

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 AVRIL 1906.

Budget du Ministère des Finances et des Travaux publics pour l'exercice 1906 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de Budget du Ministère des Finances et des Travaux publics pour l'exercice 1905 s'élève à 37,087,082 francs. Il dépasse de 16,660 francs les crédits alloués pour 1903. Cette augmentation se décompose ainsi qu'il suit. Les dépenses ordinaires présentent une majoration de 686,000 francs, tandis que les dépenses exceptionnelles sont en diminution de 670,000 francs.

Examen dans les sections.

Le projet de Budget a été adopté dans toutes les sections.

Les votes se sont répartis de la manière suivante :

1 ^{re} section	7	oui,	0	non,	1	abstention.
2 ^e —	11	—	0	—	1	—
3 ^e —	15	—	0	—	0	—
4 ^e —	6	—	2	—	0	—
5 ^e —	9	—	3	—	0	—
6 ^e —	9	—	0	—	0	—

Au total. . . 57 oui, 5 non, 2 abstentions.

(1) Budget, n° 4, XII.

(2) La Section centrale, présidée par M. HARMIGNIE, était composée de MM. DE BECKER, DE PONTIÈRE, LEVIE, VANDERVELDE, VISART DE BOCAHMÉ et VERHAEGEN.

Les sections ont demandé des renseignements sur plusieurs grands travaux d'utilité publique en cours d'exécution et faisant l'objet de crédits portés au projet de Budget, notamment sur le canal du Centre, le canal de Charleroi à Bruxelles, le canal de la Lys à l'Yperlée, l'hôtel du Gouvernement provincial à Bruges.

Elles ont soulevé la question de la navigation sur l'Escaut entre Flessingue et Anvers, celle de l'épuration des eaux, celle des barèmes que le Ministre compte adopter en vue de la répartition des crédits nouveaux portés aux articles 13 et 15 du projet de Budget en faveur du personnel inférieur des accises et de la douane, celle de la situation faite à certains aides temporaires attachés à l'Administration des Ponts et Chaussées, celle du montant des frais d'entretien, par province, des routes de l'État, celle des péages et barrières sur routes et ponts concédés, celle enfin de certaines clauses des cahiers des charges d'entreprise de travaux publics.

Examen en Section centrale.

La Section centrale s'est attachée à obtenir sur les questions soulevées par les sections les éclaircissements demandés. Elle a posé au Ministre plusieurs questions. On les rencontrera, suivies des réponses, au cours de ce rapport.

CHOIX DE LA PIERRE DE TAILLE DANS LES CONSTRUCTIONS.

Les réclamations récemment adressées aux membres de la Législature par l'*Union des Maîtres de carrières de petit granit du Hainaut*, à propos de la mise en adjudication des bâtiments de façade de la nouvelle école militaire à Bruxelles, ont pour objet l'emploi annoncé d'une très grande quantité de pierre française et l'exclusion presque complète des pierres de taille belges.

La Section centrale ne peut, à ce propos, que persister dans l'avis qu'elle a formulé en 1905. Elle émet en outre le vœu que les pierres indigènes soient en général préférées aux pierres étrangères : elles l'emportent, en effet, sur ces dernières par leur dureté et leur résistance aux intempéries.

LA NAVIGATION SUR L'ESCAUT ENTRE FLESSINGUE ET ANVERS.

La Section centrale s'est occupée, au cours du rapport qu'elle a présenté à la Chambre à propos du Budget des Finances et des Travaux publics pour l'exercice 1905, de l'importante question de la navigation sur l'Escaut entre Flessingue et Anvers.

Cette partie de son rapport a amené la *Fédération maritime d'Anvers*, association qui représente toutes les compagnies de navigation et tous les armements dont les navires fréquentent le port d'Anvers, à adresser au président de la Section centrale la lettre suivante :

Anvers, le 15 janvier 1906.

A M Harmignie, Vice-Président de la Chambre des Représentants, Président de la Section centrale chargée de l'examen du Budget des Finances et des Travaux publics.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Nous avons pris connaissance de la partie du rapport que la Section centrale a consacré, en 1905, à la navigation sur l'Escaut entre Flessingue-Anvers et vice-versa, et, après vous avoir exprimé notre satisfaction à ce sujet, tout en regrettant que si peu de suite ait été donnée aux mesures que vous avez préconisées pour remédier dans les limites du possible aux déficiences signalées, nous nous permettons de vous faire connaître la situation actuelle et de demander à la Section centrale la continuation de ses bons offices.

Il existe, entre Flessingue et Anvers, plusieurs endroits où la grande navigation exige des précautions multiples. Signalons tout particulièrement les passes de Walsoorden et de Bath, situées toutes deux en territoire hollandais; la passe de Bath est la plus dangereuse des deux.

Dans l'état actuel des choses, la navigation, pour les grands vapeurs, est des plus précaires pendant la nuit. Elle est même impossible, sans s'exposer à des dangers qu'aucun armement ne désire affronter, pour les vapeurs de très fort tirant d'eau, tels que ceux de la *Red Star Line*, du *Norddeutscher Lloyd*, de la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Co*, etc., et cela pour trois motifs :

- 1° Insuffisance d'éclairage;
- 2° Insuffisance de profondeur;
- 3° Insuffisance de surveillance.

Permettez-nous de développer brièvement ces trois points, après vous avoir fait remarquer que si nous avons intérêt à pouvoir naviguer de nuit afin d'utiliser plus complètement nos bateaux, il est de l'intérêt du port d'Anvers que cette navigation soit rendue possible afin de recevoir plus rapidement les navires et de se dégorger de même.

1° Insuffisance d'éclairage.

