incomplète du sous-sol et dans l'examen approfondi des moyens d'exécution.

» Je ne veux pas me prononcer, en ce qui concerne le tracé et l'emplacement de la gare centrale, mais je crois qu'il serait regrettable, dans l'état actuel des choses, de tout changer, de tout bouleverser. Un projet de cette importance et de cette nature réclame des études plus longues que l'exécution même. On est arrivé maintenant à mettre le projet au point. Tout est prêt, les études sont faites, les terrains sont achetés, on va pouvoir procéder aux adjudications. Il ne reste plus qu'à passer à l'exécution. »

La Chambre sait que le montant de la dépense totale s'élèvera, suivant les prévisions du Gouvernement, à 56,000,000 de francs et que celui-ci fixe à l'année 1915 l'époque probable à laquelle les travaux seront terminés. Cette date suppose que les enquêtes préalables au décret d'utilité publique soient régulièrement poursuivies par les administrations communales intéressées et que le Gouvernement n'éprouve pas d'opposition ni d'entraves dans la réalisation de ses projets.

Les travaux seront entamés aussitôt après la clôture de l'Exposition.

En ce moment, les acquisitions d'immeubles sont poursuivies régulièrement. Il a été dépensé de ce chef fr. 19,158,305.66 pour l'exécution de la convention conclue avec la Ville de Bruxelles, et fr. 17,527,258.47 pour la jonction directe à Bruxelles des parties Nord et Sud du réseau, soit en tout fr. 36,685,564.13. Sur le crédit de 28,567,704 francs voté en 1909, il a été liquidé à ce jour fr. 3,079,608.26 qui sont compris dans la somme de fr. 17,527,258.47 ci-dessus.

La Section centrale s'est trouvée unanime pour souhaiter que les travaux soient menés rapidement dès la clôture de l'Exposition de Bruxelles. L'état de délabrement dont certains quartiers de Bruxelles donnent aujourd'hui le triste spectacle ne doit se prolonger que dans la mesure strictement nécessaire. D'autre part, les travaux qui seraient de nature à compromettre l'aspect de la ville, et notamment la construction d'un viaduc et d'un rem-

blai en travers de la place de la Constitution, à Bruxelles, devront être réalisés avec le souci constant de ménager les exigences de la circulation et de l'esthétique.

La Section centrale appelle aussi l'attention des pouvoirs publics sur l'utilité qu'il y aurait à assurer entre la gare du Nord et le quartier du Parc des communications plus directes. La démolition de la caserne Sainte-Élisabeth et l'aménagement du quartier dont cette caserne était le centre fourniront une occasion favorable pour l'établissement de ces communications.

Question.

« Les travaux de la jonction Nord-Midi sont-ils conçus et poursuivis en tenant compte de la nécessité qu'il y aurait à assurer des communications plus directes entre la gare du Nord et le quartier du Treurenberg? »

Réponse.

« Les projets pour les travaux de la jonction Nord-Midi sont conçus de façon à se concilier avec ceux de la nouvelle voirie, élaborés par la Ville de Bruxelles. »

*
* *

Les progrès de la traction électrique ont ouvert à l'industrie des chemins de fer un nouveau problème : celui de la substitution du courant à la vapeur.

Plus encore qu'une entreprise privée que stimule sans cesse l'aiguillon de la concurrence, une régie doit être constamment mise en garde contre la routine et rendue attentive aux progrès qui s'annoncent.

Question.

« Existe-t-il un projet d'ensemble pour l'établissement de la traction électrique sur le réseau de l'Etat? Quelles en sont les idées générales? ».

Réponse.

« En Europe, sauf pour quelques cas spéciaux, aucune administration de railway à vapeur à grande section n'a envisagé l'électrification complète de son réseau pour la réaliser dans un avenir prochain.

» Toutefois, la Suède et la Norvège, la Bavière et la Suisse, qui possèdent d'abondantes chutes d'eau, étudient le problème de très près ; les deux premiers pays sont entrés résolument dans la voie expérimentale d'applications pratiques. Le London-Brighton a électrifié, à titre d'essai, une section aboutissant à Londres, en vue de remédier aux pertes énormes du trafic produites par la concurrence des tramways et des lignes électriques souterrains.

» En Belgique, les nouvelles lignes de grande circulation sont étudiées

et établies dans les conditions de tracé et de profil permettant l'application de la traction électrique et la circulation des trains les plus rapides. »

Il importe que la Belgique, qui a été la première à établir des chemins de fer sur le continent, ne se laisse pas devancer dans l'étude et l'application d'un progrès que son rôle de pays de grande circulation internationale rend particulièrement intéressant pour elle.

*
* *

La Section centrale a désiré être renseignée sur le degré d'avancement des études de la nouvelle ligne vers l'Allemagne :

Question.

« Où en sont les études de la nouvelle ligne vers l'Allemagne ? »

» Le tracé en est-il déjà arrêté ? Quel est-il ? Dans combien de temps la mise à exécution de ce travail peut-elle être prévue ? »

Réponse.

« Les études définitives sont entamées et poursuivies activement sur la section Louvain-Tongres.

» En ce qui concerne la partie de Tongres à la frontière, la situation ne s'est pas modifiée depuis les dernières communications que le Gouvernement a faites au Parlement. »

*
* *

La suppression de l'ancienne enceinte d'Anvers aura pour conséquence une modification du tracé des lignes du chemin de fer, au sujet de laquelle une question a été adressée au Gouvernement :

Question.

« Existe-t-il des plans définitifs pour l'établissement des nouvelles lignes qui doivent circuler en surélévation autour d'Anvers ? »

» Dans ce cas, ces plans pourront-ils être bientôt connus, afin de ne pas exposer les propriétaires et habitants à une plus longue incertitude ? »

Réponse.

« Le Département des Chemins de fer a dressé un avant-projet des dispositions qui pourraient être adoptées en vue de faciliter les travaux d'aménagement mis à l'étude pour l'extension de l'agglomération anversoise.

» Cet avant-projet ne sera naturellement définitif qu'après avoir été mis complètement au point, d'accord avec les autres départements intéressés. »

*
* *

L'article 5 (chemins de fer, voies et travaux) a provoqué, de la part de la Section centrale, une série d'autres questions relatives à des travaux en cours d'exécution ou dont l'exécution paraît désirable).

Question.

« Quand la ligne Anvers-Hal pourra-t-elle être mise en exploitation? A quel trafic sera-t-elle réservée? »

Réponse.

« Cette ligne est actuellement en service pour la partie comprise entre Anvers et Schaerbeek. Le tronçon compris entre Schaerbeek et Watermael pourra vraisemblablement être mis en exploitation en 1912. Quant à la section Watermael-Hal, des expropriations ont retardé la mise en exécution des travaux.

» Cette ligne sera réservée en ordre principal au trafic des marchandises. Toutefois, elle sera également parcourue par des trains ordinaires à voyageurs. »

Il y a lieu de noter que, d'après le relevé des travaux, qui figure en annexe du Budget, la date de 1912 est fixée comme étant l'époque probable à laquelle seront terminés les différents travaux : Muysen-Schaerbeek-Hal : Construction de la ligne et établissement de la quadruple voie entre Bruxelles (Q.-L.) et Etterbeek (non compris les bâtiments et les voies).

Question.

« N'existe-t-il pas un projet direct de ligne de chemin de fer entre Liège et Spa? Si oui, quand peut-on espérer la mise à exécution de ce travail? »

Réponse.

« Non, mais on procède actuellement à l'étude d'un raccordement éventuel entre les lignes de Liège et Pepinster et de Pepinster à Spa. ».

Un autre projet à l'étude est celui de la ligne Doissche-Beauraing. Un membre a demandé en sections qu'on inscrivit au Budget extraordinaire un crédit pour la création de cette ligne.

Il a signalé aussi le prolongement de la ligne en cul-de-sac Berzée Lanefle jusque Hanzinne.

Question.

« Le tronçon entre Gand-Saint-Pierre et Denderleeuw de la ligne de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre sera-t-il terminé avant 1913 et la nouvelle gare de Gand-Saint-Pierre sera-t-elle achevée pour cette date? »

Réponse.

« Les mesures sont prises pour que les travaux d'établissement du tronçon de Gand-Saint-Pierre à Denderleeuw de la ligne de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre soient terminées pour 1913.

» La gare de Gand-Saint-Pierre sera achevée pour cette date. »

Question.

« Le dédoublement de la voie entre Hérenthals et Turnhout est-il décidé?

» Dans l'affirmative, pour quelle date prévoit-on l'exécution de ce travail ? »

Réponse.

« L'établissement de la double voie sur la ligne d'Hérenthals à Turnhout sera réalisé lorsque les travaux du même genre qui le priment sous le rapport du trafic ou pour certaines considérations de service seront terminés. »

Ainsi que le rappelait le rapport de la Section centrale en 1909, l'établissement d'une double voie entre Weelde-Merxplas, Turnhout et Hérenthals a été promis par le Gouvernement, il y a plusieurs années, pour 1910.

La liste des travaux annoncés cette année au paragraphe D n'étant pas limitative, la Section centrale exprime le vœu que la voie soit doublée entre Hérenthals et Turnhout.

Question.

« L'Administration a-t-elle pris une décision en ce qui concerne l'établissement d'une gare à Muysen sur la ligne Vilvorde-Malines ? »

Réponse.

« L'établissement d'une gare à Muysen est décidé. La seule question encore à l'examen est celle de l'ouverture de cette gare au service des marchandises. »

Question.

« Ne pourrait-on construire des abris pour voyageurs à la gare de Louvain et un passage souterrain à Tirlemont ? »

Réponse.

« La construction d'un auvent avec pavillon à divers usages à l'extrémité vers Tirlemont de la station de Louvain sera mise en adjudication incessamment, et le travail sera exécuté cette année.

» Des couloirs sous voies entre les trottoirs de la station de Tirlemont sont à l'étude. »

Question.

« Le déplacement de la gare de Grammont sera-t-il bientôt réalisé ? »

Réponse.

« Cette question est encore à l'étude. »

Question.

« N'y a-t-il pas lieu d'établir des passages souterrains à Ath? Quand les travaux des gares de Courtrai, Mouscron, Maldegheem, Moerbeke et Obigies seront-ils exécutés ? »

Réponse.

« La construction d'un couloir sous voies à la station d'Ath est décidée. Le service intéressé s'occupe de la rédaction des propositions pour la mise en adjudication des travaux.

» L'administration continue la réalisation des travaux d'aménagement des gares de Courtrai; un crédit de 100,000 francs est affecté en 1910 à l'exécution de ces travaux et à la continuation de ceux de la gare de Mouscron.

» Des études ont été entamées pour la construction d'un nouveau bâtiment de recettes à la station de Mouscron.

» Des travaux d'aménagement de la gare de Maldegheem sont proposés et l'exécution en sera vraisemblablement commencée sous peu.

» Les travaux de construction d'un bâtiment de recettes à Moerbeke et l'aménagement de cette gare pourront vraisemblablement être inscrits au programme des travaux à exécuter en 1911. La halte d'Obigies sera dotée d'un bâtiment des recettes avec habitation pour le titulaire, dès que les haltes qui la priment pour des considérations d'importance et de service en seront pourvues. »

Question.

« L'administration a-t-elle pris une décision en ce qui concerne l'établissement d'une gare à Hoeylaert, entre Groenendael et La Hulpe, en vue de desservir la région des serres? »

Réponse.

« La demande introduite, le 30 octobre 1909, dans le but d'obtenir une gare à Hoeylaert a été soumise à une étude qui n'est pas encore terminée, mais qui sera poussée avec toute l'activité désirable. »

La Section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur l'importance croissante des intérêts engagés dans cette question. La viticulture a fait de

très grands progrès dans les communes d'Hoeylaert, Overysse et La Hulpe. La gare dont la création est demandée serait de nature à desservir les établissements de 108 propriétaires de serres. Le nombre de serres, comptant au moins 20 mètres de longueur et exploitées par ces propriétaires, s'élève à 1.554. Le nombre moyen de wagons de charbon qu'ils emploient par an est de 859. Le nombre moyen de wagons de fumier, de 372. Quant à leurs produits, le total moyen de leurs expéditions s'élève chaque année :

En raisins	à 472,150 kilogrammes
En pêches	50,500 —
En tomates	90,200 —
En légumes et primeurs	79,100 —

Il faut y ajouter :

1,550 caisses de verre pour serres, soit	16 wagons
Fer pour serres	6 —
Commerce d'œufs	250 —
Charbon pour briqueterie	100 —

Ces chiffres permettent de prévoir pour la nouvelle gare un trafic rémunérateur.

*
* *

D'autres travaux concernant les gares ont été réclamés en section, notamment les travaux d'agrandissement et d'amélioration aux gares de Hasselt, Kermpt, Zonhoven, Audenarde, Boucle-St-Denis, Ath, Obigies, Courtrai, Mouscron, Moerbeke-Waes, Maldegem et Grammont.

Question.

« A quelle nécessité répond la création du tunnel du chemin de fer de Laeken ? »

» Quelles sont les dépenses déjà faites de ce chef ? A combien s'élèvent les dépenses encore à faire ? »

Réponse.

« Les considérations pour lesquelles le raccordement du Parc royal de Laeken a été établi ont été exposées par le Ministre des Chemins de fer dans la séance de la Chambre des Représentants du 20 décembre 1905.

» Il a été dépensé à ce jour une somme de fr. 3,338,828.41.

» Cette somme comprend le paiement de travaux relatifs à la création de l'avenue Van Praet et des routes y aboutissant, travaux qui avaient dû être fusionnés avec ceux du raccordement, pour arriver à une solution satisfaisante au point de vue technique et au point de vue économique.

» La somme afférente à la partie de ces travaux qui ne ressortit pas au Département des Chemins de fer ne pourra être déterminée définitivement qu'à la fin des dits travaux.

» L'évaluation des travaux non exécutés s'élève à 185,000 francs environ. »

L'honorable M. Liebaert, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, a en effet exposé à la Chambre, dans la séance du 20 décembre 1905, les motifs à l'appui de ce travail. « Un point d'arrêt a été créé au domaine de Laeken, qui est un domaine de l'Etat, à une époque où, ayant à choisir pour son emplacement, soit l'intérieur du parc, soit la pointe limitrophe du chemin de fer, on a choisi celle-ci, ce qui n'est pas sans présenter aujourd'hui les plus graves inconvénients. Personne n'ignore qu'un des points du réseau les plus difficiles à exploiter aux environs de la capitale, c'est précisément le passage de Laeken. Le nombre des trains qui y passent est énorme : Ce sont les trains pour la ligne de Gand, la ligne de Termonde et la ligne de Courtrai, trains de toute nature, rapides, internationaux et ordinaires, au milieu dequels doit s'intercaler le mouvement intense des trains de marchandises, notamment ceux du chemin de fer de Ceinture et de l'Allée-Verte. C'est ainsi qu'a été compris dans le remaniement général des voies entourant la capitale, le raccordement du château de Laeken par l'intérieur du parc. Il présentera ce grand avantage de supprimer tout obstacle résultant du stationnement des trains sur la ligne si parcourue entre Bruxelles et Laeken. »

D'autre part, la réponse faite à la question de la Section centrale établit que la dépense faite à ce jour, du chef de ce raccordement, s'élève à la somme de fr. 3,338,828.41, et que l'évaluation des travaux non exécutés ne dépasse pas 185,000 francs. Si l'élévation du premier de ces chiffres peut justifier des critiques rétrospectives, la modération du second ne permet pas de conclure à l'abandon d'un tel travail, qui est aujourd'hui à peu près arrivé à son terme.

*
* *

L'article 8 : Télégraphes et téléphones, a provoqué une fois de plus, au sein des Sections, des échanges de vue au sujet de l'unification de notre réseau téléphonique. La Section centrale a transmis au Gouvernement la question formulée à ce sujet par deux des Sections.

Question.

« L'unification de notre réseau téléphonique est-elle à l'étude? Quels sont les projets du Gouvernement à ce sujet? N'est-il pas disposé aussi à reviser le tarif des correspondances téléphoniques et dans quel sens?

Réponse.

« La réorganisation du réseau téléphonique est à l'étude en même temps que la revision des tarifs.

» Il est naturellement impossible de dire, avant que l'étude soit terminée, quels seront exactement les projets du Gouvernement. »

La Section centrale exprime le vœu que cette étude, en cours depuis si longtemps déjà, aboutisse prochainement à des conclusions que l'opinion publique réclame à bon droit.

Question.

« N'y a-t-il pas lieu de relier le réseau téléphonique de Chimay-Couvin à celui de Charleroi? Et celui de Landen à Louvain? »

Réponse.

« La fusion des groupes téléphoniques de Charleroi et de Chimay paraît, en effet, une mesure rationnelle. Mais d'autres groupes se trouvent dans une situation analogue.

» De plus, l'adoption d'un nouveau système de tarification aura pour conséquence non seulement de modifier les conditions de l'échange des correspondances dépassant les limites du réseau local, mais aussi de nécessiter des remaniements des limites des groupes. Il paraît donc préférable d'attendre la solution qui est prochaine des études en cours. »

Question.

« Pourquoi l'Administration n'emploie-t-elle pas, pour ses poteaux télégraphiques, les épicéas belges, tandis qu'elle emploie des épicéas venus de Russie? »

Réponse.

« Réserve faite pour quelques applications isolées peu importantes et remontant d'ailleurs à très longtemps, l'Administration des télégraphes n'utilise pas l'épicéa comme poteau télégraphique. Cette exclusion est fondée sur la quasi-impossibilité d'aseptiser suffisamment cette essence, qui est, en effet, réfractaire à la pénétration des huiles lourdes de créosote, matière mise en œuvre aujourd'hui, avec le plus de succès, pour assurer la conservation des supports en bois.

» Cependant de nouveaux procédés d'imprégnation, qu'on dit plus efficaces, ont été signalés. En vue de favoriser l'industrie forestière nationale, il sera procédé incessamment, par voie d'appel à la concurrence, à l'achat d'un certain nombre d'épicéas de provenance belge; après injection, ces

supports seront immédiatement mis en service, et, dès que les résultats de cet essai pourront être contrôlés, une décision sera prise quant à l'emploi ultérieur de ladite essence comme support de lignes aériennes télégraphiques ou téléphoniques. »

*
* *

A l'article 19 du tableau, le projet prévoit un crédit de 2,625,000 francs pour l'acquisition de deux malles à turbines pour la ligne d'Ostende-Douvres.

Le prix de ces deux paquebots, dont la construction a été confiée au chantier de la Société anonyme « John Cockerill », est de 5,000,000 de francs.

Deux crédits s'élevant ensemble à 2,500,000 francs ont été portés aux Budgets extraordinaires de 1908 et 1909; le complément nécessaire est de 2,500,000 francs, plus la prime prévue pour excédent de vitesse et dont le maximum pour les deux navires a été fixé à 125,000 francs, soit 2 millions 625,000 francs.

Question.

« A quelle date les deux nouvelles malles pourront-elles être mises en service ? »

Réponse.

« L'un des deux paquebots à turbines pourra être mis en service dans les premiers jours du mois de mai, l'autre dans la seconde quinzaine du mois de juin. »

Question.

« Les deux nouvelles malles à turbines prévues à l'article 9 du tableau sont-elles destinées à remplacer d'autres navires actuellement en service ou à compléter de deux unités notre flotte actuelle ? »

Réponse.

« Les deux nouvelles malles à turbines doivent compléter de deux unités la flottille existante, l'âge de certains des anciens vapeurs exigeant des réfections périodiques, des remplacements de générateurs, etc., qui ne permettraient pas, sans l'adjonction des deux steamers, de disposer d'un matériel suffisant pour assurer la régularité des transports en toute circonstance. »

Un membre de la Section centrale fait remarquer, à ce propos, que les malles nouvelles, comme les locomotions nouvelles, devraient, en bonne logique budgétaire, être acquises au moyen des crédits ordinaires.

3° MINISTÈRE DES FINANCES.

Le Ministre des Finances demande 200,000 francs pour l'appropriation des terrains provenant du démantèlement des places fortes, 300,000 francs pour l'acquisition d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier et à étendre ou à régulariser les limites des propriétés de l'État, notamment des dunes domaniales, 100,000 francs pour l'acquisition, aménagement et construction de locaux pour le service de la conservation des hypothèques et autres services similaires.

Au sein de la Section centrale, un membre a félicité le Gouvernement du soin qu'il prend à agrandir le domaine forestier de l'État. Il y voit le moyen d'assurer, par un traitement rationnel et à longue échéance, la conservation de massifs forestiers que la propriété et l'exploitation privées ne garantissent pas suffisamment. Les intérêts de la santé publique et ceux de notre régime hydrologique sont engagés dans cette question.

Ces acquisitions permettent aussi, dans certains cas particulièrement intéressants, de sauver des sites pittoresques menacés de destruction.

Sans méconnaître qu'il existe une grande part de vérité dans ces considérations, plusieurs membres déclarent qu'il y a lieu de procéder avec beaucoup de prudence en ces matières et d'examiner chaque cas en particulier.

En ce qui concerne les acquisitions pour le service de la conservation des hypothèques, la Section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur la nécessité de mettre ces acquisitions en rapport avec les modifications qui seront apportées au service par la division prochaine des principales conservations du Royaume.

4° MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

(38,659,000 francs, art. 15 à 37 du Tableau.)

A. — ROUTES.

Sous ce littéra, un crédit de 12 millions est demandé pour divers emplois qui sont confondus en un seul article :

« Routes et raccordements : construction, redressement, et amélioration. Squares et parcs publics dépendant des routes de l'État : création Subsidés aux communes pour travaux d'amélioration de la voirie de l'État dans la traverse des agglomérations. Construction de ponts ou subsidés pour semblables ouvrages. Rachat par l'État de routes et de ponts concédés; subsidés aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats. »

Au cours de l'examen en Section centrale, un membre s'est plaint que le

crédit figurant sous ce littéra : « Routes » fût affecté à des objets si divers. Il est vrai que le libellé est trop large et que cet article ne devrait pas comprendre des crédits pour travaux somptuaires. Il conviendrait de scinder cet article et d'en distraire tout ce qui a rapport à la construction d'avenues, boulevards, parcs publics, squares, étangs, etc. Un crédit spécial pourrait être affecté à ces dépenses d'une utilité moins grande, et cela par l'adjonction d'un article 13^{bis}.

De cette manière, le crédit entier de l'article 13 actuel serait affecté à l'amélioration des routes, et ces travaux si nécessaires se poursuivraient plus rapidement et plus complètement qu'aujourd'hui.

Si cet article était scindé, on ne verrait plus une somme de 6,437,793 francs, sur les 12 millions du crédit, affectée à des travaux de luxe, comme il résulte du tableau ci-joint, dont tous les éléments sont puisés à l'annexe A du Budget extraordinaire pour 1910 (pp. 43 et suiv.).

Province d'Anvers.

Nouveau boulevard de la Pépinière, à		
Anvers	fr. 203,945 »	
		203,945 »

Province de Brabant.

Avenue de Schaerbeek à Vilvorde . . .	fr. 262,452 »	
Id. plantations.	12,375 »	
Avenue Van Praet	154,153 »	
Id. plantations.	21,800 »	
Avenue de Tervueren	93,949 »	
Boulevard de Grande Ceinture	284,221 »	
Id.	187,549 »	
Étang Ter Vossem	125,000 »	
Id. travaux complémentaires.	125,000 »	
Étang de Reuken	12,009 »	
Square à Boitsfort.	59,863 »	
Avenue Louise prolongée.	100,000 »	
Quartier de la Cambre	100,000 »	
Boulevard de Grande Ceinture	233,600 »	
Id.	734,538 »	
Boulevard Lambermont, à Schaerbeek.	750,000 »	
Id. 2 ^e section.	900,000 »	
Boulevard de Grande Ceinture	11,425 »	
Avenue de Boitsfort	9,330 »	
		4,177,264 »

Province de Flandre Occidentale.

Boulevard de Zeebrugge à Heyst . . . fr.	407,422 »	
		407,422 »

Province de Flandre Orientale.

Ouvertures de deux brèches dans l'en- ceinte à Termonde. fr.	48,830 »	
		48,830 »

Province de Luxembourg.

Construction d'égouts à Vielsalm, etc. . . fr.	199,670 »	
		199,670 »

Province de Namur.

Boulevard circulaire fr.	464,283 »	
Id.	59,800 »	
Pont de Namèche.	876,579 »	
		1,400,662 »

TOTAL GÉNÉRAL. . . fr. 6,437,793 »

Préoccupée du désir d'éviter dorénavant la confusion en un libellé unique d'objets si divers qui pourraient être distingués, la Section centrale a adressé à ce sujet au Gouvernement une réponse qui a provoqué la réponse que voici. Cette réponse ne nous paraît pas décisive.

Question.

« Comment s'établit, à l'article 13 du tableau, le départ entre les affectations très variées auxquelles s'applique le crédit de 12 millions demandé? Quelle est la part qui doit être prélevée sur le crédit pour *l'amélioration des routes*? »

Réponse.

« Le départ entre les affectations, en effet très variées, auxquelles s'applique le crédit de 12 millions demandé se fait, chaque année, d'après les nécessités.

» C'est l'amélioration des routes qui est sans cesse l'objectif principal de mon Département. Il serait impossible de déterminer d'avance la proportion dans laquelle se fait la ventilation en faveur de ces travaux d'amélioration ».

B. — BATIMENTS CIVILS.

Au sein d'une des Sections, on a critiqué, en la trouvant exagérée, la part que l'Etat fait à la capitale dans l'exécution des grands travaux publics. Cette critique ne nous paraît pas fondée. L'agglomération bruxelloise est bien près de représenter un dixième de la population totale du Royaume, et les dernières statistiques établissent qu'elle fournit à l'Etat le quart de ses contributions directes, en foncier, personnel et droits de patentes. Ce ne sont pas, d'ailleurs, les seules considérations qui doivent décider le Parlement à se montrer généreux envers Bruxelles et ses faubourgs. Il est évident qu'un pays a un intérêt moral et matériel considérable à ce que sa capitale soit représentative de la grandeur du pays tout entier. Il convient d'ajouter que certains travaux coûteux faits à Bruxelles intéressent bien moins l'agglomération bruxelloise que le reste du pays. Tel est spécialement le cas pour la jonction Nord-Midi destinée à faciliter le trafic et le transit à travers Bruxelles.

Quant au problème qu'on est convenu d'appeler « la question du Mont des Arts, » il demeure en suspens. Le projet Maquet est définitivement abandonné. Cependant, les idées primordiales qui ont justifié la conception du Mont des Arts conservent toute leur valeur : C'était, d'une part, le désir de corriger la pente trop raide de l'ancienne Montagne de la Cour ; ce premier desideratum a été rencontré par la création de la rue Courbe. Reste un autre desideratum, au moins aussi important : c'est la nécessité de dégager nos musées et d'agrandir notre Bibliothèque. Ajoutons-y le devoir pour un pays comme le nôtre, de présenter ses grandes collections d'art dans des conditions dignes de notre passé et aussi de notre présent.

La solution actuelle laisse subsister ces dernières exigences. C'est une solution d'expédient, et il faut féliciter le Gouvernement de l'empressement avec lequel il a fait aménager, en moins d'un an, ce quartier qu'il était impossible de laisser à l'état de ruines.

Mais quel sera le lendemain de ce provisoire ? La Section centrale a voulu s'informer à ce sujet :

Question.

« Où en sont les études du travail définitif du « Mont des Arts » ? Le Parlement peut-il avoir l'assurance d'être saisi en temps utile, et avant tout engagement quelconque, du plan de ce travail ? »

Réponse

« Le Gouvernement n'a aucun nouveau plan pour l'exécution de l'entreprise dite « Mont des Arts ». Le Parlement aura le cas échéant une complète liberté de décision. »

Nous retenons donc de cette réponse l'assurance que la Chambre sera saisie en temps utile, et avant tout engagement, des projets des travaux à exécuter au Mont des Arts. Il importe que l'aventure du plan Maquet en se renouvelle pas.

Une autre question a été adressée par la Section centrale :

Question.

« Quels ont été les crédits dépensés à ce jour pour le Mont des Arts ? A combien s'élèvent les prévisions pour l'achèvement des travaux ? »

Réponse.

« Les crédits dépensés ou engagés s'élèvent à 15,800,000 francs.
» Les prévisions de l'architecte pour l'achèvement des travaux s'élevaient, en 1906, à fr. 14,650,767.78, y compris ses honoraires. »

Il s'agit des prévisions de M. Maquet. Ces prévisions ont perdu leur intérêt par l'abandon de son projet d'ensemble.

*
* *

Le Budget prévoyant une indemnité de 200,000 francs aux héritiers de M. Maquet du chef de la rédaction de son projet, la Section centrale a demandé communication du contrat conclu par le Département des Travaux publics avec feu M. l'architecte Maquet, en vue des modifications et des restaurations à apporter au Palais de Bruxelles et à ses abords.

Voici le texte de ce contrat :

Convention conclue entre Monsieur le comte de Smet de Naeyer, Ministre des Finances et des Travaux publics, et Monsieur Henri Maquet, architecte, à Bruxelles, relative à la transformation de la façade du Palais du Roi et de la place des Palais, en cette ville.

ARTICLE PREMIER. — Monsieur Maquet s'engage à soumettre au Département des Finances et des Travaux publics l'avant-projet et le projet des travaux de transformation de la façade du Palais du Roi et de la place des Palais, à Bruxelles.

ART. 2. — Ce projet se composera de tous les plans d'ensemble et de détails, ainsi que du devis estimatif détaillé et complet et du cahier des charges nécessaires pour la parfaite exécution des travaux. Les plans comprendront tous les dessins et épures, dont une copie à remettre à l'entrepreneur.

Les plans d'ensemble et de détails, ainsi que le devis estimatif détaillé et le cahier des charges nécessaires à l'adjudication des travaux, seront fournis par l'architecte dans le délai qui lui sera prescrit par l'Administration, et les autres dessins et épures immédiatement après cette adjudication.

Si l'Administration le juge nécessaire, Monsieur Maquet modifiera ses plans, dessins et épures, ainsi que le devis estimatif et le cahier des charges jusqu'à ce qu'elle les trouve susceptibles de recevoir l'approbation du Gouvernement.

Les modifications devront être complètement achevées dans le délai qu'elle déterminera.

Monsieur Maquet est chargé de la direction artistique et de la direction technique des travaux sous le contrôle de l'Administration. Il s'engage à organiser son personnel de manière à activer son travail le plus possible.

ART. 3. — Les honoraires revenant à Monsieur Maquet sont fixés, à titre exceptionnel, comme suit :

1° 4 % du chef de la fourniture des plans d'ensemble et de détails, des dessins et épures, ainsi que du devis estimatif et du cahier des charges, convenablement modifiés au besoin comme il est dit ci-dessus ;

2° 1 % du chef de la direction artistique et de la direction technique.

Ces honoraires, s'élevant au total à 5 %, sont payables : un tiers immédiatement après l'adjudication des travaux, un tiers au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et le dernier tiers à la réception définitive de l'entreprise.

Dans le cas où l'adjudication des travaux ne se ferait pas dans les deux mois qui suivront la date de la remise des plans du gros-œuvre, il pourra être accordé à M. Maquet des acomptes jusqu'à concurrence de 1 1/2 %.

Monsieur Maquet ne pourra prétendre à des honoraires pour des travaux imprévus ou des modifications apportées au projet après l'adjudication que si l'Administration lui a demandé de fournir les plans et le devis estimatif détaillé de ces travaux ou modifications. Les honoraires sont fixés comme pour les travaux prévus au projet et ne seront dus que si l'ensemble des modifications et des imprévus donne lieu à une augmentation de dépenses.

ART. 4. — Dans le cas de décès ou dans l'hypothèse où les circonstances obligeraient Monsieur Maquet à interrompre le travail, à n'importe quel moment, il serait dressé, sur les bases fixées à l'article 3, un état d'après lequel s'effectuerait le solde du paiement.

ART. 5. — Pour tout ce qui concerne la direction, la surveillance et le paiement des travaux, et spécialement la réception des matériaux ou des ouvrages exécutés, la vérification des comptes, le visa des états de paiement, Monsieur Maquet sera le préposé de l'Etat, pour lequel stipule ici Monsieur le Ministre des Finances et des Travaux publics, et, comme tel, sera soumis aux lois et règlements applicables aux fonctionnaires chargés de l'exécution de travaux publics.

Outre ce qui est interdit par l'article 243 du Code pénal aux fonctionnaires et à toute personne chargée d'un service public, Monsieur Maquet s'interdit de recommander ou d'employer tous matériaux ou toute industrie dans le commerce ou l'exploitation desquels il pourrait être intéressé à quelque degré ou à quelque titre que ce soit, à moins de faire connaître préalablement au Ministre l'existence de cet intérêt.

ART. 6. — Le Gouvernement se réserve de résilier la présente convention, s'il était dûment constaté que Monsieur Maquet n'a pas satisfait à ses

obligations dans le délai prescrit ou qu'il a enfreint l'un ou l'autre des articles précédents.

ART. 7. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent contrat sont à la charge de Monsieur Maquet.

Fait en double expédition, à Bruxelles, le 2 Juin 1904.

(s.) MAQUET.

Le Ministre des Finances et des Travaux Publics,

(s.) C^{te} DE SMET DE NAEYER.

*
* *

Une dernière question a été posée au sujet du Mont des Arts:

Question.

« N'y aurait-il pas lieu d'élargir les trottoirs très exigus de la Montagne de la Cour, à Bruxelles? »

Réponse.

« Cette question doit être examinée de concert avec la Ville de Bruxelles, qui a dans sa compétence les trottoirs bordant la grande voirie sur son territoire. »

Depuis que la question ci-dessus a été posée, la Section centrale a pu se rendre compte qu'il avait été donné satisfaction au désir ainsi formulé par l'élargissement des trottoirs. On y procède en ce moment.

*
* *

Du Mont des Arts, passons au Cinquantenaire. Un crédit de 4,400,000 francs est postulé pour le Palais.

Question.

« A combien s'élève le coût des travaux prévus pour l'achèvement du Palais du Cinquantenaire? Ces travaux répondent-ils à un plan d'ensemble et quel est ce plan? »

Réponse.

« Le programme d'ensemble d'après lequel s'achèvent les travaux d'appropriation du Palais du Cinquantenaire est arrêté en ce qui concerne l'aile gauche.

» Il ne l'est pas et ne saurait l'être encore pour l'aile droite.

» Dans l'aile gauche sont compris le Musée des antiquités orientales, romaines et grecques;

- » La collection Michotte;
- » Le Musée d'art monumental, dans lequel seront installées, pour la durée de l'Exposition universelle de 1910, l'exposition d'art moderne ainsi qu'une partie de l'exposition annexée au Congrès mondial des associations internationales;
- » Les Musées des anciennes industries d'art et d'antiquités, dans lesquels sera établie l'exposition d'art ancien;
- » Le Musée d'industrie d'art moderne;
- » Le Musée de l'ethnographie nationale.
- » Plusieurs de ces musées ont leurs installations complètes, tels le Musée des antiquités et de la collection Michotte.
- » Il n'est pas possible, en ce moment, de déterminer ce que coûteront les installations de parachèvement des autres musées.
- » Les Services de géologie, des poids et mesures, de l'étalonnage électrique ont été provisoirement admis à se loger dans l'aile gauche du Palais du Cinquantenaire. »

Cette réponse ne renseigne pas la Section centrale quant au coût des travaux prévus.

Question.

« Parmi les travaux prévus à l'article 16 du tableau pour le Palais du Cinquantenaire, quels sont ceux qui constitueront des travaux définitifs, et quels sont ceux qui ne constitueront que des aménagements provisoires pour l'Exposition de 1910? »

Réponse.

« Sur le crédit total de 1,400,000 francs, une somme d'environ 672,000 francs est destinée aux expositions d'art moderne et d'art ancien.

» Une grande partie de ces installations pourront servir soit à l'appropriation définitive des musées, soit à l'aménagement permanent d'un salon des beaux-arts.

» Cet aménagement occasionnerait chaque année une dépense importante qui serait désormais supprimée en majeure partie. Un tel salon est réclamé depuis longtemps; il était prévu dans le programme du Mont des Arts. »

Question.

« La Commission royale des Monuments a-t-elle été appelée à se prononcer sur les plans des nouveaux bâtiments destinés à servir de complément aux Musées royaux des Arts décoratifs et industriels, et notamment sur le cloître de style gothique et sur le bâtiment qui rappelle la Chapelle de Nassau? »

» Si oui, il serait intéressant de connaître l'appréciation qu'a formulée ce Collège. »

Réponse.

« La Commission des Monuments n'a pas été appelée à se prononcer. »

Le regret a été exprimé, au sein de la Section centrale, qu'un monument public, destiné à exalter notre ancien style religieux, répondit aussi peu aux intentions de ceux qui en ont eu l'idée.

*
* *

A l'article 17 du Tableau, le projet de Budget comporte un crédit de 1 million de francs pour le Palais de Bruxelles et l'aménagement de la place des Palais.

En annexe du Budget, on trouve le détail des travaux en cours, à la date du 1^{er} mars, au Palais du Roi, avec le coût de ceux-ci.

La Section centrale a désiré savoir à quelles dépenses nouvelles nous conduira l'achèvement des travaux décidés.

Question.

« La Section centrale, chargée de l'examen du projet de Budget extraordinaire pour 1909, tirait des renseignements fournis par le Département des Travaux publics la conclusion qu'il resterait à solliciter de la Législature, après le vote du crédit de 1 million, sollicité en 1909, un crédit global de 3,500,000 francs pour achever et parachever les façades, les abords, l'intérieur du palais, ainsi que les cours intérieures, et pour restaurer complètement les parties anciennes.

» Il resterait donc à solliciter, après le vote du crédit actuellement soumis à la Législature, un crédit global de 2,500,000 francs.

» M. le Ministre des Travaux publics confirme-t-il l'exactitude de cette prévision ? »

Réponse.

« Le crédit sollicité, en 1910, au Budget extraordinaire s'élève à 1 million. Pour permettre l'achèvement de la partie du programme actuellement en exécution, il faudra pétitionner au Budget extraordinaire de 1911 un dernier crédit qui ne dépassera pas 400,000 francs.

» Quant aux autres travaux à exécuter aux parties anciennes, on peut donner l'assurance qu'ils n'atteindront pas 2 millions. »

Question.

« Le bâtiment affecté à la Liste civile et qui fait pendant au palais de S. A. R. la Princesse Clémentine vient d'être l'objet, sur les crédits ordinaires du Budget des Travaux publics, de travaux de réfection qui s'imposaient.

» Les deux châssis de fenêtres qui ont été défigurés pour y insérer, de

malencontreuse façon, des glaces, ne pourraient-ils être rendus à leur forme primitive? Les tuyaux et les corps de cheminée qui déparent la toiture ne devraient-ils pas être reconstruits? La façade latérale qui fait face au corps de garde ne devrait-elle pas être surmontée d'une balustrade en pierre semblable à celle qui couronne la façade principale et pourvue comme celle-ci de motifs décoratifs? »

Réponse.

« La question s'applique à des modifications qui seraient apportées au bâtiment occupé par la Liste civile, tandis qu'on s'est borné à remettre la façade en état.

» Dans ces conditions, il serait prématuré de résoudre, dès à présent, et de quelque manière que ce soit, les problèmes d'art qui sont posés.

» Ils seront soumis à un sérieux examen ».

Question.

« En quoi consistent les travaux actuellement poursuivis aux écuries royales, place du Trône? A qui en incombe la charge? Si ces travaux sont faits par l'Etat, à combien s'élèvent les dépenses faites et celles prévues? »

Réponse.

« Ces travaux n'incombent pas à l'Etat. »

Question.

« Pourquoi a-t-il été fait choix du granit spécial de Norvège, plutôt que de nos produits nationaux, pour le pavage de la place des Palais? Quel est le prix de ce pavage au mètre carré? »

Réponse.

« Pour satisfaire à une proposition de l'architecte du Palais du Roi, feu M. Maquet.

» Le prix au mètre carré s'élève à 13 francs. »

Le motif indiqué par la réponse gouvernementale n'a pas suffi à convaincre la Section centrale de la nécessité de donner la préférence pour ce travail à un produit étranger.

Question.

« Y a-t-il une décision prise en ce qui concerne les aménagements du pont Saint-Michel, à Gand? »

Réponse.

« Une décision de principe vient d'être prise. »

C. — TRAVAUX HYDRAULIQUES.

L'article 18 du Tableau prévoit un crédit de 1,150,000 francs pour la continuation des travaux à exécuter à la Meuse, en vue de l'amélioration de la navigation et du régime des crues.

Les inondations du dernier hiver ont déterminé plusieurs membres à insister au sein des Sections, sur l'urgence de ces travaux.

Certaines communes riveraines se sont aussi adressées à la Chambre par voie de pétition et ont réclamé l'inscription, au Budget extraordinaire, des crédits nécessaires pour la mise à exécution des travaux que le Service spécial de la Meuse jugera suffisants pour empêcher, à l'avenir, les débordements du fleuve.

Indépendamment des travaux d'ensemble qui sont préconisés, la commune d'Angleur insiste sur l'urgence de l'élargissement du fleuve au pont du Val-Benoît et de l'enlèvement immédiat du dépôt considérable de gravier existant depuis plus d'un an au barrage de Fétinne, dépôt qui constitue un sérieux obstacle au fonctionnement du régime d'évacuation des eaux, prévu par les auteurs de la dérivation de la Meuse.

En ce qui concerne le rétrécissement du lit du fleuve au pont du Val-Benoît, les récentes inondations ont permis de constater qu'il provoquait, en amont de cet ouvrage, un niveau d'eau de 0^m60 supérieur à celui de l'aval. Si cette circonstance n'avait pas existé, toute l'agglomération de Kinkempois-Renory serait sans doute demeurée indemne.

Une autre preuve de l'insuffisance de la largeur du lit de la Meuse au pont du Val-Benoît résulte du fait que cet ouvrage ne présente aux eaux qu'une ouverture de nonante (90) mètres, alors que le pont de Fragnée, établi à moins de trois cents mètres en aval, en offre une de cent trente-huit (138) mètres.

Question.

« Quel est l'état des études relatives au canal de Baesrode à Schellebelle ? »

Réponse.