Nos sociétés de navigation les plus importantes, celles dont les bateaux présentent les plus grandes dimensions et la plus forte calaison, ont, à plusieurs reprises, insisté pour que le nombre des bouées lumineuses entre Anvers et Flessingue fût porté tout au moins à environ vingt-cinq et pour que le nombre des feux de rive fût augmenté et leur éclat renforcé. Elles ont même remis à l'autorité compétente une carte indiquant l'emplacement de ces objets. La loi récemment votée, à la suite de demandes faites il y a plusieurs années, ne prévoit que cinq bouées lumineuses, ce qui est tout à fait insuffisant et ne répond pas au but proposé.

Le déplacement des feux de rive ne suit pas celui des bancs. Il semble que la Commission Hollando-Belge, chargée de surveiller le cours du fleuve et de le maintenir en bon état, tout en lui faisant rendre le maximum de son effet utile, ne fasse pas preuve de toute l'activité désirable. Ses membres belges, en se faisant tenir au courant de l'état du fleuve par les pilotes expérimentés qui montent et descendent constamment l'Escaut maritime, seraient mieux à même de sauvegarder efficacement les intérêts de la grande navigation.

2° *Insuffisance de profondeur.*

La passe de Bath devient de plus en plus mauvaise. Le fait résulte-t-il de l'endiguement de terres voisines du fleuve et de la diminution de son lit mineur ? Nous ne pouvons nous prononcer à ce sujet, mais nous appelons toute votre attention sur le fait suivant. De dix-neuf pieds de profondeur qu'elle présentait le 1^{er} juillet 1903, la passe de Bath a baissé à dix-huit pieds à marée basse. Si l'on tient compte des douze pieds qu'ajoute à cette profondeur la marée haute normale, on arrive actuellement à trente pieds, alors que certains navires, entre autres ceux de la *Red Star Line*, calent jusque vingt-neuf pieds; il est à considérer qu'il faudrait un minimum de trois à quatre pieds d'eau sous la quille pour pouvoir manœuvrer convenablement : il s'ensuit que ces derniers ne peuvent passer à Bath qu'à la plus haute cote de marée. Si un échouement devait se présenter, un renflouement serait des plus problématique et nous serions menacés de voir Anvers embouteillé et la navigation interrompue; par vent d'Est ou mauvaises marées, la traversée est encore plus difficile. Actuellement, il est vrai, une drague travaille; on nous dit qu'elle enlève 1,500 mètres cubes par jour dans la passe. Ce travail est effectué par un entrepreneur hollandais et payé par l'État belge, mais nous considérons qu'il est tout à fait insuffisant et que, pour obtenir un résultat appréciable, il faudrait employer une drague dix fois plus forte. L'État devrait être possesseur d'engins perfectionnés à envoyer là où le besoin s'en fait sentir, sans devoir recourir à l'intervention de particuliers, dont les installations semblent ne plus être à la hauteur des exigences actuelles.

3° *Insuffisance de surveillance.*

A chaque instant, les grands navires sont obligés de changer leur course, de ralentir leur marche ou même de s'arrêter tout à fait, à cause de la présence de quelques allèges et bateaux d'intérieur qui se mettent dans le chemin quand ils pourraient trouver une profondeur suffisante pour naviguer à côté. Très souvent ils encombrent les passes, et il serait nécessaire qu'un bateau de l'État fût chargé de la surveillance du fleuve et de la fidèle exécution par tous des règlements relatifs à la navigation, en attendant qu'une modification de ceux en vigueur et qui sont surannés, ait pu se faire.

Ce bateau pourrait également rendre service aux navires en détresse et remédier dans une certaine mesure au défaut de communications télégraphiques et téléphoniques qui devraient exister sur toute la longueur entre Flessingue et Anvers.

Espérant que vous voudrez bien prendre ce qui précède en considération, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Le Secrétaire,
J. WILLEMSE.

Le Président,
ALPH. ABERTS.

* * *

La situation que révèle la lettre de la *Fédération maritime d'Anvers* est d'une gravité qui n'échappera à personne. Il est certes relativement aisé d'améliorer l'éclairage du fleuve ⁽¹⁾ et d'établir, sur son parcours, une surveillance plus étroite que celle qui existe aujourd'hui. La Section centrale recommande itérativement ces points à l'attention des deux Départements intéressés, celui des Chemins de fer, chargé de l'éclairage et de la police du fleuve, celui des Finances et des Travaux publics, chargé de solliciter les crédits et d'exécuter les travaux. Elle espère que, sans tarder, il sera tenu compte des observations présentées par les compagnies de navigation intéressées, observations dont l'importance pour le développement du trafic au port d'Anvers est considérable.

La diminution de profondeur de la passe de Bath, son exiguïté, la constatation d'une situation analogue, quoique moins grave, à la passe de Walsoorden, tel est le fait capital qui se dégage de la communication que nous avons cru devoir placer sous les yeux des membres de la Chambre.

Un seul navire venant à échouer dans la passe de Bath, la navigation serait interrompue et Anvers se trouverait, comme le dit pittoresquement la *Fédération maritime*, embouteillé!

D'autre part, la profondeur continuant à diminuer dans la passe de Bath, sous l'action de causes inconnues, notre grand port national, que le Parlement veut étendre et améliorer, déclinerait rapidement.

Et cependant, il semble que jusqu'ici les moyens adoptés pour combattre le mal soient peu efficaces.

Nous ne disposons pas du temps nécessaire pour procéder à une enquête sur les causes de la situation signalée par la *Fédération maritime d'Anvers*. La session sera courte à cause des élections, et la Chambre désire recevoir le rapport sur le Budget des Finances et des Travaux publics sans plus de retard.

Mais la Section centrale est unanime à prier l'honorable Ministre des Finances et des Travaux publics de bien vouloir attirer toute l'attention de ses fonctionnaires sur les questions soulevées. Il y va du succès de l'effort considérable que le pays s'apprête à tenter en vue de faire d'Anvers l'un des

(1) La loi du 25 septembre 1905 (*Moniteur belge* du 7 janvier 1906) portant approbation de la convention conclue le 5 avril 1905 entre la Belgique et les Pays-Bas, en vue de l'amélioration de l'éclairage de l'Escaut et de ses embouchures et ouvrant un crédit de 160,000 francs relatif à cet objet, est, néanmoins, qualifiée d'insuffisante par la *Fédération maritime d'Anvers*, dans la lettre ci-dessus.

premiers ports du monde. Non seulement des passes doivent être maintenues à Bath et à Walsoorden, coûte que coûte, à la profondeur qu'elles avaient il y a quelques mois encore, mais il importe que le régime de l'Escaut maritime soit modifié de telle manière que ces passes puissent acquérir et conserver, par l'action des courants de flot et de jusant, une profondeur suffisante pour permettre l'arrivée à Anvers des géants que nous réservent les progrès incessants de la construction maritime.

Les dragages poursuivis dans la passe de Bath depuis plusieurs mois donnent jusqu'ici, au dire des journaux, peu de résultats. C'était à prévoir. La nature est plus puissante que les dragages. C'est son action qu'il faut chercher à provoquer et à maintenir si l'on veut réussir.

LE CANAL DE LA LYS A L'YPERLÉE.

Ce travail d'art a fréquemment occupé la Chambre.

Commencé en 1864, le canal destiné à relier par une voie navigable le Hainaut et la Flandre occidentale est loin d'être achevé.

On comprend que la seule évocation de la date lointaine de 1864 soulève le mécontentement des intéressés. Ils attendent de la mise en exploitation du canal une réduction du prix de transport des charbons, des pierres de taille et des matières pondéreuses en général. Ils espèrent que les facilités du transport par eau amèneront dans la région qu'ils habitent l'industrie qui, jusqu'ici, paraît rebelle à leurs désirs.

Toutefois, il ne suffit pas d'évoquer la date déjà ancienne de 1864 pour que les plaintes adressées au Gouvernement au sujet de l'inachèvement des travaux se trouvent justifiées. Il faut se souvenir des faits, et il ne sera pas inutile de rappeler ceux-ci aux membres de la Chambre.

Ce n'est pas l'État qui a conçu l'idée et pris l'initiative de l'établissement d'un canal d'Ypres à Comines. L'idée et l'initiative appartiennent à la *Société anonyme du Canal de la Lys à l'Yperlée*, dont les membres, peu ou pas au courant des questions techniques, ne se sont préoccupés que des points extrêmes à relier par une voie navigable, Ypres et Comines.

Ces deux localités, situées sensiblement au même niveau, c'est-à-dire à la côte 15, sont séparées par la montagne d'Hollebeke, de 3 kilomètres de largeur, et dont la crête se trouve à la côte 49. Le canal doit donc franchir entre ses deux extrémités une hauteur de 34 mètres! La Société anonyme a commencé les travaux et a construit, des deux côtés de la montagne, quatorze écluses. Lorsqu'elle a entamé la montagne elle-même avec l'idée d'y établir le canal en tranchée, elle s'est trouvée en présence, à la partie inférieure du massif à traverser, d'une couche d'argile yprésienne bleue, tandis que la partie supérieure se compose d'argile sablonneuse et de sable.

Des éboulements se sont produits, par suite de glissements dus à l'argile, malgré la faible inclinaison donnée aux talus, et la Société, après avoir inconsideramment entamé l'établissement du canal à travers la montagne, s'est adressée à l'État en vue d'obtenir de celui-ci la reprise et la continuation des travaux en cours.

Pressé par les instances des mandataires à la Chambre et au Sénat de l'arrondissement d'Ypres et sollicité par les populations, le Gouvernement a consenti à la reprise du canal et a confié les travaux d'achèvement à l'Administration des Ponts et Chaussées, dès 1888.

La convention finale entre l'État et la Société anonyme ne date toutefois que du 3 avril 1894. Mais l'État n'a pas attendu ce moment pour remettre en état et renouveler même complètement certains travaux d'art. Les ponts-levis construits en bois ont été refaits en fer; une écluse a été reconstruite; les maisons éclésières ont été remises en état et, enfin, la tranchée de Hollebeke a été vigoureusement attaquée. Un tunnel de 300 mètres de longueur a été construit au point le plus élevé, où la différence de niveau atteint 21 mètres. Malheureusement, les cent premiers mètres du tunnel, construits trop légèrement, se sont effondrés et, d'autre part, des éboulements importants et nombreux sont venus paralyser les terrassements et interrompre le canal en plusieurs endroits, sur de grandes longueurs, malgré l'adoption de talus inclinés, en certains endroits, de 10 pour 1.

Depuis 1893 les travaux sont arrêtés.

Et l'impression qu'emporte le visiteur au courant de l'art de l'ingénieur est que l'on se trouve à Hollebeke devant l'un des problèmes les plus compliqués et les plus difficiles qui puissent être soumis à des constructeurs.

Aussi est-il impossible d'attendre de la seule bonne volonté d'un ministre que des travaux de l'espèce soient entrepris dans un délai déterminé.

Il faut, pour donner l'ordre de mettre la main à l'œuvre, la certitude de réussir.

Le Gouvernement a chargé M. Froidure, ingénieur principal des Ponts et Chaussées à Ypres, d'aller étudier en France les procédés qui y ont été utilisés, aux chemins de fer de l'Est, en vue de consolider les talus de certaines tranchées dans lesquelles des couches de glissement avaient été rencontrées.