« La première demande concernant cet objet vient à peine d'arriver à mon Département. »

Question.

« Les déclarations de M. le Ministre des Travaux publics, tant au Sénat qu'à la Chambre, en 1909, au cours de la discussion de son Budget, avaient fait renaître l'espoir que le Gouvernement allait résolument prendre

en mains la défense des intérêts belges gravement compromis; dans la vallée de l'Escaut, par la pollution des eaux de l'Espierre. Le mal existe depuis près d'un demi-siècle. Il va croissant. Le Département des Travaux publics a-t-il donné suite aux déclarations rappelées ci-dessus? Quelle suite ? »

Réponse.

« A la suite de nouvelles instances faites auprès de mon Collègue des Affaires Etrangères en vue de hâter la question de l'épuration des eaux de l'Espierre, j'ai reçu avis récemment qu'un rapport de M. le Préfet du Nord fait savoir au Ministre de l'Intérieur que des essais d'épuration, d'après le procédé de MM. Puech et Chobal, vont être tentés et que les traités à passer pour cet objet par les villes intéressées seront incessamment soumis à l'approbation du Gouvernement.

» Le Service des Ponts et Chaussées du Nord a, de son côté, arrêté les conditions dans lesquelles auront lieu ces essais, qui seront suivis par les fonctionnaires de mon Département. »

* .

Il a été demandé, à propos des rivières et canaux, que le Département des Travaux publics apportât une plus grande sollicitude à planter d'arbres les berges des cours d'eaux. C'est ainsi que des plantations de ce genre pourraient être faites utilement sur la rive gauche de la Meuse, à partir de la frontière française.

Les plantations du canal de Gand à Bruges et du canal de Charleroi sont aussi recommandées à l'attention du Gouvernement.

Question.

« Où en sont les études relatives au canal de Roulers à Bruges ? »

Réponse.

« Ainsi que je l'ai déclaré à diverses reprises, avant de créer de nouveaux canaux, il importe d'achever ceux dont la construction est entamée.

» La question de la possibilité de l'utilité économique du tracé et de l'alimentation d'un canal entre Roulers et Bruges nécessite une étude longue et minutieuse.

» L'activité de mon personnel est très absorbée par l'achèvement des voies hydrauliques dont la construction est entamée.

» La Législature a souvent signalé à l'Exécutif le danger de trop éparpiller ses forces en matière de travaux publics.

» Il existe toutefois une étude fort sommaire de ce projet. »

Question.

« Le crédit de 300,000 francs à l'article 23 du tableau comprend-il les travaux de détournement de la Dyle ? »

Réponse.

« Le crédit de 300,000 francs comprend les sommes nécessaires au paiement des terrains restant à exproprier en vue de l'exécution des travaux d'amélioration qui doivent encore être exécutés à la Dyle à l'aval de Malines. »

L'article 23 du tableau confond dans un même crédit de 300,000 francs les expropriations et travaux de la Dyle et de la Senne.

Le sort de cette dernière rivière provoque des préoccupations qui sont d'un intérêt hygiénique plutôt qu'économique. On a souvent rendu hommage à l'administration communale de Bruxelles pour le travail exécuté entre 1867 et 1871 et qui a consisté à voûter la Senne dans la traversée de la capitale en transformant la rivière en égout collecteur. Cette conception fut-elle si heureuse qu'on s'est plu à le dire ? On peut en douter, soit qu'il s'agisse des résultats financiers de cette conception, soit qu'il s'agisse du résultat hygiénique et surtout esthétique.

L'épuration des eaux résiduaires par les procédés scientifiques aurait peut-être rendu de plus réels services. Aujourd'hui, les eaux résiduaires de Bruxelles sont simplement rejetées à la rivière, au mépris de la santé publique et au grand dommage des habitants de Haren, de Neder-over-Heembeek, de Vilvorde, d'Epeghem, de Sempst, de Humbeek, pour qui elles constituent un danger permanent d'épidémies.

La question de la Petite Senne n'offre pas un moindre intérêt et la commune de Laeken a demandé à bon droit non seulement que l'on construise immédiatement le collecteur visé par la convention conclue en 1902, entre l'Etat et la société des installations maritimes, mais aussi que l'on remédie radicalement à l'insalubrité de la Petite Senne, dans la traverse des parties peuplées du bas de la ville.

La Section centrale a adressé au Département des Travaux Publics une question à ce sujet :

Question.

« L'étude de la question du voûtement de la Senne dans l'agglomération et en aval de Bruxelles est-elle poursuivie ? »

Réponse.

« L'étude relative au voûtement de la Senne dans l'agglomération et en aval de Bruxelles n'est pas de la compétence de mon Département. »

C'est, en effet, à la Députation permanente du Brabant qu'il appartient d'arrêter une décision. Mais un accord avec les communes et l'Etat sera nécessaire pour décréter les travaux et en poursuivre l'exécution. Il importe que l'Etat ne demeure pas étranger aux études qui se poursuivent.

D'après la loi du 7 mai 1877 sur les cours d'eau non navigables ni flottables, les travaux extraordinaires ou d'amélioration peuvent être ordonnés d'office par le Roi ou par la Députation permanente. D'autre part, divers projets ont déjà été déposés par les commissions instituées tant par l'Etat que par la province pour l'étude des travaux d'amélioration à exécuter au cours de la Senne en vue d'empêcher les inondations.

C'est surtout depuis l'inondation du mois d'août 1850, qui a ravagé tout le bas et le centre de Bruxelles ainsi que les faubourgs d'Anderlecht, de Molenbeek-Saint-Jean, de Laeken et de Schaerbeek, que la question a été agitée. Depuis cette époque, on a exécuté le voûtement de la rivière dans la traverse de Bruxelles et supprimé les bras secondaires qui sillonnaient le bas de la ville; l'Etat a fait exécuter des travaux d'amélioration depuis l'embouchure de la Dyle jusqu'à Vilvorde et la commune d'Anderlecht a fait rectifier divers coudes existant sur son territoire. Ces travaux ne sont guère suffisants pour mettre l'agglomération bruxelloise à l'abri des inondations. Tous ceux qui se sont occupés de la question sont d'accord pour reconnaître que, dans l'état actuel des choses, le lit naturel de la Senne, en amont de Vilvorde, n'est pas en état d'écouler les eaux d'une crue même ordinaire.

Dans la traverse de Haeren, la largeur de la Senne est en moyenne de 13 mètres, le voûtement sous les boulevards de la ville a 12^m20 de largeur, mais en aval, le radier du pont de la rue Masui forme un seuil en contrehaut de 45 centimètres sur le profil normal de la rivière; chose peu croyable, ce seuil se trouve même en contrehaut du fond du voûtement à la sortie du boulevard d'Anvers.

La largeur du barrage du Nieuwmolen établi sur la Senne n'a que 6^m84 de largeur. A la bifurcation de la Senne et de la Petite Senne, les largeurs respectives sont de 12 mètres. Les deux moulins de Paepsem n'ont ensemble qu'une largeur libre de 10^m62, tandis que les barrages du Moulin d'Aa, établis à 11 mètres, en amont, ont une largeur de 14^m50. Cette dernière anomalie a pour conséquences, d'une part, le débordement quasi annuel du cours d'eau entre le moulin de Paepsem et d'Aa, et, d'autre part, un arrêt dans l'écoulement du débit dont les effets se font sentir jusqu'à Forest et Ruysbroeck.

En 1903, la Députation permanente a nommé une commission d'enquête pour rechercher les moyens propres à empêcher le retour des inondations dans la vallée de la Senne, en amont de Vilvorde, sans nuire au territoire des communes en aval.

Cette commission a organisé un sous comité technique qui a procédé aux levés, nivellement et étude de l'ensemble du cours de la rivière.

Les mesures préconisées par ce sous-comité comportent notamment :

1° Régulariser le lit du cours d'eau, réaliser une pente générale répondant

à la pente moyenne du fond et modifier le profil transversal dans les parties rurales ;

2° Mettre la largeur des ouvrages d'art ou autres en concordance avec la largeur du lit des biefs sur lesquels ils sont établis ;

3° Donner à la Petite Senne une section suffisante pour livrer passage à 60 mètres cubes par seconde. Cette quantité ajoutée aux 90 mètres cubes qui peuvent s'écouler par le voûtement de la Senne dans la traverse de Bruxelles donne un débit de 150 mètres cubes par seconde, chiffre qui dépasse de 25 mètres cubes l'évaluation du débit de la rivière lors de l'inondation de 1850. Par surcroît de précaution, on préconise un ouvrage par lequel on pourrait éventuellement rejeter dans le canal le surplus du débit précité.

4° De voûter la Petite Senne et la Senne dans toute la traverse de l'agglomération bruxelloise. Ces travaux se recommandent tant dans l'intérêt de la rapidité de l'évacuation des eaux que par des raisons impérieuses de salubrité.

La province de Brabant, vu le chiffre assez élevé de la dépense afférente aux divers travaux préconisés, a décidé de scinder l'exécution. Jusqu'à présent, la réalisation de ce programme est restée lettre morte en ce qui concerne l'agglomération bruxelloise.

Il est à souhaiter que l'on n'attende pas une nouvelle inondation désastreuse pour exécuter les améliorations indispensables au sujet desquelles tout le monde est d'accord.

Parmi ces travaux, on doit classer notamment ceux préconisés depuis 1906 par la commune d'Auderlecht et qui comportent le redressement et le voûtement de la Senne sur une longueur de 1,125 mètres environ entre le boulevard du Hainaut et le passage à établir sous le chemin de fer du Midi en face de la rue Théodore Verhaegen.

Ce projet pourrait être réalisé rapidement et avec facilité. En effet, le Département des Chemins de fer autorise l'établissement du voûtement sous les dépendances de la gare du Midi, sous réserve, toutefois, que l'ouvrage soit *entamé immédiatement après le déplacement de la gare aux marchandises et préalablement à la transformation de la gare aux voyageurs.*

Tôt ou tard, le prolongement du voûtement de la Senne dans la traverse de l'agglomération s'imposera. Mais l'occasion se présente de pouvoir établir le voûtement dans les meilleures conditions possibles et quasi en ligne droite dans les terrains appartenant à l'État belge ou au domaine public, avantage qui se chiffre par une économie de plus d'un million de francs. Il est à noter que l'autorisation du Département des chemins de fer n'est accordée que pour autant que les travaux soient *achevés* avant l'aménagement définitif de la gare aux voyageurs, donc au plus tard dans trois ou quatre ans.

D'autre part, une solution immédiate s'impose tant au sujet de la suppression de la coupure de la Senne que de la construction des ponts destinés à mettre en communication le nouveau quartier du Nieuwmolen avec le territoire de Saint-Gilles.

Le Département des chemins de fer doit également savoir à quoi s'en tenir pour arrêter les travaux à exécuter à la rivière en vue de permettre l'extension de la gare du Midi et d'aménager d'une façon définitive la nouvelle gare aux marchandises qui longera la rivière sur un parcours de 1,600 mètres environ.

*
* *

Le canal de Terneuzen a fait l'objet d'une demande d'explication :

Question.

« L'administration communale de Gand s'est adressée, le 18 novembre 1909, à M. le Ministre des Travaux publics et l'a prié de vouloir bien décider, conformément aux précédents, que la nouvelle cale sèche à construire au canal de Terneuzen, en vue de recevoir les bateaux qu'amènera le nouveau tirant d'eau du canal, sera établie par les soins et aux frais de l'Etat, moyennant que la dépense entre dans le coût total des travaux de premier établissement des installations maritimes prévues par la convention conclue, le 2 août 1880, entre l'Etat et la ville de Gand.

» Cette demande a-t-elle reçu ou recevra-t-elle satisfaction ? »

Réponse.

« Les conventions du 2 août 1880 et du 15 novembre 1894 ont précisé les travaux que l'Etat s'est engagé à exécuter à l'avant-port de Gand, au canal de Gand à Terneuzen.

» Les deux cales sèches, prévues à la première de ces conventions, sont établies. L'Etat n'a pris aucun engagement quant à la construction d'une nouvelle forme de radoub. L'établissement d'un nouvel ouvrage de ce genre incombe à l'administration communale. »

La Section centrale insiste pour que le Gouvernement donne suite bientôt à la troisième et dernière partie du projet d'extension du bief intermédiaire dans la traverse hydraulique de la ville de Gand.

Question.

« A maintes reprises, les cultivateurs et les propriétaires d'au moins 10,000 hectares de terres basses situées au nord de l'arrondissement d'Eecloo, dans les communes de Bouchaute, Assenede, Selzaete, Ertvelde, notamment, se sont plaints de l'ensablement de la voie d'eau conduisant les eaux de ces terres basses à travers l'écluse des Isabelles, sur le territoire hollandais, vers le Brakman.

» La situation va en s'empirant. L'ensablement de la voie d'eau est en corrélation avec l'endiguement des schorres, auquel procèdent les propriétaires sur le territoire hollandais. Il aura pour effet, d'ici à peu de temps, de rendre inaccessible le havre de Bouchaute, petit port réservé sur le territoire hollandais, aux pêcheurs belges de moules.

» Déjà les deux wateringues belges des Isabelle et de l'Écluse noire se sont vues obligées d'entreprendre à leurs frais — non sans escompter l'aide financière du Département des Travaux publics — l'approfondissement de la voie d'eau susdite.

» Il y avait urgence et, tout en réservant la question de droit, elles n'ont pas pu attendre que la Hollande, obligée par les traités et conventions de 1839-1843, d'assurer l'écoulement des eaux belges, prit les mesures nécessaires à cet effet.

» La Section centrale désire savoir si le Gouvernement a saisi la Hollande de la question, quelle réponse a été donnée aux représentations amicales transmises par nos agents et quand des mesures définitives et efficaces seront prises par nos voisins en vue de sauvegarder tous les intérêts en cause? »

Réponse.

« Le 18 décembre dernier, j'ai insisté à nouveau auprès de mon collègue des Affaires Étrangères pour que la Commission internationale chargée de préparer la revision de la Convention du 20 mai 1843 hâte ses travaux.

» A la suite d'une démarche faite par notre Ministre à La Haye, le Gouvernement néerlandais a déclaré que l'examen de la question de l'ensablement du Braekman serait accéléré autant que possible.

» Des correspondances échangées entre les fonctionnaires néerlandais et belges, au sujet de l'avancement des travaux sur le terrain, il résulte que la Commission se réunira très prochainement. »

*
* *

Le canal de Bruxelles au Rupel et les canaux houillers (art. 30 et 31) ont fait l'objet de diverses observations tendant à l'achèvement logique des travaux entamés. En ce qui concerne les installations maritimes de Bruxelles, nous pouvons constater combien le défaut d'une bonne méthode a augmenté les sacrifices de temps et d'argent. On s'est trouvé dans la nécessité de modifier après coup un programme maladroitement conçu. D'autre part, les communications par voie d'eau avec les bassins industriels de Bruxelles attendent depuis longtemps d'être améliorées.

L'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles représente, au point de vue économique, un intérêt de tout premier ordre.

C'est en 1854, il y a plus d'un demi-siècle, que l'élargissement du canal

de Charleroi à Bruxelles a été décidé. Ce travail a coûté non pas une vingtaine de millions comme le canal du Centre, mais une quarantaine de millions dont les intérêts demeurent ainsi perdus. On y travaille avec lenteur, à petites secousses, avec de longs arrêts.

Cependant, le port de Bruxelles doit être alimenté surtout par le canal de Charleroi qui amènera dans la capitale le fret nécessaire aux navires de mer. Seuls l'achèvement de ce canal et du canal du Centre et leur raccordement normal aux bassins de Bruxelles, permettront aux bateaux de tonnage moyen de remonter vers les bassins de Charleroi et de Mons et de poursuivre leur navigation vers le nord et l'est de la France.

De même, le canal vers le Rupel ne sortira pas tous ses effets aussi longtemps qu'il ne recevra pas des bateaux de 400 à 500 tonnes destinés ou venant de ces bassins et de ces contrées.

Bruxelles a le plus grand intérêt à la modernisation complète et rapide des deux canaux hennuyers, car une communication économique avec les bassins industriels de Mons et de Charleroi, centres consommateurs et producteurs importants, stimulerait seule d'une manière efficace l'activité de son port.

Quels que soient les perfectionnements apportés à ses installations maritimes, la capitale ne deviendra un grand marché de fret et de marchandises qu'à l'époque où ces marchandises lui arriveront facilement, et en grand nombre, par toutes les voies fluviales aboutissant à ses quais. La Section centrale demande donc au Gouvernement de faire activer par tous les services compétents l'étude de l'abaissement du plan d'eau de Charleroi dans sa traversée de Bruxelles et l'exécution des travaux en amont, non moins que de ceux en aval, d'accord avec la Société des installations maritimes et du canal maritime.

A cette question se rattachent les facilités des communications entre Bruxelles et ses faubourgs du nord-ouest.

Actuellement, les communes de Molenbeek, Laeken, Jette-Saint-Pierre, Koekelberg et Ganshoren réunissent environ 140,000 habitants et nombre d'entre eux ont en guise d'accès direct vers la ville le boulevard Léopold II qui aboutit au boulevard d'Anvers et constitue une voie de pénétration appelée au plus bel avenir.

Aujourd'hui, cette voie de communication se trouve nouée par les ponts de la porte du Rivage, où l'on constate en un seul jour, de 7 heures du matin à 7 heures du soir, une circulation de 33,154 piétons, de 5,525 camions, de 1,012 charrettes à bras, sans parler des tramways, vélos et automobiles ; il y passe en outre 1,270 chevaux non attelés. On se rend compte des dangers et des ennuis d'une telle situation et aussi du succès auquel sera appelée cette partie de l'agglomération, le jour où cette voie de pénétration serait améliorée.

Quand espère-t-on pouvoir équiper définitivement le pont de la place Saintelette?

Question.

« Le Gouvernement prévoit-il la date à laquelle la place Saintelette à Bruxelles pourra être livrée à la circulation d'une manière régulière? »

Réponse.

« Les travaux de la place Saintelette seront repris après l'abaissement du plan d'eau du premier bief du canal de Bruxelles au Rupel; ce canal n'est pas administré par l'État. Six mois seront nécessaires à leur achèvement. »

Question.

« Le Gouvernement a-t-il été saisi d'une réclamation d'indemnité du chef des plans faits par M. Redouté pour l'abaissement du plan d'eau des installations maritimes de Bruxelles? Quelle a été la suite donnée à cette réclamation? »

Réponse.

« Le Gouvernement a été saisi d'une demande d'indemnité du chef de ces plans. Cette demande n'a pas été accueillie. Toutefois, mon Département a octroyé un secours de 4,500 francs à la veuve de M. Redouté. »

Question.

« Quand l'achèvement du canal du Centre peut-il être prévu? »

Réponse.

« Conformément à mes prévisions, et sauf circonstances imprévues, les travaux du canal du Centre seront terminés au cours de la campagne de 1912. »

Question.

« Dans combien d'années le canal de Charleroi sera-t-il mis à grande section? »

Réponse.

« Les études relatives aux travaux d'amélioration de la partie inférieure du canal de Charleroi n'étant pas terminées, il n'est pas possible de préciser la date à laquelle cette voie navigable sera mise à grande section sur tout son développement. »

Question.

« L'Administration ne pourrait-elle pousser plus activement les travaux d'amélioration des canaux de la Meuse à l'Escaut? »

Réponse.

« Le Service spécial des canaux des provinces de Limbourg et d'Anvers poursuit aussi activement que possible l'étude très laborieuse des importants travaux d'amélioration des canaux de la Campine. »

*
* *

Dans plusieurs sections, le crédit de 10,000 francs, demandé pour le port de La Panne, a été critiqué comme insuffisant.

Question.

« Le crédit demandé pour le port de La Panne est-il suffisant? »

Réponse.

« Un crédit plus important sera sollicité par la voie d'amendement qui sera adressé à la Section centrale. »

Cette réponse dispense votre Rapporteur de rappeler ici les observations formulées tant en sections qu'en Section centrale, au sujet du crédit de 10,000 francs que l'article 32 du Tableau prévoyait sous le titre : « Port de refuge à La Panne. — Frais d'études. »

L'importance de l'industrie de la pêche, à La Panne, et les considérations que la Commission, présidée par l'honorable M. Verhaegen, fait valoir dans son rapport si complet, justifient, dès maintenant, une intervention décisive de la part de l'Etat.

L'amendement figure avec une note explicative aux annexes du rapport.

Il comporte, sous forme d'article 3^{bis} du Budget, la création d'une société d'intérêt public dont le type répond à celui de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux et à la Société des Installations maritimes de Bruxelles.

Un autre amendement comporte un crédit nouveau de 500,000 francs pour le port de Nieuport.

Question.

« A qui incombe la responsabilité du vice qui provoque la demande d'un crédit de 275,000 francs pour « consolidation du mur de quai à marée du nouvel avant-port d'Ostende? »

Réponse.

« Certaines parties du mur de quai à marée d'Ostende ayant subi des glissements sous la pression des terres imbibées d'eaux d'infiltration, il a été jugé nécessaire de prendre des mesures pour assurer le drainage du terre-plein du mur. Ces infiltrations sont accidentelles et il n'y a donc aucun vice entraînant une responsabilité quelconque.

Question.