Ce fonctionnaire distingué a fait paraître le résultat de ses études dans les *Annales des travaux publics* (avril 1897), et il a formulé des conclusions relatives à la tranchée d'Hollebeke et basées sur de longues et patientes expériences, dans le même recueil (avril 1900).

Nulle part en France, M. l'ingénieur Froidure n'a rencontré de tranchée présentant des difficultés aussi graves que celles rencontrées à Hollebeke.

Il ne s'agit donc pas de s'engager à la légère, et l'on conçoit que le Ministre, moralement responsable du système que lui aura recommandé son Administration, réfléchisse, hésite, et même qu'il ait attendu.

Le travail à entreprendre est, en effet, de telle nature que, s'il eût été moins avancé, il eût peut-être mieux valu renoncer au canal et chercher à relier Ypres au Hainaut par une autre voie navigable d'un tracé plus rationnel.

Toutefois, au point où en sont les choses, il n'est plus possible de renoncer à achever le canal.

La Section centrale estime que le Ministre se trouvant maintenant en présence de propositions formelles, bien étudiées et mûries depuis plusieurs années, par un ingénieur de mérite, une solution s'impose désormais à bref délai. Il lui paraît que le système formulé par M. l'ingénieur principal Froi-

ture pourrait être appliqué, tout au moins à titre d'essai, à une portion de la tranchée suffisamment étendue pour que l'on puisse apprécier les résultats du système mis en avant.

La Section centrale espère que M. le Ministre des Finances et des Travaux publics partagera ce sentiment. Elle appelle sa bienveillante attention sur l'urgence qu'il y a à terminer un travail d'art dont les populations intéressées attendent de grands avantages.

L'HÔTEL DU GOUVERNEMENT PROVINCIAL A BRUGES.

La Section centrale a vu avec satisfaction qu'un crédit de 300,000 francs est porté au projet de Budget en vue de l'achèvement de l'hôtel du Gouvernement provincial à Bruges.

Il y a vingt-huit ans qu'ont été démolis par l'État les immeubles bordant le côté Est de la Grand'Place à Bruges et qu'a été ouverte la brèche destinée à faire place au nouvel hôtel provincial et à l'hôtel des Postes. Ce dernier est achevé. Quant à l'hôtel provincial, il est en partie construit; mais des pierres d'attente courant de haut en bas au côté latéral du bâtiment vers la rue Philipstock indiquent à toute évidence que le travail n'est pas achevé.

L'inscription d'un premier crédit de 300,000 francs a-t-elle pour objet de mettre immédiatement à exécution les projets soigneusement dressés par MM. les architectes Buyck et Delacenserie en vue de prolonger la Prévôté et de remplacer, tout au moins en partie, les ruines qui déparent actuellement la rue de la Bride, entre l'hôtel des Postes et la Prévôté?

La Chambre accueillerait sans doute avec plaisir la réponse affirmative de M. le Ministre à cette demande et apprendrait volontiers que l'adjudication de cette partie des travaux aura lieu à bref délai.

Quant à l'hôtel provincial lui-même, le plan primitif n'en est jusqu'ici que partiellement exécuté. La partie centrale, surélevée en manière de donjon, devait être cantonnée de deux ailes, dont celle qui reste à construire contiendrait l'habitation du concierge, des salles destinées, les unes au Conseil de revision, les autres à la Députation permanente du Conseil provincial et enfin des dépendances.

La Section centrale espère que le remarquable monument dont le Gouvernement a doté la ville de Bruges ne tardera plus à être complété. L'opinion publique, à Bruges, réclame vivement l'achèvement de ce travail et la mise en état de la Grand'Place, l'une des plus intéressantes du pays.

LE CANAL DU CENTRE.

Ce canal prend son origine à La Louvière et se dirige vers Mons, où il rejoint le canal de Mons à Condé. Entre La Louvière et Mons, trois nouveaux ascenseurs destinés à élever les bateaux au niveau des biefs successifs sont projetés.

Les maçonneries de ces trois ouvrages d'art sont construites.

La Section centrale a posé à M. le Ministre, à propos du canal et des ouvrages susdits, la question suivante :

Question.

Répondant à la Section centrale, l'année dernière, M. le Ministre a déclaré que la mise en adjudication des parties métalliques des trois derniers ascenseurs du canal du Centre est subordonnée à l'examen du meilleur dispositif. « Une décision interviendra prochainement, a ajouté le Ministre, et le Gouvernement espère que le canal pourra être mis en service dans un délai de trois ou quatre ans. »

La Section désire savoir si cet examen est terminé. Elle estime que les maçonneries des trois derniers ascenseurs étant achevées, il n'y a plus lieu de se demander si l'on pourrait remplacer les ascenseurs par des plans inclinés. Elle exprime le vœu que les ascenseurs soient mis en adjudication sans retard et prie M. le Ministre de lui faire connaître :

- 1° Le montant des sommes dépensées jusqu'à présent au canal du Centre;
- 2° La date à laquelle ont commencé les travaux;
- 3° L'importance du trafic que le Gouvernement espère voir se produire par cette nouvelle voie de transport;
- 4° L'époque à laquelle le canal pourra être utilisé.

Réponse.

Les études dont parlait la réponse faite à la question posée l'année dernière ne sont pas terminées.

Les travaux du canal du Centre ont été commencés en 1882; le montant des sommes dépensées s'élevait, à la fin de 1903, à 18,083,000 francs.

En ce qui concerne l'époque probable de la mise en service du canal, on ne peut que s'en tenir à ce qui a été dit dans la réponse prémentionnée.

Quant à l'importance du trafic à prévoir, l'Exposé des motifs du projet de loi allouant le premier crédit et le rapport de la Section centrale sur ce projet (loi du 4 août 1879) renferment des considérations optimistes, que l'on craint de ne pas voir se réaliser entièrement.

* * *

Cette réponse n'est guère rassurante.

Le 8 mars 1904, répondant à une question qui lui avait été posée, M. de Smet de Nayer déclarait que le canal du Centre serait mis en exploitation en 1907 et que l'adjudication des parties métalliques des trois ascenseurs en souffrance aurait lieu prochainement.

S'il faut s'en tenir, comme l'écrit en ce moment M. le Ministre, à ce que le Gouvernement a répondu en 1903 à la Section centrale, ce sera dans un délai de deux ou trois ans que le canal du Centre pourra être mis en service, c'est-à-dire en 1908 ou en 1909.

Mais si, d'autre part, il est vrai que les études relatives au choix du meilleur dispositif à adopter pour faire franchir aux bateaux de fortes différences

de niveau ne sont pas terminées, il va de soi que le canal ne pourra pas être mis en service dans le délai annoncé de deux ou trois ans.

Quoi qu'il en soit, les sommes déjà dépensées, et qui s'élèvent à 18 millions, les vingt-quatre années qui se sont écoulées depuis le commencement des travaux justifieraient un vigoureux effort en vue de livrer enfin au trafic le canal du Centre.

LE CANAL DE CHARLEROI A BRUXELLES.

La Section centrale a posé à M. le Ministre, à propos de cet important travail, la question indiquée ci-dessous, et en a reçu la réponse qu'on trouvera reproduite plus loin.

Question.

M. le Ministre est prié de faire connaître à la Section centrale :

- 1° L'état actuel des travaux d'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles;
- 2° Le coût total actuel du canal et de sa transformation;
- 3° La dépense prévue pour l'achèvement complet des travaux en indiquant séparément la dépense prévue pour la section de Bruxelles (terminus) à Hal;
- 4° La date à laquelle ont commencé les travaux d'élargissement;
- 5° L'époque à laquelle le Gouvernement espère que le canal élargi sur toute sa longueur pourra être mis à la disposition des intéressés.

Réponse.

1° La mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles, y compris les embranchements du Centre, est entièrement terminée entre la Sambre et l'écluse 23; la construction de six écluses à grande chute à établir sur le territoire des communes d'Arquennes, Feluy et Ronquières a été adjugée en 1905 et l'on procédera incessamment à la mise en adjudication d'une nouvelle série d'ouvrages à établir entre les écluses 23 et 42.

2° Le canal de Charleroi à Bruxelles a coûté à la Société concessionnaire qui l'a construit la somme de 10,500,000 francs environ. La reprise des embranchements du Centre s'est faite en 1869 pour la somme de 2,450,000 fr. La mise à grande section du canal, conformément au programme de 1879, a donné lieu jusqu'à ce jour à une dépense de 32,484,000 francs, non compris la somme de 1,950,000 francs représentant le coût des travaux d'élargissement des neuf premiers biefs exécutés de 1854 et 1857.

3° La dépense prévue pour la continuation des travaux d'élargissement suivant le programme en cours d'exécution est évaluée à 19,196,000 francs, dont 9 millions environ pour la section à transformer entre Hal et la place Saintelette à Bruxelles.

4° La mise à grande section du canal fut exécutée de 1854 à 1857 pour la

partie comprise entre la Sambre et l'écluse n° 9. Plus tard, la loi du 4 août 1879 décida la mise à grande section de la voie navigable sur tout son développement, y compris les embranchements du Centre; ces derniers travaux furent commencés en 1882.

§ Le Gouvernement n'est pas encore en mesure, à raison notamment des expropriations, de répondre à ce point de la question.

*
*
*

Voici donc un demi-siècle que la mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles a été entamée. L'État a dépensé jusqu'ici pour cette importante voie de communication environ 37 millions et il devra, dit le Ministre, en dépenser encore 19, sans compter les imprévus, pour achever l'élargissement et la mise en état du canal. De plus, il est certain que la section de Hal à Bruxelles présentera des difficultés considérables d'exécution.

De pareilles lenteurs, accumulées depuis d'aussi longues années, indisposent, à bon droit, les industriels et les commerçants intéressés à l'achèvement du canal et justifient, dans une large mesure, le grief de ceux qui affirment qu'en Belgique on commence beaucoup de travaux d'utilité publique, mais qu'on ne les achève pas toujours. La Chambre apprendrait avec satisfaction que les 60 millions qu'aura coûté à la Belgique le canal de Charleroi à Bruxelles auront prochainement, pour l'industrie et le commerce, l'utilité que le pays en attend.

LES PÉAGES ET BARRIÈRES.

La question suivante a été posée à M. le Ministre et a donné lieu à l'intéressante réponse que nous reproduisons ci-après :

Question.

La Section centrale croit pouvoir soumettre à nouveau à M. le Ministre la question suivante déjà posée par elle l'an dernier et dont la réponse n'a pu être fournie en temps utile :

« La Section centrale désire recevoir le tableau par province des ponts et routes de toute nature sur lesquels existaient encore, à la date du 1^{er} janvier 1905, des péages ou des barrières.

» Prière d'indiquer, en regard de chaque objet, la durée actuelle de la concession et à qui, État, province, commune, doit revenir la propriété, à l'expiration de la concession. »

Réponse.

Les deux tableaux ci-joints renferment les renseignements demandés.

**I. — Relevé des ponts concédés sur lesquels existaient des péages
au 1^{er} janvier 1905.**

DÉSIGNATION DES PONTS A PÉAGES.	EXPIRATION de la concession.	Administration à qui revient la propriété à l'expiration de la concession.
------------------------------------	------------------------------------	---

Province de la Flandre orientale.