« Le balisage de l'Escaut est-il en parfait état de surveillance et d'entretien? La passe de Bath a-t-elle fait l'objet de travaux récents de balisage? »

Réponse.

« Le balisage de l'Escaut rentre dans les attributions de l'Administration de la Marine. »

*
* *

L'article 5 autorise M. le Ministre des Finances à acquérir, à charge du crédit extraordinaire annuel destiné à l'extension du domaine national, des immeubles situés à Auderghem, au lieu dit « Rouge-Cloître », d'une contenance d'environ 39 hectares 89 ares, moyennant le prix global de un million quatre cent cinquante-quatre mille cinq cent cinquante-huit francs vingt-sept centimes (fr. 1,454,558.27), payable comptant à concurrence de deux cent quarante-deux mille huit cent vingt-trois francs trente-deux centimes (fr. 242,823.32), et le surplus en cinq versements de deux cent quarante-deux mille trois cent quarante-six francs nonante-neuf centimes (fr. 242,346.99), exigibles d'année en année à partir de 1914.

La Section centrale félicite le Gouvernement de cette acquisition qui permettra de conserver à la vallée du Rouge-Cloître, qui est un des plus beaux sites de la Forêt de Soignes, son caractère de grandeur et de poésie.

*
* *

L'ensemble du Budget a été voté par 5 voix et une abstention. La Section centrale a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Le Rapporteur,

H. CARTON DE WIART.

Le Président,

COOREMAN.

(40)

ANNEXE

Bruxelles, le 21 avril 1910.

A Monsieur le Président de la Chambre des Représentants.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai l'honneur de vous adresser une note relative à divers amendements à apporter au projet de Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1910.

Par suite de ces amendements, il y a lieu :

1° De porter à l'article 1^{er} du dit projet de loi la somme concernant le Ministère des Travaux publics à 39,149,000 francs et le total à fr. 110 millions 715,506.34 ;

2° De mentionner l'article 3^{bis} dans le libellé des articles 7 et 8 du projet de loi.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre,

JUL. LIEBAERT.

NOTE.

AMENDEMENTS.

ARTICLE 3^{bis} DU PROJET DE LOI.

Le Gouvernement est autorisé à concéder la construction et l'exploitation d'un port de pêche à La Panne à une société d'intérêt public, conformément au programme exposé dans la note justi-

ARTIKEL 3^{bis} VAN HET WETSONTWERP.

De Regeering wordt gemachtigd om, voor den aanleg en de exploitatie eener visschershaven te De Panne, aan eene maatschappij van openbaar nut concessie te verleen, overeenkomstig het pro-

ficative et approuvé par les Ministres des Travaux publics et des Finances le 19 avril 1910.

Il est autorisé à souscrire la moitié du capital de la dite société d'intérêt public, et à concurrence d'un maximum de 6,000,000 de francs.

Le Gouvernement aura le droit de contrôler toutes les opérations de la société et, à cette fin, d'exiger d'elle tous états et renseignements. Il peut s'opposer à l'exécution de toute mesure qui, selon lui, serait contraire soit à la loi, soit aux statuts, soit aux intérêts de l'État.

Un premier crédit de 1 million est mis à sa disposition.

gramma in de ophelderende nota toege-
licht en, op 19 April 1910, door de
Ministers van Openbare Werken en van
Financiën goedgekeurd.

Zij wordt gemachtigd in te schrijven
voor de helft van het kapitaal van ge-
melde maatschappij van openbaar nut,
en tot beloop van een maximum van
6,000,000 millioen frank.

De Regeering is gerechtigd om toe-
zicht te houden op al de verrichtingen
der maatschappij; daartoe kan zij
eischen dat deze haar allerlei staten en
inlichtingen verstrekke. Zij kan zich
verzetten tegen de uitvoering van om
't even welken maatregel die, volgens
haar, strijden mocht hetzij met de wet,
hetzij met de statuten, hetzij met de
belangen van den Staat.

Een eerste krediet van 1 millioen
wordt te harer beschikking gesteld.

NOTE JUSTIFICATIVE.

Depuis longtemps le Gouvernement s'est attaché à doter les villes et les communes de la côte, de ports et d'installations maritimes en rapport avec les besoins du pays et les chances de succès de semblables outillages.

Vivement pressé d'établir un port de refuge à La Panne sous Adinkerke, localité qui possède, en même temps qu'une rade sûre, une race de pêcheurs hardis et intelligents, le Gouvernement annonça à la Chambre, le 14 mai 1906, l'intention de confier à une Commission l'étude de la possibilité et des conditions d'établissement d'un port de refuge pour la pêche maritime à La Panne. Un crédit de 50,000 francs destiné à couvrir les frais de cette étude fut inscrit au Budget extraordinaire de 1906 (art. 34).

La Commission fut nommée par arrêté royal du 31 mai 1907. Elle a terminé ses travaux le 29 décembre 1909. Le Gouvernement n'a pu achever complètement l'étude de la question avant le dépôt du projet de Budget extraordinaire pour 1910. Il s'était borné à inscrire un crédit de 10,000 francs pour le cas où un nouvel appel aux lumières de la Commission eût été jugé nécessaire ou utile.

Cette étude est achevée aujourd'hui. Le Gouvernement, croyant qu'il ne peut se laisser devancer par nos voisins maritimes qui ont créé avec succès des installations pour la grande pêche maritime, convaincu qu'il a pour devoir d'encourager les tentatives ayant pour but de donner à la Belgique sa part dans l'exercice de cette industrie, adopte les principales conclusions que la Commission a formulées à l'unanimité.

Il estime que l'établissement d'un port de pêche maritime à La Panne est relativement facile.

Il estime aussi qu'il importe d'établir à La Panne non un simple port de refuge, mais un port capable d'abriter, outre les barques de pêche, de nombreux chalutiers à vapeur de grandes dimensions.

La Commission est d'avis qu'il y a lieu pour l'État d'assurer les frais de construction de ce port. Elle recommande toutefois de subordonner cette intervention à la double condition que la commune mette gratuitement à la disposition de l'État les terrains nécessaires et qu'il ait une participation aux bénéfices éventuels de l'exploitation du port. Elle préconise la formation par la commune d'une « Société des Installations maritimes et des Pêcheries de La Panne » qui serait chargée de l'exploitation du port et dont la composition, les statuts ainsi que la fixation du capital pourraient obtenir l'agrément de l'État.

Le Gouvernement ne se refuse pas à entrer dans ces vues. Mais il croit que leur réalisation ne peut que gagner à revêtir une forme déjà admise pour d'importantes entreprises d'intérêt public dans le pays et dont l'expérience a confirmé les avantages et le caractère pratique. Dans la pensée du Gouvernement, la Société à créer assumerait non seulement l'exploitation, mais aussi la construction et l'outillage du port de La Panne. Elle serait constituée par les souscriptions de l'État, de la province et de la commune. La souscription des particuliers y serait admise. Celle de l'État serait de la moitié du capital. La durée de la société serait de nonante années. Ses statuts devraient être agréés par le Gouvernement.

La formule de l'intervention financière des pouvoirs publics dans la construction et l'exploitation du port de pêche de La Panne serait ainsi celle que la loi du 4 juin 1885 a admise pour la construction des chemins de fer vicinaux. Avec certaines variantes, résultant de la nature des choses et des circonstances locales, elle a été suivie pour les ports de Bruxelles et de Heyst.

L'application de cette formule à la réalisation du port de pêche de La Panne assurerait ainsi, suivant le vœu de la Commission, d'une part, la coopération de la commune et, d'autre part, la participation du Trésor aux bénéfices éventuels de l'exploitation. Elle imposerait à l'État une très large part des frais d'établissement; elle apporterait à l'œuvre du port de pêche de La Panne le concours tout indiqué de la province. Elle donnerait à l'entreprise la faculté d'appeler à son aide les capitaux des particuliers. Enfin, elle aurait le grand mérite de garantir aux populations intéressées tous les avantages de sécurité et d'irrévocabilité du contrat civil.

Nous proposons, en conséquence, à la Chambre d'accorder au Gouvernement le pouvoir de concéder le port de pêche de La Panne à une Société d'intérêt public, à former d'après le programme indiqué plus haut, et d'intervenir par souscriptions à concurrence de la moitié du capital, avec un maximum de 6 millions de francs.

Le crédit sollicité d'un million de francs servirait à faire face aux premiers versements du capital à souscrire par l'État.

Bruxelles, le 19 avril 1910.

Le Ministre des Travaux publics,

AUG. DELBEKE.

Le Ministre des Finances,

JUL. LIEBAERT.

ARTICLE 1^{er} DU PROJET DE LOI.

4^o Ministère des Travaux publics.

C. — TRAVAUX HYDRAULIQUES.

ART. 31^{bis} DU TABLEAU. — *Port de Nieuport.* . . . fr. 500,000 »

ARTIKEL 1 VAN HET WETSONTWERP.

4^o Ministerie van Openbare Werken.

C. — WATERWERKEN.

ART. 31^{bis} VAN DE TABEL. — *Haven van Nieuport.* . . . fr. 500,000 »

Le crédit demandé permettra d'améliorer les installations et les conditions d'accès du port de Nieuport.

ART. 32 DU TABLEAU. — *Port de refuge à La Panne.* — *Frais d'études.*
fr. 10,000 »

ART. 32 VAN DE TABEL. — *Toevluchts-haven te De Panne.* — *Bestudeerkosten.*
fr. 10,000 »

A supprimer ensuite de la proposition qui fait l'objet de l'article 3^{bis} du projet de loi.

ARTICLE 3^{bis} DU PROJET DE LOI.

Le dernier alinéa de l'article 1^{er} de la loi du 30 mars 1906 est remplacé par la disposition suivante :

Le Gouvernement est autorisé à dédommager, à concurrence d'une somme de 250,000 francs, ceux des locataires des biens visés au premier alinéa du présent article et à l'article 8 de la loi du 10 mai 1900 qui n'ont pas droit à des indemnités.

Il pourra se libérer par des verse-

ARTIKEL 3^{bis} VAN HET WETSONTWERP.

Het laatste lid van artikel 1 der wet van 30^{en} Maart 1906 wordt door de volgende bepaling vervangen :

De Regeering wordt gemachtigd de schade te vergoeden, tot een gezamenlijk bedrag van 250,000 frank, die zou geleden worden door de huurders van de goederen aangeduid in het eerste lid van dit artikel en in artikel 8 der wet van 10^{en} Mei 1900, die geen recht op schadevergoeding hebben.

Het wordt haar toegelaten zich te

ments à la Caisse générale d'épargne, au nom des intéressés, des sommes qui leur seront allouées.

kwijten door het storten in de Algemeene Spaarkas, in naam der belanghebbenden, der sommen die hun zullen worden toegestaan.

L'article 1^{er}, dernier alinéa, de la loi du 30 mars 1906, relative au système défensif d'Anvers et à l'extension des installations maritimes de cette ville, porte : « Le Gouvernement est autorisé à dédommager, à concurrence » d'une somme de 250,000 francs, ceux des locataires des biens visés au » premier alinéa du présent article qui n'ont pas droit à des indemnités et » dont la jouissance ne pourrait être maintenue pendant une durée suffisamment longue. »

Cette mesure, due à l'initiative de la Section centrale, a reçu l'appui du Gouvernement, eu égard à l'étendue considérable de la zone d'expropriation, qui, sur la rive droite de l'Escaut, ne comprend pas moins de 4,600 hectares et englobe notamment le territoire tout entier des communes d'Austruweel et de Wilmarsdonck, la presque totalité du territoire d'Oorderen et une grande partie d'Eeckeren, de Merxem et d'Hoevenen.

Mais, telle qu'elle est conçue, la disposition ne répond pas complètement à l'esprit qui l'a dictée.

D'après celle-ci, en effet, pourraient seuls bénéficier de la mesure les locataires des biens visés au premier alinéa de l'article 1^{er} de la loi du 30 mars 1906 ; or, il n'est pas douteux que les locataires des immeubles dont l'expropriation a été décrétée par l'article 8 de la loi du 10 mai 1900 sont tout aussi éprouvés ; leur situation a même été aggravée par le vote de la loi du 30 mars 1906 qui, en étendant considérablement le périmètre des emprises, a rendu le remplacement plus difficile.

Il est à remarquer encore que les zones frappées d'expropriation sur la rive droite de l'Escaut par les lois susdites se confondent et ne forment en réalité qu'un ensemble. Le Gouvernement estime donc que l'équité commande de traiter d'une manière uniforme les locataires des deux zones.

Aux termes de la disposition votée en 1906, pourraient seuls être dédommagés les locataires qui n'ont pas droit à des indemnités et dont la jouissance ne saurait être maintenue pendant une durée suffisamment longue.

Le Gouvernement avait pensé qu'il serait possible de se baser sur la durée plus ou moins prolongée de l'occupation pour apprécier s'il y avait lieu à dédommagement. Mais, outre que ce système se heurte à de nombreuses difficultés pratiques, il faut bien reconnaître que tous les locataires subiront un préjudice par suite de la nécessité dans laquelle ils se trouveront de devoir se déplacer un jour ; il est à noter d'ailleurs que ceux lui abandonneront les derniers la région expropriée, s'ils auront pu prolonger davantage leur occupation, éprouveront aussi plus de peine à se replacer.

Ces considérations déterminent le Gouvernement à proposer la suppres-

sion de la restriction que contient sous ce rapport le dernier alinéa de l'article 1^{er} de la loi du 30 mars 1906.

Il résulte du travail de la Commission instituée par arrêté royal du 29 septembre 1908, en vue d'examiner la situation des locataires n'ayant pas droit à des indemnités et de soumettre des propositions motivées au sujet de la fixation des dédommagements, que la somme de 250,000 francs mise à la disposition du Gouvernement ne devra pas être augmentée.

Les personnes appelées à bénéficier de la disposition étant en majorité de situation modeste, le Gouvernement sollicite l'autorisation de pouvoir se libérer par le versement à la Caisse générale d'épargne, au nom des intéressés, des sommes qui seront allouées.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 22 APRIL 1910.

Begrooting van Buitengewoone Ontvangsten en Uitgaven
voor het dienstjaar 1910 (1).

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER CARTON DE WIART

MIJNE HEEREN,

De Buitengewone Begrooting voor 1910 is van betrekkelijk gering belang.

Vergeleken bij de voorgaande, komen er minder eischen op voor. Trouwens, het bedrag der buitengewone uitgaven, na aftrek van de financieele verrichtingen (voorschotten en roerende beleggingen), was :

In 1906. . .	fr. 121,596,049 26
In 1907. . .	fr. 148,767,055 45
In 1908. . .	fr. 151,778,372 45
In 1909. . .	fr. 158,661,885 98

De kredieten, aangevraagd voor het dienstjaar 1910, beloopt te zamen fr. 115,252,071.20, waarop zijn toe te rekenen de buitengewone ontvangsten, door het ontwerp geraamd op 2,745,000 frank.

Behalve deze buitengewone ontvangsten, toont de Regeering ons in 't verschiet als mogelijke ontvangst, bestemd om eenigermate de uitgaven te bestrijden, de opbrengst van de nieuwe tolrechten, als gevolg van het op 16 Maart 1910 overgelegd wetsontwerp, dat reeds door de Afdeelingen der Kamer werd onderzocht.

« Het aanwenden dier middelen tot onze economische uitrusting, zegt de Toelichting van dit ontwerp, zal verband houden met het denkbeeld waaruit het ontwerp geboren werd; zij zullen middellijk of onmiddellijk winst-

(1) Wetsontwerp, n^o 151.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Cooreman, bestond uit de heeren de Limburg Stirum, de Ghellinck d'Elseghem, Carton de Wjart, Verhaegen, Braun en de Broqueville.

gevend worden ten bate van allen en tevens de nationale werkkrachten begunstigen, hetzij binnenslands door verbetering onzer verkeersmiddelen, hetzij buitenslands door aankoop van onroerende goederen bestemd voor onze gezantschappen en consulaten. »

Daarenboven, en zonder dat er rekening dient te worden gehouden met deze mogelijke bron van ontvangsten, doet de Regeering met reden opmerken in de Inleidingsnota voor de Buitengewone Begrooting, dat geene enkele van de niets opbrengende uitgaven, op den buitengewonen dienst gebracht, wordt gedekt door leening.

't Is niet nutteloos dergelijke waarheid te doen uitschijnen. Het overschot van de buitengewone uitgaven op de buitengewone ontvangsten is voor eerst, en in eene degelijke verhouding, verzekerd door het batig slot der Gewone Begrooting. Zoo draagt het batig slot van 1909 voor 7,241,000 frank bij om de Buitengewone Begrooting te stijven.

Van 1895 tot 1909 bereikten de buitengewone uitgaven, niet dienend tot de economische uitrusting, fr. 87,524,791.65, wat slechts 77.29 t. h. op de gezamenlijke som der boni's van de Gewone Begrooting voor dit tijdvak uitmaakt, zijnde fr. 112,988,372.57.

Bij voorkomend geval moet, ten gevolge van de begrootingshervorming sedert 1896, verplicht gemaakt bij de wet van 24 April 1902, aan het overschot der Gewone Begrooting worden toegevoegd het bedrag van de delgingsfondsen, nog niet gebruikt tot het afkopen van titels der Schuld, die boven pari zijn genoteerd.

Eigenlijk geldt de leening voor de Gewone Begrooting, want al de lasten der schuld, aan interesten en delging, die op de Gewone Begrooting voorkomen, verzekeren dezer dienst en delgen ze bij annuïteiten. Zoo wordt de leening achtereenvolgens overgebracht naar de Gewone Begrooting. Bijgevolg drukken de buitengewone uitgaven, aangerekend op de leening, op de Gewone Begrooting, in den vorm van annuïteiten, volkomen gelijk aan die welke er werden op uitgetrokken voor den afkoop van spoorwegen.

De delgingsfondsen, op de Begrooting voor 1910 gebracht, bedragen 13,366,000 frank. Daarenboven bleef, op 31 December 1909, beschikbaar eene som van fr. 5,141,167.66, toepasselijk op de delging tot 30 April 1910.

De beschikbare sommen op de vroeger toegestane kredieten bedroegen op 1 Januari 1910 de som van fr. 213,909,458.38, wat veel is.

*
* *
*

De Buitengewone Begrooting werd overgelegd ter vergadering van 17 Maart 1910. De Afdeelingen onderzochten ze op 6 April.

Zij keurden ze goed met 66 stemmen tegen 10 en 13 onthoudingen.

De Begrooting werd aangenomen :

In de 1^e afdeeling met 8 stemmen tegen 5 ;

— 2 ^e	—	13	—	0 en 1 onthouding.
— 3 ^e	—	13	—	1 en 2 onthoudingen.
— 4 ^e	—	14	—	2 en 2 —
— 5 ^e	—	5	—	0 en 7 —
— 6 ^e	—	13	—	2 en 1 onthouding.

De Middenafdeeling werd den 14ⁿ April bijeengeroepen. Zij nam inzage van de processen-verbaal der Afdeelingen en richtte reeds 's anderendaags tot de Regeering eene reeks vragen.

De haast waarmede ook dit jaar, uit hoofde van de nakende sluiting van het zittingsjaar, moest worden te werk gegaan, veroorloofde niet uwe Afdeeling, de antwoorden na te gaan met al de zorg die zij daaraan wenschte te wijden.

* * *

Geen enkel aanzienlijk nieuw werk wordt dit jaar aan de Kamers voorgesteld. De voornaamste kredieten (fr. 67,466,506.51 voor het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen en 30,659,000 frank voor het Ministerie van Openbare Werken) zijn over 't algemeen het gevolg van vroegere beslissingen (1).

Verre van op te komen tegen dit soort van stilstand in de beweging die zich sedert enkele jaren afteekent en nieuwe werken deed opvatten, is de Middenafdeeling geneigd de Regeering hiermede geluk te wenschen.

Herhaaldelijk werd gezegd dat het gebrek van ons stelsel van openbare werken is, dat er in België te veel werken gelijktijdig worden ondernomen en te traagzaam uitgevoerd. 't Is voorwaar beter, er minder te ondernemen en ze sneller te voltrekken.

Dit is beter om licht te begrijpen redenen van geldelijken aard. Trouwens, zoolang een werk niet is voltrokken, brengt het niets op en worden de interessen van het daartoe aangewende kapitaal nutteloos verspild. Doch hierbij komt nog eene reden van psychologischen aard: de bevolking, die belang heeft bij de uitvoering van openbare werken, geniet dezer weldaad eerst nadat zij volkomen klaar zijn. Gedurende den ganschen tijd der uitvoering worden de private belangen gekrenkt, het persoonlijk welgevalven tegengewerkt zonder vergoeding.

De openbare meening heeft in zekere mate haar deel in de wanorde en de verlatenheid van wijken die worden opgebroken voor werken waarvan niemand het einde kan voorzien. Men treft enkel puin en afbraak aan. Men hoort niets dan klachten. Men mag zeggen dat in zake van openbare werken niets is verricht, zoolang een deel van het werk niet is voltrokken. Dezen toestand wordt men gewaar te Brussel; en ongetwijfeld is het uit dien hoofde dat de Brusselsche bevolking over 't algemeen de Regeering weinig erkentelijk is voor de sedert lang ondernomen groote werken, als daar zijn de haveninrichtingen en de Kunstberg, waarvoor de Staat zich reeds zware opofferingen getroostte. Dit is eene reden te meer om te denken aan het voltrekken van aangevangen werken, in stede van te beslissen er steeds nieuwe te ondernemen.