1 ^o Pont du chemin de fer de Malines à Terneuzen sur le Bas-Escaut à Tamise. (Passerelle pour piétons.)	1 ^{er} janvier 1961.	Les communes intéressées.
2 ^o Pont dit « Denderbrug » sur la Dendre à Termonde au passage de la route de Termonde à Bruxelles	Les péages ne sont perçus que pour les bateaux.	La ville de Termonde.
3 ^o Pont dit des « Bogards » sur la Dendre à Termonde	Id.	Id.

Province de Liège.

1 ^o Pont sur la Meuse à Visé.	Le 30 novembre 1932.	L'État belge.
2 ^o Pont sur la Meuse à Argenteau	En 1960.	L'État belge et la commune.

Province d'Anvers.

1 ^o Pont sur le Rupel à Boom.	25 janvier 1945.	L'État belge.
2 ^o Pont sur le Vliet au hameau de Eyckevliet sur Hingene	Illimitée.	Propriété particulière. Des péages sont perçus pour le passage des bateaux et pour la circulation sur le pont.

**II. — Relevé des routes vicinales concédées sur lesquelles existaient encore
des barrières au 1^{er} janvier 1905.**

DÉSIGNATION DES ROUTES	EXPIRATION de la concession.	Administration à qui revient la propriété à l'expiration de la concession.
------------------------	------------------------------------	---

Province d'Anvers.

1 ^o Eeckeren à Anvers par Wilmarsdonck et Austruweel.	12 janvier 1907.	Commune d'Eeckeren.
2 ^o Eeckeren-Donck-Brasschaet.	Id.	
3 ^o Eeckeren à Hoevenen	Id.	
4 ^o Anvers à Eeckeren	30 décembre 1912.	

DÉSIGNATION DES ROUTES.	EXPIRATION de la concession.	Administration à qui revient la propriété à l'expiration de la concession.
-------------------------	------------------------------------	---

Province d'Anvers (suite).

5° Santvliet à Ossendrecht	31 janvier 1909.	Commune de Santvliet.
6° Wommelghem à la route militaire	31 décembre 1906.	Id. de Wommelghem.
7° Zwanenweg à Beirendrecht	Id.	Id. de Beirendrecht.
8° Oelegheem à Wyneghem	Id.	Id. de Wyneghem.
9° Stabroeck-Flameau à Hoogeind.	27 août 1903.	Id. de Stabroeck.
10° Oorderen à Hoevenen et Stabroeck.	9 novembre 1909.	Id. de Hoevenen et Stabroeck.
11° Wyneghem à Schooten	31 décembre 1906.	Id. de Wyneghem.
12° Stabroeck à Beirendrecht	7 juillet 1913.	Id. de Stabroeck.
13° Beirendrecht à Anvers	31 décembre 1906.	Id. de Beirendrecht.
14° Brecht à Schooten	1 ^{er} mai 1905.	Id. de Brecht.
15° Schooten à Keizenbroeck	26 avril 1912.	Id. de Schooten.
16° Id. à Brecht	Id.	Id. id.
17° Id. à Wyneghem	Id.	Id. id.
18° Halle à Santhoven	23 mars 1906.	Id. de Halle-Santhoven.
19° Deurne à Merxem	4 août 1909.	Id. de Deurne-Merxem
20° Viersel à Grobbendonck.	17 mars 1906.	Id. de Viersel-Grobbendonck.
21° Hérentbals et Wommelghem	31 décembre 1906.	Id. { de Borgerhout-Deurne. de Borsbeek-Wommelghem.
22° Hérentbals à Deurne.	Id.	Id. { de Borgerhout-Deurne. de Borsbeek-Wommelghem.
23° Wyneghem à 'S Gravenwezel	Id.	Id. de Wyneghem-'S Gravenwezel.
24° Ranst à la route de Lierre à Oostmalle.	26 juillet 1912.	Id. de Ranst
25° Hérentbals à Ranst	26 septembre 1906.	Id. id
26° Lillo à Beirendrecht	31 décembre 1906.	Id. de Lillo.
27° Id. à Kruisschans et Oorderen		
28° Id. à Stabroeck.		
29° Lillo (fort) à Santvliet	Id.	Id. de Lillo.
30° Austruweel par Oorderen à Lillo	11 mai 1905.	Id. d'Austruweel-Orderen-Wil-marsdonck.
31° Itegem par Wickevorst à Morckhoven	11 mai 1907.	Id. de Wickevorst et Morckhoven.
32° Malines à Cappelle-au-Bois	18 octobre 1908.	Id. de Hombeek.
33° Ruysbroeck à Petit-Willebroeck	19 avril 1904.	Id. de Ruysbroeck.
34° Keerbergen à Bonheyden a Pasbrug	2 août 1912.	Id. de Bonheyden.
35° Wavre-Notre-Dame à la route provinciale.	24 février 1906.	Id. de Wavre-Notre-Dame.
36° Wavre-Sainte-Catherine à la route provin- ciale.	18 octobre 1908.	Id. de Wavre-Sainte-Catherine.
37° Battel vers Thisselt à Leest.	7 septembre 1909.	Id. de Leest.

DÉSIGNATION DES ROUTES.	EXPIRATION de la concession	Administration à qui revient la propriété à l'expiration de la concession.
-------------------------	-----------------------------------	---

Province d'Anvers (suite).

38° Kessel à Hérenthals à Bevel.	11 mai 1906.	Commune de Bevel.
39° Oevel à Tongerlo	11 mai 1911.	Id. de Oevel.
40° Hérenthals à Morckhoven	2 juillet 1908.	Id. de Hérenthals-Morckhoven.
41° Berlaer à Hérenthals.	27 avril 1906.	Id. d'Hérenthals.
42° Hérenthals à Bouwel.	20 avril 1906.	Id. id.
43° Meerhout à Gheel-Genendyck-Eynthout-Moll-Olmen-Vorst.	31 août 1912.	Id. de Meerhout.
44° Olmen à Meerhout-Moll-Baelen et Oostham.	31 décembre 1906	Id. d'Olmen.
45° Veerle à Eynthout	7 juin 1906.	Id. de Veerle-Eynthout.
46° Veerle par Vorst au Camp	31 décembre 1904.	Id. de Vorst.
47° Gheel à Eynthout vers Zammel.	27 octobre 1906.	Id. de Gheel.
48° Grobbendonck à la route provinciale dans la direction de Bouwel	9 mars 1906.	Id. Grobbendonck

Province de Brabant.

1° Avenue du château de Heverlé | 13 juillet 1933. | Pas stipulé à l'arrêté de concession.

Province de la Flandre occidentale.

1° Ruysselede à Beernem | 5 avril 1907. | Commune de Ruysselede.

Province de la Flandre orientale.

1° Calloo à Doel.	2 août 1933.	L'État Belge.
2° Kieldrecht à Doel.	23 janvier 1941.	Id.
3° Kerkbrugge à Cluysen	11 décembre 1934.	Id.
4° Kerkbrugge à Langerbrugge	27 juillet 1937.	Id.
5° Maldegheem à Aeltre	1 ^{er} mars 1936.	Id.
6° Bassevelde vers Bouchaute	6 mai 1936.	Id.
7° Watervliet vers Ysendycke	1 ^{er} décembre 1945.	Id.
8° Saint-Laurent à Adegem (Balgerhoeck).	17 juin 1945.	Id.
9° Kerkbrugge à Terdonck.	24 octobre 1944.	Id.
10° Loochristi (Loozenboer) vers Laerne	8 avril 1931.	Id.
11° Ertvelde par Oost-Eecloo à Lembeke	6 décembre 1948.	La province.
12° Beveren à Calloo.	Indéterminée : quand le capital levé sera remboursé.	Commune de Beveren-Calloo.
13° Tronchiennes par Meerendree à Hansbeke.	15 octobre 1950.	Id. de Tronchiennes.
14° Kieldrecht par Meerdonck et La Clinge à la frontière néerlandaise	7 mai 1957.	Id. de Kieldrecht.
15° Venebroeck à Meerdonck	24 février 1958.	Id. de Venebroeck.
16° Ertvelde à Cluysen	31 décembre 1907.	Id. de Ertvelde.
17° Waterland-Oudemans vers St.-Jean-in-Eremo	15 mars 1905.	Id. de Waterland.

DÉSIGNATION DES ROUTES.	EXPIRATION de la concession.	Administration à qui revient la propriété à l'expiration de la concession.
-------------------------	------------------------------------	---

Province de Liège.

1 ^o Chemin de Vaux à Chénée	15 avril 1912.	Les communes.
2 ^o De la limite de la province à la route de Huy à Stavelot	1 ^{er} février 1911.	Id.
3 ^o Jemeppe à Loncin et à Hollogne-aux-Pierres.	18 novembre 1908.	Id.
4 ^o Rosart à Jemeppe-Mons à Chokier-Mons vers Tihogne, Tihogne à Crotteux	1 ^{er} mai 1909.	Id.
5 ^o Vivegnies à Devant-le-Pont	31 mai 1908.	Id.
6 ^o Oupeye à la route de Tongres à Visé	30 août 1905.	Id.
7 ^o Warsage à Wadeux, Mortroux aux Trois Cheminées	13 septembre 1906.	Id.
8 ^o Jupille à Herve	27 mars 1909.	Id.
9 ^o Chaussée Bronchaut	11 octobre 1910.	Id.
10 ^o La Rochette aux Piehen (Jupille) par Romsée et la gare de Beyne	24 octobre 1909.	Id.

Province de Limbourg.

1 ^o Veerle au Camp de Beverloo.	31 décembre 1905.	La commune de Quaedmechelen.
--	-------------------	------------------------------

Province de Luxembourg.

Néant	—	—
-----------------	---	---

Province de Hainaut.

1 ^o Wibéries vers Bavay	2 septembre 1930.	Les communes.
2 ^o Trois chemins pavés établis sur Wibéries	24 décembre 1930.	Commune de Wibéries.
3 ^o Chaumée, Richebt et Pauvel	La concession est illimitée.	—
4 ^o Route de jonction à Châtelet vers Couillet et Florennes et jonction à Châtelet vers Charleroi et Acoz	31 décembre 1934.	L'État Belge.
5 ^o Dour à Hornu, dite « Pavé de Warquignies ».	Concession illimitée.	Id.
6 ^o Route de Bascoup à Fayt.	Id.	Id.
7 ^o Raccordement de la route de Tournai à Antoing, rive gauche, sur le chemin de Tournai à Antoing, rive droite de l'Es- caut.	9 mars 1943.	Id.
8 ^o Chaussée entre les communes de Kain et de Ramegnies-Chin	1 ^{er} novembre 1946.	Id.

Province de Namur.

1 ^o Route de Mettet à Gougnies	1 ^{er} août 1933.	L'État belge.
2 ^o Couvin à Cul-des-Sarts et raccordement vers Gouriaux	18 avril 1910.	Les communes.
3 ^o Moignelée à Fleurus	31 décembre 1906.	Id.

*
* * *

Il a été demandé plus d'une fois de faire connaître à la Chambre l'importance des sommes annuellement affectées, dans chaque province, à l'entretien des routes de l'État.