Voorzeker is het te begrijpen dat niet al de groote werken in eens kunnen voltrokken worden. Het land beschikt maar over beperkte geldmid-

(1) Terwijl dit verslag werd gedrukt, kreeg de Middenafdeeling mededeeling van het amendement, als bijlage aan dit stuk toegevoegd en betreffende het aanleggen van eene haven te De Panne.

delen, die zij ontleent of vindt in het batig slot der begrootingen. Anderdeels is het personeel van onze Bruggen en Wegen niet zeer rekbaar. Zelfs wordt verzekerd dat het te beperkt is. Dit alles zijn redenen opdat het bestuur zijne werkzaamheid zou wijden aan een zeker getal werken om ze te voltrekken liever dan de werkkraacht van het personeel en 's lands penningen te verspreiden over een groot getal werken, met de zekerheid dat geen enkel kan worden voleind.

Hier is plaats voor de vraag of de toestand, vaak bedild in de Kamerdebatten, niet is te wijten aan zeker gemis van stelsel en zekeren onsamenhang tusschen de beslissing en de uitvoering. Bij de opening van den vóórlaatsten zittijd van den Luikschen Provincialen Raad ontwikkelde de achtbare gouverneur, een onzer gewezen medeleden, de heer Henry Delvaux de Fensse, van wien wij de beste herinnering bewaarden, in dit opzicht eenige denkbeelden die onze aandacht verdienen :

« Terwijl, zegde hij, wij die vooringenomenheid tot openbare werken waarnemen, zien wij hoezeer de pogingen van elk bestuur afgezonderd blijven van alle gemeenschap.

« Ik mag zeggen dat zij den stempel dragen van een ikzuchtig particularisme.

» Onder al die verstandenen, gevestigd op hetzelfde voorwerp, onder al die mannen welke dezelfde stof doorgronden, bestaat feitelijk geene voeling.

» Elk bestuur behoudt voor zijn eigen gebied de bedrevenheid van zijn technisch personeel.

» Wat is dat onderscheid jammerlijk, wat is die handelwijs schadelijk ! Hoeveel werken zouden beter opgevat, begrepen en uitgevoerd worden, hadde het bestuur, dat ze opvatte, kunnen beschikken over meer helder ziende raadgevingen !

» Wie kent anderdeels niet, in zake van werken, die geschillen tusschen naburige besturen, welke voor gevolg hebben eidelooze vertragingen of meerdere kosten der werken ? »

Niet enkel jammerde de achtbare Gouverneur van Luik over het kwaad, hij deed ook het hulpmiddel aan de hand, voorstellende eene instelling die, verwonderlijk genoeg, nog niet sedert lang ten onzent bestaat, namelijk een hoogere raad of een nationaal comiteit voor openbare werken.

Deze instelling zou eene raadgevende rol vervullen, in den aard van die welke op ander gebied wordt vervuld door instellingen waarvan het nut steeds meer wordt gewaardeerd.

Wij allen hebben opgemerkt, dat er sedert eenigen tijd in België eene neiging bestaat om in 't gemis van een Raad van State te voorzien door het instellen van meerdere dier commissiën of raden, welke in zekere mate dezès plaats vervullen.

Zoo ontstonden in den jongsten tijd, naast de andere raden, als de Commissie voor de monumenten of de Hoogere Raden voor het middelbaar en hooger onderwijs, eene gansche reeks nieuwe instellingen : Hoogere Raad voor den arbeid, Commissie der mutualiteiten, Raad der bosschen, Raad van de jacht.

Beurtelings verwekken in al de Departementen nieuwe behoeften ook nieuwe instellingen. Dezer voordeel werd inzonderheid begrepen door het Departement van Nijverheid en Arbeid.

Onlangs zagen wij daar ontstaan den Hoogeren Raad voor het technisch onderwijs en den Raad der Ambachten en Neringen.

Waarom zou men, in zake van openbare werken die zoo terecht de vertegenwoordigers van het land, de provinciën, de gemeenten, ja de particulieren bekommeren en waaraan zooveel belangen van allen aard zijn verbonden, waarom zou men niet tot stand brengen een bestendigen Raad, waar mannen, daartoe door kennis en studie bevoegd, hunne wetenschap en hun talent zouden bijeenbrengen om te oordeelen over de ontwerpen van werken, ja om het programma van dezer uitvoering te bewaken?

In een comiteit van dien aard kon men bestanddeelen vertegenwoordigen, die al te vaak werden uitgesloten van de voorbereiding onzer openbare werken. Hoe dikwijls werden belangen van artistieken, geschiedkundigen of enkel schilderachtigen aard miskend en opgeofferd bij de uitvoering van onze openbare werken! Hoeveel verrukkelijke wijken werden lichtzinnig vernietigd! Hoeveel aantrekkelijke plaatsen verwoest of beschadigd zonder wezenlijke noodzakelijkheid! En enkel met het oog op de geldkwestie, hoeveel sommen onbezonnen uitgegeven, namelijk voor sommige spoorwegwerken — bij voorbeeld, de statie te Antwerpen — en voor sommige werken der krijgsgenie — zooals de kazerne te Laken!

Wat al rondtasten, aarzelen, achtereenvolgens kostbaar wijzigen voor de Brusselsche haveninrichting of den Kunstberg!

Het Comiteit voor de openbare werken behoeft te kunnen en te moeten geraadpleegd worden door al onze Departementen en door al de openbare machten, aan welke het nuttige inlichtingen zou verschaffen.

De Middenafdeeling vraagt, dat de Regeering dit voorstel onderzoeken: het schijnt haar waardig haar initiatief op te wekken.

1^o Ministerie van Binnenlandsche Zaken en Landbouw.

(3,800,000 frank, art. 1 tot 4 van de Tabel).

Naar aanleiding van het krediet van 300,000 frank voor het aanbrengen van een beschermingskring aan de Nationale Schietbaan te Brussel, werd in eene der Afdeelingen gevraagd waarom de Staat ook niet geldelijk bijdraagt voor de schietbanen in andere steden des lands, welker algemeen nut onbetwistbaar is. Uit de daarover bij de Regeering ingewonnen inlichtingen blijkt dat de nationale schietbaan, eene instelling van den Staat, op dezes kosten tot stand kwam. Het bouwen en verbeteren van de schietbaan kosten 1,068,000 frank.

Zij wordt beheerd door een Raad, voor een termijn van vijf jaren benoemd bij koninklijk besluit.

De Begrooting van het Ministerie van Binnenlandsche Zaken voorziet jaarlijks de noodige kredieten:

1^o Voor de jaarwedden van het bestendig personeel: 37,600 frank in 1909;

2^o Voor de kosten van beheer, verwarming, verlichting, verschillende uitgaven : 7,340 frank in het afgelopen dienstjaar.

Op de Buitengewone Begrooting is anderdeels uitgetrokken een krediet van 300,000 frank om een beschermingskring voor te behouden, ten einde de veiligheid van de eigenaars der aanpalende eigendommen beter te vrijwaren.

De gezamenlijke plans voor het aanleggen van bedoelden kring en de doelmatige inrichting werden opgemaakt en goedgekeurd door de militaire overheid. De plans voor de ondergeschikte werken worden thans vervaardigd en eerlang kunnen de werken worden aangevangen.

De schietbanen in de provinciesteden zijn gemeentelijke instellingen. Krachtens de bepalingen van artikel 87, § 4, der wet op de burgerwacht, draagt de Staat bij voor ten hoogste een derde der algeheele uitgave. Te dien einde is jaarlijks eene som van 75,000 frank uitgetrokken op de Begrooting van Binnenlandsche Zaken (art. 53). In 1904 en 1905 bevatte de Begrooting een tijdelijken last van 100,000 frank om het oprichten van eene schietbaan te Oostende te bekostigen.

In de laatste tien jaren werden door gemeld Departement de volgende toelagen verleend :

In 1900.		43,138 frank.
1901.		14,525 —
1902.		56,542 —
1903.		68,751 —
1904.		62,270 —
1905.		153,037 —

(100,000 frank werden als tijdelijke last op de Begrooting uitgetrokken voor de schietbaan te Oostende.)

In 1906.		82,221 frank.
1907.		47,601 —
1908.		73,999 —
1909.		71,781 —

Sedert enkele jaren is op de Begrooting van Oorlog met hetzelfde doel een krediet van 37,500 frank uitgetrokken, doch de toelagen van dit Ministerie bereiken niet meer dan 1/6 van de kosten.

*
* * *

De Middenafdeeling heeft bij den heer Minister van Binnenlandsche Zaken en Landbouw navraag gedaan, ten einde te weten of het verzoek van de stad Gent, om aan haar grondgebied te mogen toevoegen eene strook, 250 tot 300 meter breed, langs de oevers der vaart van Terneuzen, te Langerbrugge en te Oostakker, bij zijn Departement was ingekomen en of het kans had te worden ingewilligd.

Op deze vraag antwoordde de Regeering door mededeeling van een afschrift van het schrijven, dienaangaande door haar op 20 Augustus 1909 gericht tot den heer Gouverneur van Oost-Vlaanderen.

Brussel, 20 Augustus 1909.

« *Den heer Gouverneur van Oost-Vlaanderen.*

» MIJNHEER DE GOUVERNEUR,

» Bij uwen brief van 5 Augustus, 2^e Afd., n^o 127, 312/128, 873, brengt ge mij ter kennis dat de afgevaardigden van de Bestendige Deputatie een onderzoek hebben ingesteld naar de vraag tot wijziging van de grenzen der stad Gent en der gemeenten Evergem, Oostakker en Wondelgem.

» Daaraan voegt gij toe, dat, gezien de ernstige en gewichtige tegenwerpingen van de gemeentebesturen van Oostakker en Wondelgem tegen eene mogelijke inlijving van een gedeelte van hun grondgebied, de Bestendige Deputatie heeft beslist eene vergadering te beleggen voor de burgemeesters der drie betrokken gemeenten en dat die zaak later den Provincialen Raad zal worden onderworpen.

» Dit vraagstuk, vermeld in het verslag der Commissie van den Senaat over de Begrooting van mijn Departement, moet, gezien zijne gewichtigheid, spoedig eene oplossing erlangen.

» Ook verzoek ik u, Mijnheer de Gouverneur, deze zaak te onderwerpen, niet aan den Provincialen Raad, welks vergadering nog afgelegen is, maar wel onmiddellijk aan de Bestendige Deputatie die, krachtens artikel 107 der provinciale wet, uitspraak kan doen in plaats van den Provincialen Raad.

» *De Minister,*

» (Ond.) F. SCHOLLAERT. »

Tot hiertoe ontving de Regeering nog geen antwoord.

*
* *

In eene der Afdeelingen werd voor het Instituut te Gembloers een krediet aangevraagd ten einde zijne inrichting te voltrekken.

Op deze zaak vestigt de Middenafdeeling de aandacht der Regeering.

2^e *Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.*

(Fr. 67, 166, 506. 31, art. 5 tot 9 van de Tabel.)

Zooals vroeger gebeurde onder de algemeene goedkeuring van de Kamer, is aan het ontwerp van Begrooting toegevoegd eene opgave van de werken tot eerste oprichting, uitbreiding en voltrekking van het net, die thans worden uitgevoerd. Afzonderlijk worden aangewezen de werken, waarvoor kredieten in 't geheel werden gestemd, en de werken, waarvoor bijzondere kredieten werden toegestaan, met name de verbinding Noord-Zuid te Brussel en de uitvoering van de overeenkomst, tusschen den Staat en de Stad Brussel gesloten betreffende de vervorming van de wijk der Putterij en dezer omgeving.

Het scheen ons niet raadzaam hier terug te komen op de aanmerkingen, voorbehoudingen of beknibbelingen die gepaard gingen met de stemming der Kamers over de kredieten voor bedoelde zaken.

Het ontwerp van verbinding werd achtmaal besproken in de Kamer en schier evenveel in den Senaat. Telkenmaal werd de bespreking uitgelokt door bestrijders van de verbinding; telkenmaal verklaarden Kamer en Senaat zich voor de verbinding. In den loop van den vorigen zitting vroeg de Regeering een gedeeltelijk krediet om de werken te kunnen aanvangen en de Middenafdeeling stelde voetstoots voor, aan de Regeering de noodige kredieten te bezorgen om al de werken uit te voeren.

De Kamer vereenigde zich met dit voorstel, de Senaat insgelijks. Alle beslissingen zijn genomen. Het meerendeel der te onteigenen gebouwen zijn aangekocht. Zou men er heden kunnen aan denken, zonder uiterst gewichtige redenen, alles terug in beraadslaging te leggen?

Ter zitting van den Senaat van 25 Februari 1910, heeft de achtbare heer Coppieters, wiens bevoegdheid in zake van openbare werken alom bekend is, zijn volle vertrouwen laten blijken in de uitvoering van dat groot werk :

« Ik wil vooral vaststellen — zoo sprak hij — dat het ontwerp op zijn eigen heel goed is ingestudeerd, en dienaangaande, breng ik volgaarne hulde aan de ingenieurs. Staatsingenieurs verdienen niet altijd die hulde : niet omdat hunne studiën niet ernstig zijn, maar ze zijn er soms toegebracht ontwerpen op te maken, die later moeten merklijk veranderd worden, en dat is oorzaak dat er geen nauwkeurige bestekken kunnen opgemaakt worden.

» Ik ben overtuigd dat zulks 't geval niet zal wezen met het aanhangig ontwerp. Wat bijzonderlijk onvoorziene werken veroorzaakt, zijn de ontoereikende boringen, de onvolledige studie van den ondergrond en de gebrekkige studie van de uitvoeringsmiddelen.

» Ik wil geen uitspraak doen over de richting en de ligging van de centraal-statie, doch ik zou het jammer heeten, in de huidige omstandigheden, alles te veranderen en alles om te werken. Een zoo gewichtig ontwerp van dien aard vergt studiën die langer duren dan de uitvoering zelve. Men is er thans toegekomen, het ontwerp volledig op te maken. Alles is gereed, de studiën zijn gedaan, de grond is aangekocht; men zal tot de aanbestedingen kunnen overgaan, en vervolgens tot de uitvoering. »

De Kamer weet dat de gezamenlijke kosten, volgens de ramingen der Regeering, 56,000,000 frank zullen bedragen en dat volgens haar, de werken in 1915 zullen voltooid zijn. Die datum onderstelt dat de onderzoeken, die aan het decreet tot openbaar nut moeten voorafgaan, geregeld worden voortgezet door de belanghebbende gemeentebesturen, en dat de Regeering geen verzet of hindernissen ondervindt voor het uitvoeren van hare ontwerpen.

De werken zullen onmiddellijk na 't sluiten van de Tentoonstelling aanvangen.

Op dit oogenblik wordt de aankoop van de gebouwen geregeld voortgezet. Uit dien hoofde werd er uitgegeven fr. 19,158,305.66 voor de uitvoering van de overeenkomst met de stad Brussel gesloten, en fr. 17,527,258.47 voor de rechtstreekse verbindingslijn tusschen Brussel-Noord en Brussel-Zuid, dus te zamen fr. 36,685,564.13. Op het krediet van 28,567,704 frank, in 1909

oegestaan, werd tot heden uitbetaald fr. 3,079,608.26, die begrepen zijn in vermelde som van fr. 17,527,258.47.

De Middenafdeeling drukte eenparig den wensch uit, dat de werken vlug vooruitgaan zoodra de Tentoonstelling van Brussel afgeloopen is. De verwoestingen, in sommige wijken van Brussel aangezicht, mogen niet langer dan het volstrekt noodig is ten toon gesteld blijven. Van een anderen kant, de werken van aard om het uitzicht der stad te schenden, namelijk het aanleggen van eene overbrug en van een wal dwars over het Grondwetsplein te Brussel, dienen uitgevoerd te worden met gestadige inachtneming van de vereischen van het verkeer en van de kunstmin.

De Middenafdeeling vestigt insgelijks de aandacht der openbare machten op het nut om tusschen de Noordstatie en de Warandewijk rechtstreekscher gemeenschap in te richten. Het afbreken van de Sint-Elisabeth kazerne en de verbetering van de wijk rond die kazerne zullen eene gunstige gelegenheid zijn om bedoelde gemeenschap te verwezenlijken.

VRAAG.

« Zijn de werken tot verbinding van Noord en Zuid opgevat en voortgezet met inachtneming van de noodzakelijkheid om rechtstreekscher gemeenschap te verschaffen tusschen de Noordstatie en de Treurenbergwijk? »

ANTWOORD.

« De ontwerpen voor de werken tot verbinding van Noord en Zuid zijn derwijze opgevat dat ze strooken met die der nieuwe wegenis, door de stad Brussel ontworpen. »

* * *

De vooruitgang op gebied van electriche trekkraft heeft voor de spoorwegnijverheid een nieuw vraagstuk doen ontstaan : namelijk het vervangen van den stoom door de electriciteit.

Nog meer dan eene private onderneming, daar deze gestadig door de mededinging wordt aangeprikkeld, moet eene Staatsonderneming op hare hoede gesteld worden tegen den ouden slenter en aandachtig gemaakt worden op den vooruitgang die aan het opdagen is.

VRAAG.

« Bestaat er een algemeen ontwerp voor het aanwenden van de electriche trekkraft op 's Rijks net? Welke zijn de hoofdgedachten ervan? »

ANTWOORD.

« Tenzij voor eenige uitzonderlijke gevallen, heeft in Europa geen enkel bestuur van stoomspoorwegen met breed spoor, tot nu toe gedacht aan eene algemeene inrichting van zijn spoorwegnet om er binnen kort de electriche trekkraft aan te wenden.

» Evenwel zijn Zweden, Noorwegen, Beieren en Zwitserland, die talrijke watervallen bezitten, bezig met het vraagstuk van nabij te bestudeeren; de

eerste twee landen zijn vastberaden den weg opgetreden om practische toepassingen te doen ter proefneming.

» De London-Brighton Maatschappij heeft als proefneming een baanvak met de electriciteit aangelegd, dat tot Londen gaat, ten einde het overgroot verlies te verhelpen van haar verkeer ten gevolge van de haar aangedane mededinging door de elektrische trams en ondergrondse elektrische lijnen.

» In België zijn de nieuwe lijnen voor druk verkeer bestudeerd en aangelegd, in 't opzicht van richting en doorsnede, om het aanwenden van de elektrische trekkracht en het rijden van de snelste treinen mogelijk te maken. »

't Is noodig dat België, hetwelk het eerste land was op het vasteland om spoorwegen aan te leggen, zich niet late voorbijstreven in het studeeren en het toepassen van eene uitvinding welke zijne zending van land met druk internationaal verkeer, voor hem bijzonder belangrijk maakt.

* * *

De Middenafdeeling heeft gewenscht te vernemen hoeverre de studie van de nieuwe lijn naar Duitschland gevorderd is.

VRAAG.

« Hoe staat het met de studie van de nieuwe lijn naar Duitschland?

» Is de richting ervan reeds vast bepaald? Welke is die richting? Binnen hoeveel tijd kan de uitvoering van dat werk voorzien worden? »

ANTWOORD.

« Voor het vak Leuven-Tongeren worden de laatste studiën ijverig aangevangen en voortgezet.

» Voor het vak van Tongeren naar de grens is de toestand onveranderd gebleven sedert de laatste mededeelingen van wege de Regeering aan de Kamers. »

* * *

De slechting van de vroegere vestingen te Antwerpen zal eene wijziging noodzaken van de richting der spoorlijnen, waarover aan de Regeering de volgende vraag werd gesteld :

VRAAG.

« Bestaan er voorgoed opgemaakte plans voor het aanleggen van nieuwe lijnen op verhoogsel rond Antwerpen?

» Zoo ja, zullen deze weldra mogen gekend worden, ten einde de eigenaars en de inwoners niet langer in de onzekerheid te laten? »

ANTWOORD.

« Het Spoorwegbestuur heeft een voorontwerp opgemaakt van de schikkingen die zouden kunnen aangenomen worden tot vergemakkelijking van de veranderingen die ter studie liggen voor de uitbreiding van Antwerpen en voorsteden.

» Dat voorontwerp zal natuurlijk maar voorgoed bepaald blijven nadat het volkomen zal opgemaakt zijn, in gemeen overleg met de andere betrokken besturen. »

* * *

Artikel 5 (spoorwegen, wegen en werken) heeft vanwege de Middelenafdeling eene reeks vragen uitgelokt betreffende werken die worden uitgevoerd of waarvan de uitvoering wenschelijk schijnt.

VRAAG.

« Wanneer zal de lijn Antwerpen-Halle voor den geregelten dienst kunnen benuttigd worden? Voor welk soort verkeer zal zij dienen? »

ANTWOORD.

« Die lijn wordt thans gebezigd voor het vak Antwerpen-Schaarbeek. Het vak Schaarbeek-Watermaal zal waarschijnlijk kunnen benuttigd worden in 1912. Voor het vak Watermaal-Halle werd de uitvoering van de werken verachterd door sommige onteigeningen.

» Die lijn zal hoofdzakelijk dienen voor het goederenvervoer. Evenwel zullen er ook gewone reizigerstreinen rijden. »

Er dient opgemerkt dat, volgens de tabel der werken, als bijlage bij de Begrooting gevoegd, het jaar 1912 staat opgegeven als waarschijnlijk tijdstip waarop de verschillende werken zullen voltooid zijn : Muizen-Schaarbeek-Halle : aanleggen van de lijn en leggen van het vierdubbel-spoor tusschen Brussel (L.-W.) en Etterbeek (zonder de gebouwen en de sporen).

VRAAG.

« Bestaat er geen ontwerp van doorgaande lijn tusschen Luik en Spa? Zoo ja; wanneer mag men hopen dat bedoeld werk zal uitgevoerd worden? »

ANTWOORD.

« Neen, maar men is thans bezig met de studie van eene mogelijke verbinding tusschen de lijnen Luik-Pepinster en Pepinster-Spa. »

Een ander ontwerp ter studie is de lijn Doissche-Beauraing. Een lid heeft in de Afdeelingen gevraagd dat een krediet op de Buitengewone Begrooting worde uitgetrokken tot het aanleggen van die lijn.

Hij vestigde ook de aandacht er op, dat de doorlopende lijn Berzée-Laneffe diende verlengd te worden tot Hanzinne.

VRAAG.

« Zal het baanvak tusschen Gent-Sint-Pieters en Denderleeuw der lijn Brussel (Zuid)-Gent-Sint-Pieters voltooid zijn vóór 1913 en zal de nieuwe statie te Gent-Sint-Pieters voor dien datum voltrokken zijn? »

ANTWOORD.

« De maatregelen zijn genomen om de werken tot aanleggen van het baanvak Gent-Sint-Pieters op Denderleeuw der lijn Brussel (Zuid)-Gent-Sint-Pieters tegen 1913 te voltrekken.

» Ook de statie te Gent-Sint-Pieters zal tegen dan voltooid zijn. »

VRAAG.

« Bestaat er eene beslissing om een tweede spoor te leggen tusschen Herenthals en Turnhout?

» Zoo ja, tegen wanneer voorziet men de uitvoering van dat werk? »

ANTWOORD.

« Het tweede spoor tusschen Herenthals en Turnhout zal gelegd worden, wanneer de werken van denzelfden aard, die den voorrang moeten hebben wégens drukker verkeer of om andere dienstredenen, zullen voltooid zijn. »

Zooals het verslag der Middenafdeeling in 1909 het herinnerde, werd het leggen van een tweede spoor tusschen Weelde-Merxplas, Turnhout en Herenthals door de Regeering, reeds verscheidene jaren geleden, beloofd tegen 1910.

Daar de lijst der werken, voor dit jaar aangekondigd onder paragraaf D, niet beperkend is, drukt de Middenafdeeling den wensch uit dat het tweede spoor worde gelegd tusschen Herenthals en Turnhout.

VRAAG.

« Heeft het Bestuur eene beslissing genomen betreffende het bouwen van eene statie te Muizen op de lijn Vilvoorde-Mechelen? »

ANTWOORD.

« Tot het bouwen van eene statie te Muizen is besloten. Het eenige punt, dat nog ter studie ligt, is of die statie eene goederenstatie zal zijn. »

VRAAG.

« Ware het niet mogelijk ter statie Leuven schuilplaatsen voor dereizigers te bouwen, en te Thienen een ondergrondschen doorgang? »

ANTWOORD.

« Het maken van een beschot met paviljoen voor verschillende diensten ten einde der statie Leuven, Thienenwaarts, wordt eerlang in aanbesteding gelegd en het werk wordt dit jaar uitgevoerd.

» Het bouwen van een ondergrondschen gang tusschen de instijgpaden ter statie Thienen ligt ter studie. »

VRAAG.

« Zal de statie van Geeraardsbergen weldra verplaatst worden? »

ANTWOORD.

« De zaak ligt nog ter studie. »

VRAAG.

« Dienen er geen ondergrondse doorgangen gemaakt te Ath? Wanneer worden de werken uitgevoerd ter statien Kortrijk, Moescroen, Maldegem, Moerbeke, Obigies? »

ANTWOORD.

« Tot het bouwen van een onderweg ter statie Ath is besloten geworden. De bevoegde dienst is thans bezig met het opmaken van de voorstellen voor het aanbesteden van de werken.

» Het bestuur zet de uitvoering voort van de verbeteringswerken ter statie Kortrijk; een krediet van 100,000 frank wordt in 1910 besteed aan de voortzetting van die ter statie Moescroen.

» Studiën werden aangevangen voor het bouwen van een nieuw ontvangstgebouw ter statie Moescroen.

» Er bestaan ontwerpen voor verbeteringswerken ter statie Moescroen en de uitvoering ervan zal waarschijnlijk eerlang aanvangen.

» De werken tot het bouwen van een ontvangstgebouw te Moerbeke en de verbetering van die statie zullen waarschijnlijk kunnen ingeschreven worden op het programma der in 1911 uit te voeren werken. De halte Obigies zal een ontvangstgebouw krijgen met woonst voor den beambte, zoodra de haltes, die den voorrang hebben wegens drukker verkeer of om dienstredenen, zullen bediend zijn. »

VRAAG.

« Heeft het bestuur eene beslissing genomen voor het inrichten van eene statie te Hoeilaart, tusschen Groenendaal en Ter Hulpen, om de streek der broeikassen te bedienen? »

ANTWOORD.

« De aanvraag, op 30 October 1909 ingediend om eene statie te Hoeilaart te bekomen, werd ter studie gelegd, en die studie, welke nog niet voltooid is, zal met al den wenschelijken ijver voortgezet worden. »

De Middenafdeeling vestigt de aandacht der Regeering op de steeds toenemende gewichtigheid van de daarin betrokken belangen. De druiventeelt deed rassen vooruitgang in de gemeenten Hoeilaart, Overysse en Ter Hulpen. De statie, welke gevraagd wordt, zou de broeikassen bedienen van 108 eigenaars, die 1,554 broeikassen bezigen van ten minste 20 meter lengte. Zij hebben gemiddeld 859 wagens kolen noodig en gemiddeld 372 wagens mest. Het vervoer van hunne voortbrengselen bedraagt gemiddeld ieder jaar :

Voor de druiven	472,150 kilo.
— perzikken	50,500 —
— tomaten	90,200 —
— groenten en vroege groenten .	79,100 —

Daarbij dienen gevoegd :

1,550 kisten glas voor broeikassen of 16 wagens.	
IJzer voor de broeikassen	6 —
Voor den handel in eieren	250 —
Kolen voor steenbakkerijen	100 —

Die cijfers voorspellen voor de nieuwe statie een winstgevend verkeer.

* * *

Nog andere werken aan statien zijn in de Afdeelingen gevraagd geworden, namelijk de veranderings- en verbeteringswerken ter statien Hasselt, Kermpt, Zonhoven, Oudenaarde, Sint-Denijs-Boukel, Ath, Obigies, Kortrijk, Moescroen, Moerbeke-Waas, Maldegem en Geeraardsbergen.

VRAAG.

« Welke redenen vergden het bouwen van den spoorwegtunnel te Laken?
» Hoeveel werd tot nu toe daartoe uitgegeven? Hoeveel kosten zijn er nog aan te doen? »

ANTWOORD.

« De redenen, waarom de verbindingslijn onder de Koninklijke Warande te Laken is aangelegd geworden, werden door den Minister van Spoorwegen ontwikkeld ter zitting der Kamer van 20 December 1905.

» Tot nu toe werd daartoe fr. 5,338,828.41 uitgegeven.

» In die som is begrepen het betalen van werken tot het aanleggen van de Van Praet-laan en van de wegen die er op uitloopen, welke werken moesten gepaard gaan met de werken van die lijn, ten einde tot eene bevredigende oplossing te geraken in een technisch opzicht zoowel als in het opzicht van bezuiniging.

» De kosten van het gedeelte dier werken, dat niet ten laste is van het Ministerie van Spoorwegen, zullen maar voor goed kunnen bepaald worden na voltooiing van die werken.

» De nog niet uitgevoerde werken worden geraamd op nagenoeg 185 duizend frank. »

De achtbare heer Liebaert, Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, heeft inderdaad ten Kamerzitting van 20 December 1905 de redenen tot staving van dat werk ontwikkeld. « Eene stopplaats was ingericht geworden voor het domein te Laken, op een tijdstip dat, wanneer het er om te doen was de ligging ervan te verkiezen, hetzij binnen de warande, hetzij op de belendende lijn van den spoorweg, deze laatste ligging werd verkozen, iets wat thans de ergste bezwaren medebrengt. Iedereen, immers, weet dat eene der plaatsen, die de meeste moeilijkheden voor den dienst opleveren rond de hoofdstad, juist de doortocht over Laken is. Het getal treinen, die er voorbijrijden is ontzaglijk groot. Daar rijden namelijk de treinen voor de lijn van Gent, de lijn van Dendermonde en de lijn van Kortrijk, treinen van allen aard, sneltreinen, internationale en gewone treinen, waartusschen moet

komen het druk verkeer der goedertreinen, onder andere die van den Ring-spoorweg en van de Groenlei. Zoo kwam het dat men in de algemeene verandering van de lijnen rond de hoofdstad ook de verbinding met het kasteel te Laken binnen de warande had begrepen. Die verbinding zal het groot voordeel opleveren, alle hindernis uit den weg te ruimen, verwekt door het stilhouden van de treinen op die zoo druk bereden lijn tusschen Brussel en Laken. »

Anderzijds blijkt uit het antwoord, door de Middenafdeeling ontvangen, dat de tot nu toe gedane uitgaven voor die lijn fr. 3,338,828.41 bedragen en dat de nog niet uitgevoerde werken geraamd worden op 185,000 frank. Zoo de reeds gedane groote uitgaven mogelijk laattijdige bek nibbelingen wettigen, het gering bedrag der nog te bekostigen werken kan het besluit niet wettigen om af te zien van dat werk, hetwelk thans nagenoeg voltooid is.

*
* *

Artikel 8 : Telegrafen en telefonen, heeft nogmaals in de Afdeelingen gedachtenwisselingen uitgelokt over het éénmaken van ons telefoonnet. De Middenafdeeling heeft aan de Regeering de vraag overgemaakt, welke daarover gesteld werd door twee Afdeelingen.

VRAAG.

« Wordt het éénmaken van ons telefoonnet bestudeerd? Welke ontwerpen koestert de Regeering dienaangaande? Is zij niet insgelijks geneigd om het tarief te herzien van de telefoongesprekken, en in welken zin? »

ANTWOORD.

« De herinrichting van het telefoonnet ligt ter studie, evenals de herziening der tarieven.

» Onmogelijk te zeggen vóór den afloop dezer studie welke juist de ontwerpen der Regeering zullen zijn. »

De Middenafdeeling drukt den wensch uit dat deze sedert zoolang aangevangen studie spoedig toteen besluit kome, dat de openbare meening terecht verwacht.

VRAAG.

« Ware het niet raadzaam, het telefoonnet van Chimay-Couvin te verbinden met dit van Charleroi? Dit van Landen met dit van Leuven? »

ANTWOORD.

« De verbinding van de telefonische groepen van Charleroi en Chimay schijnt inderdaad doelmatig. Doch andere groepen bevinden zich in denzelfden toestand.

» Bovendien zal de aanneming van een nieuw stelsel van tarieven voor gevolg hebben, niet alleen de voorwaarden van de gesprekken buiten de grenzen van het plaatselijk net, doch ook de grenzen zelf der groepen te doen

wijzigen. Het zal dus verkieslijk zijn te wachten naar den uitslag van de studiën betreffende dit punt. »

VRAAG.

« Waarom gebruikt het beheer geen Belgische epiceas voor zijne telegraafpalen, dan wanneer zij er Russische gebruikt? »

ANTWOORD.

« Buiten enkele toepassingen van gering belang, en reeds lang geleden, gebruikt het beheer der telegrafen geen epicea voor telegraafpalen. Deze uitsluiting is gegrond op de schier onmogelijkheid, dit hout genoegzaam tegen verrotting te vrijwaren; het slijkt inderdaad moeilijk de zware creosootolie, die thans met welslagen gebruikt wordt tot bewaring van houten stellen.

» Nochtans bestaan er nieuwe middelen tot sapping die men zeer doelmatig heet. Om den Belgischen boschbouw te begunstigen, zal eerlang worden overgegaan, door middel van aanbesteding, tot den aankoop van een zeker getal epiceas van Belgische herkomst; na sapping zullen deze palen onmiddellijk worden gebruikt, en, zoodra de uitslag dezer proef zal kunnen worden nagegaan, zal eene beslissing worden genomen over het gebruik, in de toekomst, van dit hout voor telegraaf- of telefoonpalen. »

*
* *

Bij artikel 19 van de tabel, voorziet het ontwerp een krediet van 2 miljoen 625,000 frank voor het aankopen van twee turbine-mailboten voor de lijn Oostende-Dover.

De prijs dier twee pakketboten, waarvan de bouw toevertrouwd werd aan de naamlooze vennootschap « John Cockerill », bedraagt 3,000,000 frank.

Twee kredieten van te zamen 2,500,000 frank werden uitgetrokken op de Buitengewone Begrotingen van 1908 en 1909; er dienen 2,500,000 frank bijgevoegd, alsook de premie voorzien voor overmaat van snelheid en waarvan het maximum voor beide schepen vastgesteld werd op 125,000 frank, makende dus 2,625,000 frank.

VRAAG.

« Wanneer zullen deze beide nieuwe pakketboten kunnen varen? »

ANTWOORD.

« Eene dezer zal in dienst kunnen genomen worden in de eerste dagen der maand Mei, de andere in de laatste helft van Juni ».

VRAAG.

« Zijn deze beide turbineboten bestemd tot vervanging van andere thans in dienst zijnde booten, of vermeerderen zij onze huidige vloot met twee eenheden? »

ANTWOORD.

« Beide nieuwe turbinebooten vullen met twee eenheden de bestaande vloot aan, want de ouderdom der oude stoombooten vergt af en toe herstellingen, vernieuwing van ketels, enz.; zonder de bijvoeging dezer twee stoombooten zouden wij geen toereikend materieel bezitten om in alle omstandigheden eenen regelmatigen vervoerdienst te verzekeren. »

Een lid van de Middenafdeeling doet aanmerken dat de nieuwe pakketbooten evenals de nieuwe locomotieven, volgens de regelen der begrootingen, zouden moeten worden aangekocht met de geldmiddelen der gewone kredieten.

3^o MINISTERIE VAN FINANCIËN.

De Minister van Financiën vraagt 200,000 frank voor de geschiktmaking van de gronden voortkomende van de slechting der vestingen; 300,000 frank voor den aankoop van gronden tot vergrooting van het boschdomein en tot uitbreiding en rechtmaking van de grenzen der Staatseigendommen, namelijk in de domaniale duinen; 100,000 frank voor het aankopen, geschiktmaken en bouwen van lokalen voor den dienst van de hypotheekkantoren en voor andere soortgelijke diensten.

In de Middenafdeeling wenschte een lid de Regeering geluk over de zorg die zij besteedt aan de vergrooting van het boschdomein van den Staat. Hij vindt er het middel in om door eene redematige doch lange behandeling het behoud van de bosschen te verzekeren, dat de private eigendom en ontginning niet voldoende waarborgen. De belangen van de openbare gezondheid en van ons waterkundig stelsel staan hier op het spel.

Door deze aankopen kan men ook, in zekere hoogst belangrijke gevallen, schilderachtige landschappen redden, die anders met vernieling worden bedreigd.

Alhoewel niet ontkennend dat er veel waarheid besloten ligt in deze beschouwingen, verklaren verscheidene leden dat in deze met voorzichtigheid dient te werk gegaan en dat elk geval afzonderlijk moet worden onderzocht.

Betreffende de aankopen voor den dienst der hypotheekkantoren, vestigt de Middenafdeeling de aandacht der Regeering op de noodzakelijkheid deze aankopen te regelen naar de wijzigingen die zullen toegebracht worden aan den dienst ingevolge de voorgenomen splitsing der bijzonderste hypotheekkantoren van het Rijk.

4^o MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN.

(38,639,000 frank, art. 13 tot 37 van de Tabel.)

A. — WEGEN.

Onder deze littera wordt een krediet gevraagd van 12,000,000 frank voor verschillende bestemmingen, samengevat in een enkel artikel.

» Wegen en verbindingen : aanleggen, rechtmaken en verbeteren. Squares en openbare parken afhangende van Staatswegen : inrichting. Toelagen aan de gemeenten voor verbeteringswerken aan de Staatswegen in den doortocht der agglomeratiën. Bouwen van bruggen of toelagen voor dergelijke werken. Naasting van Staatswege van vergunde wegen en bruggen ; toelagen aan de provinciën en de gemeenten voor dergelijke naastingen. »

Tijdens het onderzoek in de Middenafdeeling, keurde een lid het af dat het krediet onder de littera « Wegen » tot zoodanig verschillende zaken moest dienen.

Wel is waar, is de tekst al te omvangrijk en zou het artikel geene kredieten moeten bevatten voor pronkwerken. Dit artikel zou moeten worden gesplitst; al wat betrekking heeft op het aanleggen van lanen, openbare parken, squares, vijvers, enz., zou eruit moeten verdwijnen. Voor deze uitgaven van minder nut zou een bijzonder krediet behoeven aangevraagd te worden, en dit door bijvoeging van een artikel 13bis.

Aldus zou het geheele krediet van het huidige artikel 13 besteed worden aan verbetering van de wegen en deze zoo noodige werken zouden spoediger en degelijker dan heden kunnen worden voortgezet.

Indien dit artikel werd gesplitst, zou men de som van 6,437,793 frank op de 12 miljoen van het krediet, en die bestemd is voor pronkwerken, zooals blijkt uit bijgaande tabel waarvan al de posten beschreven worden in bijlage A van de Buitengewone Begrooting voor 1910 (bl. 43 en vlg.), niet meer zien voorkomen.

Provincie Antwerpen.

Nieuwe laan van de Warande te Antwerpen	fr. 203,945	203,945 »
---	-------------	-----------

Provincie Brabant.

Laan van Schaarbeek naar Vilvoorden . . .	fr. 262,452	
— beplanting	12,575	
Van Praetlaan	154,153	
— beplanting	21,800	
Tervurenlaan	93,949	
Groote Singellaan	284,221	
—	187,549	
Ter Vossemvijver	123,000	
— bijwerken	123,000	
Reukenvijver	12,009	
Square te Boschvoorde	59,863	
Verlengde Louizalaan	100,000	
Ter Kamerenwijk	100,000	
Groote Singellaan	253,600	
—	734,538	
Lambermontlaan te Schaarbeek	750,000	
— tweede vak	900,000	
Groote Singellaan	11,425	
Boschvoordelaan	9,330	
		4,177,264 »

Provincie West-Vlaanderen.

Laan van Zeebrugge naar Heist fr.	407,422	407,422 »
---	---------	-----------

Provincie Oost-Vlaanderen.

Graven van twee bressen door de omheining te Dendermonde. fr.	48,830	48,830 »
---	--------	----------

Provincie Luxemburg.

Bouwen van riolen te Vielsalm, enz. fr.	199,670	199,670 »
---	---------	-----------

Provincie Namen.

Singelbaan fr.	464,283	
—	59,800	
Brug te Namèche	876,579	1,400,662 »

GEHEEL BEDRAG, . . . fr.	6,437,793 »
--------------------------	-------------

Wenschende in de toekomst de samenvoeging in een enkel artikel te vermijden van zaken van zulken verschillenden aard, heeft de Middenaafdeeling tot de Regeering eene vraag gericht, waarop het volgende niet afdoende antwoord volgde :

VRAAG.

« Hoe maakt men in artikel 15 de verdeeling tusschen de zeer verschillende bestemmingen van het aangevraagde krediet van 12 miljoen? Welk is het aandeel dat van dit krediet bestemd wordt voor de verbetering der wegen? »

ANTWOORD.

« Deze verdeeling tusschen de inderdaad zeer verschillende bestemmingen van het aangevraagde krediet van 12 miljoen wordt jaarlijks gemaakt volgens de behoeften.

» De verbetering der wegen is steeds het hoofddoel, door mijn beheer beoogd. Het is onmogelijk vooraf te bepalen in welke verhouding deze verdeeling voor de verbeteringswerken geschiedt. »

B. — BURGERLIJKE GEBOUWEN.

In een der Afdeelingen vond men het aandeel overdreven, dat de Staat aan de hoofdstad toekent in de uitvoering van openbare werken. Deze klacht schijnt ons niet gegrond. Brussel met de voorsteden telt nagenoeg het tiende deel van de bevolking van het Rijk, en het blijkt uit de laatste statistieken dat het aan den Staat het vierde betaalt van de rechtstreeksche belastingen : grondlasten, personeele belasting en patenten. Doch niet dit alleen moet de Kamer overhalen tot mildheid jegens Brussel en voorsteden.

Ontegensprekelijk is het, dat een land er een aanzienlijk zedelijk en stoffelijk belang bij heeft dat zijne hoofstad de grootheid van gansch het land weerspiegelt. Daarbij dient nog gevoegd dat zekere kostbare werken te Brussel minder in het belang van Brussel zelf dan in het belang van het overige van het land tot stand kwamen. Dit is, namelijk, het geval met de verbinding der Noord- en Zuidstatie, waarbij het verkeer en de doorreis door Brussel wordt vergemakkelijkt.

Het vraagstuk van den « Kunstberg » blijft hangend. Men heeft voorgoed afgezien van het ontwerp Maquet. Toch blijven de hoofdgedachten, die de opvatting van den « Kunstberg » wettigen, gansch hare waarde behouden : vooreerst de al te steile helling verzachten van den ouden Berg van 't Hof; dit werd verwezenlijkt door het aanleggen der Krommestraat. Daarna, en van niet minder belang : het vrijleggen van onze Musea en de vergrooting der Bibliotheek. Voegen wij daarbij den plicht voor een land als het onze, zijn groote kunstverzamelingen ten toon te stellen op eene wijze die waardig is van ons verleden en ook van ons heden.

De huidige oplossing neemt deze laatste vereischten niet weg. Het is een lapmiddel, en de Regeering dient geluk gewenscht over den spoed waarmede zij in minder dan een jaar deze wijk in orde bracht, die toch niet in puin kon blijven liggen.

Doch wat zal de toekomst van dit voorloopige zijn? De Middenafdeeling heeft inlichtingen gevraagd.

VRAAG.

« Hoe ver staat het met de studie van den « Kunstberg »? Kan de Kamer de verzekering hebben dat zij tijdig, en vóór alle verbintenis, het plan van dit werk ter inzage zal krijgen? »

ANTWOORD.

« De Regeering heeft nog geen nieuw plan voor de uitvoering van de werken van den zoogenaamden « Kunstberg ». Bij voorkomend geval zullen de Kamers in volle vrijheid beslissen. »

Met dit antwoord onthouden wij de verzekering dat de Kamer tijdig de ontwerpen van den Kunstberg in behandeling krijge, en vóór alle verbintenis. Het is noodig dat wij geen herhaling meer bijwonen van het avontuur van het plan-Maquet.

Eene andere vraag nog werd door de Middenafdeeling gesteld :

VRAAG.

« Hoeveel bedroegen de kredieten, tot nu toe aan den Kunstberg besteed? Op hoeveel raamt men de kosten van de gansche uitvoering van het werk? »

ANTWOORD.

« De sommen, uitgegeven of waartoe men zich verbonden heeft, bedragen 15,800,000 frank.

» De raming van den bouwmeester voor de voltooiing van de werken bedroeg, in 1906, fr, 14,650,767.78, daaronder begrepen het honorarium. »

Dit is de raming van den heer Maquet; doch, nu van zijn ontwerp werd afgezien, heeft die raming geen belang meer.

* * *

Daar de Begrooting eene vergoeding voorziet van 200,000 frank voor de erfgenamen van den heer Maquet wegens het opmaken van zijn ontwerp, vroeg de Middenafdeeling mededeeling van de overeenkomst gesloten door het Beheer van Openbare Werken en wijlen den bouwmeester Maquet, met het oog op de veranderingen en herstellingen toe te brengen aan het Paleis van Brussel en zijne omgeving.

Ziehier den tekst van deze overeenkomst :

Overeenkomst gesloten tusschen den heer graaf de Smet de Naeyer, Minister van Financiën en van Openbare Werken, en den heer Hendrik Maquet, bouwmeester te Brussel, betreffende de herbouwing van den gevel van het Paleis des Konings en van het Paleizenplein aldaar.

EERSTE ARTIKEL. — De heer Maquet verbindt zich, aan het Beheer van Financiën en Openbare Werken het voorontwerp en het ontwerp te onderwerpen van de werken tot verandering van den gevel van het Paleis des Konings en van het Paleizenplein te Brussel.

ART. 2. — Dit ontwerp zal bestaan uit al de algemeene en uitvoerige plans, alsook uit het uitvoerig en volledig bestek en de lastkohieren die er noodig zijn voor de volkomene uitvoering der werken. De plans zullen al de teekeningen en grondteekeningen behelzen, waarvan eene kopij zal worden ter hand gesteld aan den aannemer.

De algemeene en uitvoerige plans, alsook het uitvoerig bestek en lastkohier noodig tot de aanbesteding der werken zullen door den bouwmeester worden afgeleverd binnen den door het Beheer bepaalden tijd, en de andere teekeningen onmiddellijk na deze aanbesteding.

Indien het Beheer het noodig oordeelt, zal de heer Maquet zijne plans, teekeningen en grondteekeningen, alsook het bestek en het lastkohier wijzigen totdat het deze vatbaar vindt voor goedkeuring door de Regeering. De wijzigingen zullen moeten klaar zijn binnen den door het Beheer bepaalden termijn.

De heer Maquet wordt belast met de kunstleiding en met de technische leiding van de werken onder toezicht van het Beheer. Hij verbindt zich zijn personeel derwijze samen te stellen dat het werk zoo spoedig mogelijk vooruitgaat.

ART. 3. — Het honorarium van den heer Maquet wordt bij uitzondering vastgesteld als volgt :

1^o 4 t. h. wegens levering van de algemeene en van de uitvoerige plans, teekeningen en grondteekeningen, alsook van het bestek en het lastkohier, desnoods behoorlijk gewijzigd als hierboven gemeld;

2^o 4 t. h. wegens de kunstleiding en wegens de technische leiding.

Dit honorarium, samen 5 t. h., is betaalbaar : een derde onmiddellijk na de aanbesteding der werken, een derde naar gelang van de vordering van het werk, en het laatste derde bij de definitieve aanneming van het werk.

Ingeval de aanbesteding der werken niet zou geschieden binnen twee maanden volgende op den datum van de overlegging der plans van het grofwerk, kan den heer Maquet eene afkorting worden verleend beloopende tot 1 1/2 t. h.

De heer Maquet kan geen aanspraak maken op honorarium voor onvoorziene werken of wijzigingen gebracht in het ontwerp na de aanbesteding, dan ingeval het Beheer hem gevraagd zou hebben de uitvoerige plans en het bestek van deze werken of wijzigingen te leveren. Het honorarium is het zelfde als voor de werken voorzien in het ontwerp en is slechts verschuldigd indien de wijzigingen of onvoorziene werken aanleiding geven tot verhooging van uitgaven.

ART. 4. — Ingeval van overlijden, of ingeval de omstandigheden den heer Maquet zouden verplichten het werk te onderbreken, om 't even op welk tijdstip, dan zal, op de bij artikel 3 bepaalde grondslagen, een staat worden opgemaakt volgens welken het saldo zal worden uitbetaald.

ART. 5. — Voor al wat betreft de leiding, het toezicht en de betaling der werken, en voornamelijk de goedkeuring van de bouwstoffen of van de uitgevoerde werken, het nazien der rekeningen, het visa op de staten tot betaling, zal de heer Maquet de zaakgelastigde zijn van den Staat voor wien hier bedingt de heer Minister van Financiën en Openbare Werken, en als zoodanig zal hij onderworpen zijn aan de wetten en reglementen, van toepassing op de ambtenaren belast met de uitvoering van openbare werken.

Buiten hetgeen verboden wordt bij artikel 243 van het Strafwetboek aan ambtenaren en aan al wie met een openbaren dienst wordt belast, onthoudt zich de heer Maquet van aanbeveling of gebruik van alle bouwstoffen of van alle bedrijf in welker handel of exploitatie hij belang zou kunnen hebben, in welke mate en ten welken titel ook, ten ware hij bij voorbaat dit belang aan den Minister zou doen kennen.

ART. 6. — De Regeering behoudt de vrijheid, aan deze overeenkomst een einde te maken, ingeval het werd vastgesteld dat de heer Maquet zijne verbintenissen niet nakomt binnen den bepaalden termijn, of dat hij een of ander van de artikelen overtreedt.

ART. 7.

De zegel- en registratierechten van deze overeenkomst zijn ten laste van den heer Maquet.

Gedaan in dubbel, te Brussel, op 2 Juni 1904.

(O.) MAQUET.

De Minister van Financiën en Openbare Werken,

(O.) GRAAF DE SMET DE NAEBER.

Eene laatste vraag werd gesteld betreffende den Kunstberg.

VRAAG.

« Zouden de zeer smalle stoepen van den Berg van het Hof, te Brussel, niet kunnen verbreed worden? »

ANTWOORD.

« Dit moet in gemeen overleg met de stad Brussel worden onderzocht, die de stoepen langs de groote wegen van haar grondgebied in hare bevoegdheid heeft. »

Sedert deze vraag gesteld werd heeft de Middenafdeeling zich kunnen overtuigen dat gevolg werd gegeven aan den wensch tot verbreeding der stoepen. Men is thans met dit werk bezig.

* * *

Van den Kunstberg gaan wij over tot het Jubelpark. Een krediet van 1,400,000 frank wordt gevraagd voor het Paleis.

VRAAG.

« Hoeveel kosten de werken voorzien voor de voltooiing van het Paleis van het Jubelpark? Beantwoorden die werken aan een algemeen plan en welk is dit plan? »

ANTWOORD.

« Het algemeen programma, volgens hetwelk de werken tot geschiktmaking van het Paleis van het Jubelpark voltooid worden, is vastgesteld voor den linkervleugel.

» Het is het echter niet en kon het nog niet zijn voor den rechtervleugel.

» In den rechtervleugel zijn begrepen het Museum van Oostersche, Romeinsche en Grieksche oudheden;

» De verzameling Michotte;

» Het Museum van monumentale kunst waarin, tijdens de Wereldtentoonstelling van 1910, de tentoonstelling van moderne kunst zal ingericht worden, alsook een deel der tentoonstelling voor het Wereldcongres der internationale vereenigingen;

» De Musea van oude kunstnijverheid en van oudheden, waarin de tentoonstelling van oude kunst zal ingericht worden;

» Het Museum van moderne kunstnijverheid;

» Het Museum van nationale volkenkunde.

» Verscheidene dezer musea zijn volledig ingericht, zooals het Museum van oudheden en de verzameling Michotte.

» Het is niet mogelijk, op dit oogenblik te bepalen wat de inrichtingen zullen kosten tot voltooiing der andere musea.

» De aardkundige dienst, de ijkdienst en de electrische ijkdiens werden voorloopig gevestigd in den linkervleugel van het Paleis van het Jubelpark.»

Dit antwoord licht de Middenafdeeling niet in over de kosten der voorziene werken.

VRAAG.

« Welke zijn, onder de werken voorzien bij artikel 16 der tabel voor het Paleis van het Jubelpark, de werken, welke niet voorloopig zijn, en die, welke inrichtingen slechts voorloopige zijn voor de Tentoonstelling van 1910?

ANTWOORD.

« Van het totaal-krediet van 1,400,000 frank is eene som van ongeveer 672,000 frank bestemd voor de tentoonstellingen van moderne kunst en oude kunst.

» Een groot gedeelte dezer inrichtingen kunnen dienen hetzij voor de bepaalde geschiktmaking der musea, hetzij voor de bestendige inrichting voor eene tentoonstelling van schoone kunsten.

» Deze inrichting zou jaarlijks eene groote som kosten, die voortaan grootendeels zou vervallen. Zulke inrichting wordt sedert lang gevraagd; zij was voorzien in het programma van den Kunstberg. »

VRAAG.

« Werd de Koninklijke Commissie der Monumenten reeds verzocht, uitspraak te doen over de plans der nieuwe gebouwen tot vergrooting der Koninklijke Musea voor versier- en nijverheidskunst, en namelijk over het klooster in gothischen stijl en over het gebouw dat aan de Kapel van Nassau herinnert?

» Zoo ja, dan ware het van belang, het oordeel van dit College te kennen. »

ANTWOORD.

« De Koninklijke Commissie van Monumenten werd niet verzocht uitspraak te doen. »

Het werd in de Middenafdeeling betreurd dat een openbaar monument, bestemd om onzen ouden godsdienststijl te vereerlijken, zoo weinig aan de inzichten der ontwerpers beantwoordde.

*
* *

Bij artikel 17 van de Tabel bedraagt het ontwerp van Begrooting een krediet van één millioen frank voor het Paleis van Brussel en de inrichting van de Paleizenplaats.

In de bijlage van de Begrooting worden de werken op 1 Maart aan het Paleis van den Koning omschreven, met de kosten ernaast.

De Middenafdeeling wenschte te weten wat de voltooiing der besloten werken zou kosten.

VRAAG.

« De Middenafdeeling van 1909 maakte op uit de inlichtingen, door het Bestuur van Openbare Werken verstrekt, dat, na de stemming van één millioen krediet, in 1909 aangevraagd, aan de wetgeving een globaal krediet van

3,500,000 frank nog zou moeten worden aangevraagd tot voltooiing van de gevels, den toegang, het binnengedeelte van het Paleis, alsook van de binnenkoeren, en om de oude gedeelten volkomen te herstellen.

» Na de stemming van het thans aangevraagde krediet zou er nog een globaal krediet van 2,500,000 frank moeten aangevraagd worden.

« Bevestigt de heer Minister van Openbare Werken de juistheid van deze raming?

ANTWOORD.

» Het krediet, in 1910 aangevraagd, bedraagt 1 miljoen. Om het gedeelte van het programma, dat thans wordt uitgevoerd, te kunnen voltooien, zal men in 1911 een laatste krediet aanvragen van minder dan 400,000 frank.

» De andere werken aan de oude gedeelten zullen stellig geen 2 miljoen kosten. »

VRAAG.

« Het gebouw betrokken door de Civiele Lijst, dat de tegenhanger is van het Paleis van H. K. H. Prinses Clementine, onderging de noodige herstellingswerken op de gewone kredieten van de Begroting van Openbare Werken.

» Zouden de twee vensterramen, die verminkt werden om er op ongelukkige wijze spiegelruiten in te zetten, niet in hunnen ouden vorm kunnen hersteld worden? Zouden de buizen en de schoorsteenen, die het dak ontsieren, niet moeten herbouwd worden? Zou de zijgevel tegenover het wachthuis niet moeten bekroond worden met eene versierde steenen borstwering zooals de hoofdgevel? »

ANTWOORD.

« De vraag is toepasselijk op wijzigingen aan het gebouw door de Civiele Lijst betrokken, terwijl men enkel den gevel een behoorlijk uitzicht geeft.

» Het ware dus te vroeg, op welke wijze ook, de kunstvraagstukken desbetreffende op te lossen.

» Zij zullen ernstig onderzocht worden. »

VRAAG.

« Waarin bestaan de werken, thans aan de koninklijke stallen aan het Troonplein uitgevoerd? Wie draagt er den last van? Is het de Staat, hoeveel bedragen dan de reeds gedane en voorziene uitgaven? »

ANTWOORD.

« Het is de Staat niet. »

VRAAG.

« Waarom werd voor de kasseiing der Paleizenplaats bijzonder Noorweegsche graniet verkozen boven Belgische steen? Wat kost deze kasseiing den vierkanten meter? »

ANTWOORD.

« Om gevolg te geven aan een voorstel van den bouwmeester van het Paleis des Konings, wijlen heer Maquet.

» De prijs per vierkanten meter bedraagt 15 frank. »

« De in het antwoord der Regeering aangevoerde reden heeft de Middenafdeeling niet kunnen overtuigen van de noodzakelijkheid, voor dit werk de voorkeur te geven aan uitlandsche steen. »

VRAAG.

« Werd eene beslissing genomen voor de geschiktmaking der Sint-Michielsbrug te Gent ? »

ANTWOORD.

« Over het grondbeginsel werd beslist. »

C. — WATERWERKEN.

Artikel 18 der Tabel voorziet een krediet van 1,150,000 frank voor de voortzetting der werken aan de Maas tot verbetering der scheepvaart en wering der overstromingen.

De overstromingen van dezen winter hebben verscheidene leden aangespoord om in de Afdeelingen op de hoogdringendheid dezer werken te drukken.

Zekere belendende gemeenten hebben een verzoekschrift tot de Kamer gericht en gevraagd dat op de Buitengewone Begrooting de noodige kredieten zouden nitgetrokken worden voor de uitvoering der werken die de bijzondere dienst der Maas voldoende zal achten om voortaan de overstromingen te beletten.

Behalve deze algemeene werken die gevraagd worden, wijst de gemeente Angleur op de hoogdringendheid van de verbreeding van den stroom aan de brug van Val-Benoît en de onmiddellijke wegneming van eene groote laag kiezel, sedert een jaar aan den dam van Fétinne gevormd, welke laag een ernstige hindernis is voor den regelmatigen waterafloop, door de ontwerpen van de verlegging van de Maas voorzien.

Wat de vernauwing van de bedding betreft aan de brug van Val-Benoît, hebben de laatste overstromingen doen vaststellen dat de vernauwing boven dit werk een waterpeil verwekte dat 0^m60 hooger was dan beneden. Ware dat niet geweest, dan ware de bevolking van Kinkempois-Renory ongedeerd gebleven.

Een ander bewijs van de ontoereikende breedte van de Maasbedding aan de brug van Val-Benoît ligt in het feit, dat dit werk langs eene opening van negentig (90) meter het water doorlaat, terwijl de brug van Fragnée, die drie honderd meter lager ligt, het water langs eene opening van honderd acht en dertig (138) meter doorlaat.

VRAAG.

« Hoever staan de studiën betreffende de vaart van Baasrode naar Schellebelle ? »

ANTWOORD.

« Mijn Beheer heeft pas de eerste vraag desbetreffend ontvangen. »

VRAAG.

« De verklaringen van den heer Minister van Openbare Werken in Senaat en Kamer tijdens de bespreking van zijne Begrooting van 1909 hadden de hoop doen herleven dat de Regeering krachtdadig de Belgische belangen zou verdedigen in de Scheldevallei, in gevaar gebracht door de besmetting van de Spierbeek. Het kwaad bestaat sedert eene halve eeuw en groeit steeds aan. Heeft het Beheer van Openbare Werken gevolg gegeven aan de hierboven aangehaalde verklaringen? Welk gevolg? »

ANTWOORD.

« Na herhaalde verzoeken, tot mijn collega van Buitenlandsche Zaken gericht, om de ontsmetting van het Spierewater te bespoedigen, vernam ik onlangs dat een verslag van den Prefect van het Noorderdepartement den Minister van Binnenlandsche Zaken meldt dat proefnemingen tot ontsmetting, volgens de uitvinding der heeren Puech en Chobal, gaan gedaan worden en dat de overeenkomsten, tusschen de belanghebbende steden desbetreffend te sluiten, eerlang aan de goedkeuring der Regeering zullen onderworpen worden.

» De Dienst van Bruggen en Wegen van het Noorderdepartement heeft de voorwaarden vastgesteld, volgens dewelke deze proefnemingen, die door de beambten van mijn beheer zullen gevolgd worden, zullen gebeuren. »

*
* * *

Betreffende de rivieren en vaarten werd gevraagd dat het Beheer der Openbare Werken meer zorg bestede aan het planten van boomen op de beloopende rivieren. Soortgelijke beplantingen zouden met veel nut langs den linker Maasoever kunnen geschieden vanaf de Fransche grens.

De beplantingen van de vaart van Gent naar Brugge en van die van Charleroi worden aan de Regeering aanbevolen.

VRAAG.

« Hoeveel staan de studiën betreffende de vaart van Roeselare naar Brugge? »

ANTWOORD.

« Zooals ik herhaaldelijk verklaarde, dienen, alvorens nieuwe vaarten gegraven worden, diegenen, waaraan men begonnen is te werken, voltooid te worden.

» De vraag van het mogelijk economisch nut van het graven en spijzen van eene vaart tusschen Roeselare en Brugge vergt eene lange en ernstige studie.

» De werkzaamheid van mijn personeel wordt zeer ingenomen door de voltooiing der waterwegen die gegraven worden.

» De Wetgeving heeft de Uitvoerende Macht vaak gewezen op het gevaar, hare krachten op stuk van openbare werken te veel te verspreiden.

» Er bestaat nochtans eene zeer beknopte studie over dit ontwerp. »

VRAAG.

« Bedraagt het krediet van 300,000 frank bij artikel 23 der Tabel de werken tot afleiding der Dijle? »

ANTWOORD.

« Het krediet van 300,000 frank bedraagt de sommen noodig voor de betaling der gronden die nog te onteigenen blijven met het oog op de werken tot verbetering der Dijle beneden Mechelen. »

Artikel 23 der Tabel vat in een zelfde krediet van 300,000 frank de onteigeningen en werken der Dijle en der Zenne samen.

Het lot dezer laatste rivier geeft aanleiding tot bezorgdheid die meer van een gezondheidskundigen aard dan van een economischen is. Men heeft meermaals hulde gebracht aan het gemeentebestuur van Brussel voor de werken uitgevoerd tusschen 1867 en 1871, bestaande in de overwelving der Zenne op haren doortocht door de hoofdstad en de verandering dezer rivier in moederriool. Was deze opvatting zoo gelukkig als men wel zegt? Het valt te betwijfelen, zoowel waar het den financieelen als waar het den gezondheidskundigen en bijzonder den esthetischen uitslag betreft.

Het ontsmetten van bezonken water op wetenschappelijke manier zou misschien ernstigere diensten bewezen hebben. Thans spoelt het bezonken water van Brussel gewoon in de rivier, onaangezien de volksgezondheid en tot groote schade van de inwoners van Haren, Neder-over-Humbeek, Vilvoorde, Eppegem, Sempst en Humbeek, voor wie zij een bestendig gevaar voor smetziekten oplevert.

Het vraagstuk van de Kleine Zenne is van geen minder belang, en de gemeente Laken heeft terecht gevraagd, niet alleen dat de moederriool, bedoeld door de overeenkomst van 1902 tusschen den Staat en de haveninrichtingen, onmiddellijk aangelegd zou worden, maar ook dat men krachtadig in den ongezonder toestand der kleine Zenne zou voorzien, waar zij door de lagere volkrijke wijken der stad loopt.

Daarom stelde de Middenafdeeling de volgende vraag :

VRAAG.

« Wordt de studie betreffende de overwelving der Zenne in Brussel en omstreken en beneden Brussel voortgezet? »

ANTWOORD.

« Dit behoort niet tot de bevoegdheid van mijn Beheer. »

De Bestendige Deputatie van Brabant dient een besluit te nemen. Eene overeenkomst tusschen de gemeenten en den Staat zal echter noodig zijn om tot de werken bevel te geven en ze te doen uitvoeren. De Staat moet niet vreemd blijven aan de studiën die hunnen gang gaan.

Overeenkomstig de wet van 7 Mei 1877 op de niet bevaarbare noch vlotbare waterloopen kunnen buitengewone werken of verbeteringswerken van ambtswege door den Koning of de Bestendige Deputatie bevolen worden. Anderzijds werden verschillende ontwerpen overgelegd door de commissiën ingesteld zoowel door den Staat als door de provinciën voor de studie der verbeteringswerken aan de Zenne om de overstromingen te beletten.

Het is hoofdzakelijk na de overstroming van Augustus 1830, die heel het lagere gedeelte en het centrum van Brussel verwoestte, alsook de voorsteden Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek, Laken en Schaarbeek, dat de vraag werd onderzocht. Sedertdien heeft men de rivier op haren doortocht door Brussel overwelfd en de bijarmen van het lagere gedeelte der stad gedempt; de Staat heeft verbeteringswerken doen uitvoeren vanaf de monding der Dijle tot Vilvoorde en de gemeente Anderlecht heeft op haar grondgebied verschillende bochten rechtgemaakt. Dit alles is echter niet voldoende om Brussel en voorsteden voor overstroming te beveiligen. Al degenen die zich met de zaak bezig hielden bekennen eenparig, dat, in den huidige stand der zaken, de natuurlijke bedding der Zenne boven Vilvoorde niet in staat is het meest gewone hoogwater te laten wegspoelen.

Op haren doortocht door Haren is de Zenne gemiddeld 13 meter breed, het gewelf onder de lanen der stad is 12^m.20 breed, doch beneden vormt de rooster der brug van de Masuistraat een dorpel van 43 centimeter boven het gewone rivierpeil; en, wat moeilijk te gelooven is, die dorpel staat zelfs boven den gewelfgrond op het einde der Antwerpsche laan.

De breedte van den dam van Nieuwmolen op de Zenne bedraagt slechts 6^m.81. Bij de splitsing der Zenne en der Kleine Zenne bedragen de breedten onderscheidenlijk 12 meter. De twee molens van Paepsem geven te zamen slechts op eene breedte van 10^m.62 vrijen doortocht, terwijl de dammen van den Aamolen, 11 meter hooger, 14^m.50 breed zijn. Dit heeft voor gevolg, eenerzijds, dat de waterloop tusschen den molen van Paepsem en van Aa bijna jaarlijks overstroomt, en, anderzijds, dat het wegspoelen van het water, wat tot Vorst en Ruysbroek voelbaar is, gestremd wordt.

In 1903 heeft de Bestendige Deputatie eene commissie van onderzoek benoemd om middelen te beramen ten einde den terugkeer der overstromingen in de Zennevallei boven Vilvoorde te beletten zonder aan de gemeenten beneden schade toe te brengen.

Deze commissie heeft een technisch ondercomiteit aangesteld, dat de plan heeft opgemaakt tot effening en studie van den geheelen waterloop.

De maatregelen, die dit ondercomiteit voorstelt, bedragen namelijk :

1^o De bedding van de rivier regelmatig maken; eene algemeene helling maken, die met de gemiddelde helling van den grond overeenstemt, en de doorsnede wijzigen buiten de stad;

2^o De breedte van de kunstwerken en andere doen overeenstemmen met de breedte van de bedding waarop ze berusten ;

3^o Aan de Kleine Zenne eene doorsnede geven, groot genoeg om 60 kubieke meters per seconde door te laten. Die hoeveelheid, met de 90 kubieke meters die het verwelven van de Zenne, waar zij Brussel doorkruist, aflossen kan, geeft een afloop van 150 kubieke meters per seconde; cijfer dat de waterschatting, tijdens de overstroming van 1850, met 25 kubieke meters te boven gaat. Uit nog grooter voorzichtigheid raadt men een werk aan, waarbij het water, dat gezegden afloop zou overtreffen, desnoods in de vaart kan worden afgelost ;

4^o De Kleine Zenne en de Zenne overwelven, waar zij den omtrek van Brussel doorkruisen. Die werken zijn aan te prijzen, zoowel voor het snel afloopen van 't water als om dringende redenen van openbare gezondheid.

Daar de kosten van die verscheidene aangeprezen werken aanzienlijk zijn, heeft de provincie Brabant besloten, ze slechts trapsgewijze uit te voeren. Tot nu toe is het verwezenlijken van dat programma, wat den omtrek van Brussel betreft, eene doode letter gebleven.

Het is te hopen dat men niet wachten zal, tot dat eene nieuwe en rampspoedige overstroming voorkomt, om de onontbeerlijke verbeteringen te doen uitvoeren, waarover wij het allen eens zijn.

Onder die werken komen voor namelijk, diegene, sedert 1906 door de gemeente Anderlecht aanbevolen, 't is te zeggen het rechtekken en overwelven van de Zenne op eene lengte van ongeveer 1,125 meter tusschen de Henegouwlaan en den doorgang te maken onder den spoorweg van het Zuiden, recht over de Theodoor Verhaegenstraat.

Dat ontwerp kan snel en gemakkelijk worden uitgevoerd ; want het Departement van Spoorwegen veroorlooft de overwelving onder de aanhoorigheden van de Zuidstatie, onder voorbehoud echter, dat het werk, *dadelijk na het verplaatsen van de goederenstatie en vóór het hervormen van de reizigersstatie, zal worden aangevangen.*

Vroeg of laat zal de voortzetting van het overwelven der Zenne, in den doortrek van Brussel en voorsteden, zich opdringen. Doch nu biedt zich de gelegenheid aan, die overwelving te verwezenlijken onder de best mogelijke voorwaarden en schier in rechte lijn, op grond die aan den Belgischen Staat of aan 's Rijks Domein behoort, waarbij meer dan een millioen frank kan worden gespaard, wat een groot voordeel is. Er dient te worden opgemerkt dat het Departement van Spoorwegen slechts die machtiging geeft, op voorwaarde dat de werken *voltrokken* zijn voor het doelmatig en bestendig inrichten van de reizigersstatie, t' is te zeggen, uiterlijk binnen drie of vier jaren.

Anderzijds, moet, zonder uitstel, een besluit worden genomen, zoowel aangaande het afschaffen van den doorsteek der Zenne, als aangaande het leggen van de bruggen die de nieuwe wijk Nieuwmolen met het grondgebied van Sint-Gillis verbinden moeten.

Het Departement van Spoorwegen moet ook weten waaraan zich te houden om de werken te bepalen, die aan de rivier moeten uitgevoerd

worden, ten einde het uitbreiden van de Zuidstatie mogelijk te maken, alsmede het doelmatig en bestendig opschikken van de nieuwe goederenstatie, die, op eene lengte van nagenoeg 1,600 meter, langs de rivier moet komen.

*
* *

Over de vaart van Terneuzen werd de volgende uitlegging gevraagd :

VRAAG.

« Het gemeentebestuur van Gent heeft zich, op 18 November 1909, tot den heer Minister van Openbare Werken gericht en hem verzocht te willen besluiten, zooals vroeger reeds werd gedaan, dat het nieuwe droogdok, tot stand te brengen bij de vaart van Terneuzen om er de schepen te herbergen die de nieuwe waterdracht van de vaart zal aanbrengen, door de zorgen en op kosten van den Staat zal worden verwezenlijkt, mits de uitgave daarvoor wordt begrepen in de gezamenlijke onkosten voor de werken van eerste inrichting der haven, voorzien in de overeenkomst gesloten, op 2 Augustus 1880, tusschen den Staat en de stad Gent.

» Is aan dit verzoek reeds voldaan, of zal er aan voldaan worden ? »

ANTWOORD.

« De overeenkomsten van 2 Augustus 1880 en 15 November 1894 bepalen de werken die de Staat zich heeft verplicht uit te voeren in de voorhaven van Gent, op de vaart van Gent naar Terneuzen.

» De twee droogdokken, voorzien in de eerste overeenkomst, zijn reeds ingericht. Maar de Staat ging geen verbintenis aan voor het tot stand brengen van eene nieuwe soort van kalfatering. Het inrichten van een nieuw werk van dergelijken aard valt ten laste van het gemeentebestuur. »

De Middenafdeeling dringt aan opdat de Regeering weldra gevolg geve aan het derde en laatste deel van het ontwerp ter uitbreiding van het tusschenvak, waar het water de stad Gent doorkruist.

VRAAG.

« Herhaalde malen hebben de bebouwers en de eigenaars van ten minste 10,000 hectaren lage landen, gelegen ten noorden van het arrondissement Eccloo, namelijk in de gemeenten Bouchaute, Assenede, Selzaete, Ertvelde, geklaagd over het verzanden van den waterweg die de waters van gezegde lage gronden, door de Isabellesluis, afleidt op het grondgebied van Nederland en in de richting van den Braakman.

» De toestand wordt langs om erger. Het verzanden van den waterweg staat in verband met het indijken van de schorren, door Nederlandsche eigenaars. Dit zal voor gevolg hebben dat de kleine haven van Bouchaute, die op Nederlandsch grondgebied voor de Belgische mosselvisschers is voorbehouden, weldra niet meer toegankelijk zal zijn.

» Reeds hebben de twee Belgische wateringgen, de Isabelle en de Zwarte

Sluis, zich verplicht gevonden, op hunne kosten, — doch rekenend op den geldelijken onderstand van het Departement van Openbare Werken — gezegden waterweg te verdiepen.

» Er was spoed bij; en, mits voorbehoud van hun recht, konden zij niet wachten tot dat Nederland, welk, krachtens de verdragen en overeenkomsten van 1839-1843, verplicht is het afloopen van de Belgische waters te bezorgen, de daartoe noodige maatregelen had genomen.

« De Middenafdeeling wenscht te weten of de Regeering daarover Nederland heeft ingelicht; welk antwoord werd bekomen op het vriendelijk verzoek van wege onze agenten, en wanneer bestendige en doelmatige maatregelen door onze burens zullen worden genomen, om al de betrokken belangen te vrijwaren? »

ANTWOORD.

« Op 18 December laatstleden heb ik opnieuw aangedrongen bij mijn Collega van Buitenlandsche Zaken, opdat de Internationale Commissie, die belast is met het voorbereiden der herziening van de Overeenkomst van 20 Mei 1843, hare werkzaamheden bespoedige.

» Ten gevolge van de stappen gedaan door onzen Minister in Den Haag, heeft de Nederlandsche Regeering verklaard dat het onderzoeken van de verzanding van den Braakman zooveel mogelijk zou bespoedigd worden.

» Uit de briefwisseling tusschen de Nederlandsche en Belgische ambtenaren, betreffende het vorderen van de werken ter plaats, blijkt, dat de Commissie, heel in 't kort, vergaderen zal. »

*
* * *

Aangaande de vaart van Brussel naar den Rupel, alsmede de kolen-vaarten (art. 30 en 31), werden verscheidene opmerkingen gemaakt, strekkende tot het logisch voltrekken van de aangevangen werken. Wat betreft de haveninrichtingen van Brussel, stellen wij vast dat, bij gebrek aan goede werkwijze, veel meer tijd en geld werd geslachtofferd. Men heeft zich in de noodzakelijkheid bevonden, een onbehendig opgemaakt programma naderhand te wijzigen. Anderzijds wachten de gemeenschapswegen per water, met de nijverheidsdokken van Brussel, sedert lang naar verbetering.

Het verwijderen van de vaart van Charleroi naar Brussel is, onder economisch opzicht, van het hoogste belang.

't Was in 1834, 't is te zeggen meer dan een halve eeuw geleden, dat het verwijderen van de vaart van Charleroi naar Brussel werd besloten. Dit werk heeft niet, zooals de vaart van het centrum, twintig millioenen, maar wel veertig millioenen gekost, waarvan de opbrengst aldus verloren ging. Het werk gaat traag vooruit, bij botten en langdurige onderbrekingen.

Nochtans moet de haven van Brussel vooral worden bediend door de vaart van Charleroi die, in de hoofdstad, de vracht, welke de zeeschepen nodig hebben, moet aanbrengen. Het voltrekken van die vaart van het cen-

trum, alsmede hunne degelijke verbinding met de dokken van Brussel, kunnen alleen de schepen met gemiddelde tonnenmaat toelaten op te varen naar de dokken van Charleroi en Bergen en hunne vaart voort te zetten naar het Noorden en het Oosten van Frankrijk.

Zoo ook zal de vaart naar den Rupel slechts al zijne vruchten afwerpen, wanneer er schepen met 400 tot 500 tonnenmaat zullen op varen, bestemd voor of komende van die dokken en streken.

Brussel heeft het hoogste belang, die twee Henegouwsche vaarten snel en volkomen op moderne wijze uit te rusten, want eene economische gemeenschap met de nijverheidsstreken van Bergen en Charleroi, die voornamelijk centrum zijn van verbruik en opbrengst, zou alleen haar havenbedrijf doelmatigerwijze doen aangroeien.

Welke verbeteringen ook aan hare haveninrichtingen worden toegebracht, zal de hoofdstad slechts over vrachten en waren beschikken, wanneer die waren gemakkelijk en in groote hoeveelheid zullen aankomen langs al de waterwegen die op hare kaaien uitloopen. De Middenafdeeling verzoekt dus de Regeering, door alle hevoegde diensten, de studie aan te sporen van het verlagen van den waterspiegel der vaart van Charleroi in haren doortrek van Brussel, alsmede het uitvoeren der werken, zoowel stroomopwaarts dan stroomafwaarts, in gemeen overleg met de Maatschappij der haveninrichtingen en der zeevaart.

Aan dat vraagstuk zijn verbonden de gemakkelijke gemeenschapswegen tusschen de stad Brussel en hare voorsteden ten noord-westen.

Nu bezitten de gemeenten Molenbeek, Laken, Sint-Pieters-Jette, Koekelberg en Ganshoren, te zamen nagenoeg 140,000 inwoners, waarvan een groot getal, voor rechten toegangsweg, de Leopold II laan hebben, die uitloopt op de Antwerpsche laan; toegangsweg die eene groote toekomst te gemoet ziet.

Die verkeersweg is, heden ten dage, onderbroken door de bruggen, ter Oeverpoort, waar dagelijks, van 7 uur 's morgens tot 7 uur 's avonds, een verkeer te zien is van 53,151 voetgangers, 5,525 wagens en 1,012 steekkarren, zonder te spreken van tramways, rijwielen en automobielen; daarenboven trekken aldaar, alle dagen, 1,270 niet aangespannen paarden voorbij. Het gevaar en de last van dergelijken toestand zijn gemakkelijk te begrijpen, alsmede de voorspoed dien dit gedeelte van den omtrek genieten zal, eens dat aan dien toegangsweg verbetering wordt gebracht.

Wanneer hoopt men de brug op de Saincteletteplaats bestendig uit te rusten?

VRAAG.

« Voorziet de Regeering den datum waarop het publiek voor goed en op regelmatige wijze, over de Saincteletteplaats zal kunnen beschikken ? »

ANTWOORD.

« De werken aan de Saincteletteplaats zullen worden hernomen na het verlagen van den waterspiegel van het eerste vak der vaart van Brussel naar

den Rupel ; die vaart is niet door den Staat beheerd. Het voltrekken van de werken zal zes maanden tijd vergen. »

VRAAG.

« Werd van de Regeering eene vergoeding geëischt voor de plans, door den heer Redouté opgemaakt, tot verlaging van den waterspiegel der haven van Brussel ? Welk gevolg werd aan dien eisch gegeven ? »

ANTWOORD.

« Een verzoek om vergoeding, om reden van die plans, werd de Regeering toegestuurd, maar werd niet toegestaan. Mijn Departement heeft echter 4,500 frank, als hulpgeld, aan de weduwe van den heer Redouté verleend. »

VRAAG.

« Wanneer denkt men de vaart van het Centrum te kunnen voltrekken ? »

ANTWOORD.

« Naar ik voorzie, en behalve onvoorziene omstandigheden, zullen de werken aan de vaart van het Centrum in den loop van het jaar 1912 voltrokken zijn. »

VRAAG.

« Binnen hoeveel jaren zal de vaart van Charleroi op groot vak worden gebracht ? »

ANTWOORD.

« Daar de studiën betreffende de verbeteringswerken aan het nedergedeelte der vaart van Charleroi nog niet afgelopen zijn, is het niet mogelijk den datum te bepalen waarop die waterweg, in gansch zijnen loop, op groot vak zal worden gebracht. »

VRAAG.

« Kan het Beheer de verbeteringswerken aan de vaarten van de Maas naar de Schelde niet sneller doen vooruitgaan ? »

ANTWOORD.

« De Bijzondere Dienst der vaarten van de provinciën Limburg en Antwerpen zet, zoo ijverig als mogelijk, de lastige studie voort van de voornamelijk verbeteringswerken aan de vaarten van de Kempen. »

*
* *

In verscheidene Afdeelingen werd het krediet van 10,000 frank, aangevraagd voor de haven van de Panne, als ontoereikend geacht.

VRAAG.

« Is het krediet, aangevraagd voor de haven van de Panne, voldoende ? »

ANTWOORD.

« Een grooter krediet zal bij wijze van amendement, tot de Middenafdeeling gericht, worden gevraagd. »

Dit antwoord ontslaat uwen verslaggever hier de opmerkingen te herinneren, die, in de Afdeelingen alsmede in de Middenafdeeling, werden gemaakt, aangaande het krediet van 10,000 frank, voorzien bij artikel 32 der Tabel, onder titel : « Schuylhaven van de Panne. — Studiekosten. »

De belangrijkheid van de vischvangst op de Panne en de beschouwingen die de Commissie, door den achtbaren heer Verhaegen voorgezeten, doet gelden in haar zoo omstandig verslag, rechtvaardigen van nu reeds het afdoende optreden van den Staat.

Het amendement, waarbij eene uitleggende nota, is eene der bijlagen van het verslag.

Dat amendement bedraagt, onder vorm van artikel 36is der Begrooting, de stichting eener maatschappij van openbaar belang, van denzelfden aard als de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de Maatschappij der Haveninrichtingen te Brussel.

Door een ander amendement wordt een krediet van 500,000 frank voorgesteld voor de haven van Nieuwpoort.

VRAAG.

« Wie is aansprakelijk voor de gebrekkige bouwing voor dewelke een krediet van 275,000 frank wordt aangevraagd tot « versterking van den kaaimuur der nieuwe voorhaven van Oostende » ? »

ANTWOORD.

« Daar stukken van bedoelden muur te Oostende afgezakt waren onder de drukking van den met water doordrongen grond, werd het noodig geacht maatregelen te nemen om het uitzijpen van het water in den ondergrond te verzekeren. Dat indringen van water is toevallig; dus is niemand daarvoor aansprakelijk. »

VRAAG.

« Worden de baken in de Schelde goed bewaakt en onderhouden? Werden onlangs boeien gelegd rond de engte van Bath? »

ANTWOORD.

« Het leggen en onderhouden van baken in de Schelde hoort tot de bevoegdheid van het Beheer van Zeewezen. »

Artikel 5 machtigt den heer Minister van Financiën, ten laste van het jaarlijksch buitengewoon krediet ter uitbreiding van 's lands domeinen, sommige onroerende goederen aan te koopen ter plaats genoemd « Rood Klooster », inhoudende 39 hectaren 89 aren, voor den gezamenlijken prijs van een millioen vier honderd vier en vijftig duizend vijf honderd acht en vijftig frank zeven en twintig centiemen (fr. 1,454,558.27), waarvan, in gereed geld, te betalen de som van twee honderd twee en veertig duizend acht honderd drie en twintig frank twee en dertig centiemen (fr. 242,823.32) en het overige in vijf stortingen van twee honderd twee en veertig duizend drie honderd zes en veertig frank negen en negentig centiemen (242,346.99 frank) betaalbaar telken jare van af 1911.

De Middenafdeeling wenscht de Regeering geluk voor dien aankoop, waarbij de vallei van het Rood Klooster, die een der schoonste landschappen is van het Zoniënbosch, in al hare pracht en dichterlijkheid zal blijven bestaan.

*
* *

De Begrooting in haar geheel werd met 5 stemmen tegen eene onthouding goedgekeurd. De Middenafdeeling heeft de eer hare aanneming voor te stellen.

De Verslaggever,

H. CARTON DE WIART.

De Voorzitter,

COOREMAN.