La Section centrale a transmis cette demande au Ministre. Elle exprime le vœu, en reproduisant la question et la réponse relatives à cet objet, que le Gouvernement veuille bien, chaque année, joindre au projet de Budget une note des dépenses effectuées l'année précédente pour l'entretien des routes dans chaque province.

Question.

L'article 33^a du Budget comporte, en vue de pourvoir à l'entretien ordinaire des routes de l'État, un crédit global de 4,900,000 francs.

La Section centrale voudrait connaître, d'une part, la longueur des routes de l'État par province et, d'autre part, l'importance du crédit prévu pour l'entretien des routes susdites dans chaque province.

S'il n'était pas possible de donner ces indications pour 1906, la Section centrale voudrait les recevoir pour 1905.

Réponse.

Longueur des routes de l'État (au 31 décembre 1904) :

	Kilom.
Province d'Anvers	587.10
— de Brabant	697.30
— de Flandre occidentale . . .	916.34
— de Flandre orientale	703.47
— de Hainaut	829.29
— de Liège	1,072.27
— de Limbourg.	721.61
— de Luxembourg.	1,113.01
— de Namur.	1,181.44
LE ROYAUME.	7,821.83

Il n'est pas possible de donner le détail par province des sommes qui seront dépensées en 1906 pour l'entretien des dites routes.

Dépenses de l'année 1905.

Anvers	fr. 240,813 42
Brabant	468,445 42
Flandre occidentale	673,798 43
Flandre orientale	548,531 44
Hainaut	836,939 91
Liège	653,911 36
Limbourg	733,464 96
Luxembourg	213,392 50
Namur.	416,751 17
TOTAL.	fr. 4,788,048 63

*
* *

A la suite d'observations qui se sont produites à la Chambre, au cours de la discussion du Budget des Finances et des Travaux publics en 1905, il a paru utile de soumettre au Gouvernement la question suivante :

Question.

A qui le Département des Travaux publics a-t-il recours pour déterminer les salaires *minima* qu'il inscrit dans les cahiers des charges des entreprises de travaux publics ? Pourquoi ne consulte-t-il pas, à ce propos, les sections compétentes des sections des Conseils de l'Industrie et du Travail ?

L'État impose-t-il des précautions hygiéniques aux entrepreneurs de travaux publics qui sont amenés à mettre à la disposition de leurs ouvriers des baraques destinées soit aux repas, soit au logement, ou qui utilisent des caissons dans lesquels les ouvriers doivent travailler sous une pression parfois considérable d'air comprimé ?

Réponse.

Les taux de salaires inscrits dans les cahiers des charges dressés par l'Administration des Ponts et Chaussées sont déterminés d'après les salaires en usage dans la région où les travaux s'effectuent ; les ingénieurs se renseignent, à cette fin, notamment auprès des syndicats ouvriers et des chambres syndicales d'entrepreneurs.

La consultation officielle des sous-sections compétentes des sections locales des Conseils de l'Industrie et du Travail occasionnerait, à raison de la procédure administrative, des lenteurs incompatibles avec l'urgence des travaux.

Le cahier général des charges, article 15^{bis} ⁽¹⁾, prescrit les précautions les plus détaillées quant aux cambuses et baraquements. Le seul cas d'emploi de l'air comprimé sous pression relativement forte est prévu au cahier des charges n° 33 de 1905, qui indique, page 9 ⁽²⁾, les précautions à prendre pour assurer au personnel la sécurité et les facilités désirables.

(1) « Art. 15^{bis}. — Les cambuses établies par l'entrepreneur ou par ses agents et destinées aux ouvriers employés sur les travaux sont construites d'après le programme faisant l'objet de l'annexe II (*qui entre dans les détails les plus minutieux*) et indiquant le minimum des conditions hygiéniques à réaliser. En aucun cas, elles ne peuvent être transformées en débits de boissons alcooliques. »

(2) « En ce qui concerne le travail à air comprimé, il est prescrit que les échelles à personnel soient montées sur des cheminées spéciales servant exclusivement au passage des hommes, et qu'elles soient aménagées et manœuvrées de façon à permettre en tous temps, avec sécurité et facilité : 1° l'introduction immédiate, dans la chambre du travail, des agents de l'Administration, sans qu'ils aient besoin de recourir à des manœuvres nécessitant le concours d'une personne renfermée dans cette chambre ; 2° la sortie immédiate de toutes les personnes qui peuvent se

L'ÉPURATION DES EAUX.

La Section centrale chargée de l'examen du projet de Budget du Ministère des Finances et des Travaux publics en 1903 terminait le chapitre qu'elle avait consacré à la question de l'épuration des eaux de nos fleuves, de nos rivières et de nos cours d'eau par le vœu suivant :

« L'intérêt considérable que présente la question nous fait espérer que la Chambre ne refusera pas son concours aux mesures qui lui seraient proposées par le Gouvernement. »

Aucune proposition n'ayant été jusqu'ici faite à la Chambre par le Gouvernement, la Section centrale a posé la question que l'on va lire à l'honorable Ministre des Finances et des Travaux publics :

Question.

Une Commission présidée par M. Beco et composée des fonctionnaires des Départements de l'Industrie et du Travail, des Finances et des Travaux publics et de l'Agriculture a été instituée, il y a quelques années, pour étudier l'épuration des eaux des rivières et cours d'eau.

La Section centrale désire recevoir communication des rapports et des conclusions de cette Commission. Elle voudrait savoir quelle suite a été donnée aux conclusions susdites et quel Département a reçu la mission de s'en occuper.

Réponse.

Deux rapports ont été produits par la Commission. L'un d'eux, indiquant la situation des cours d'eau en Angleterre et décrivant les moyens d'épuration employés dans ce pays, a été publié aux *Annales des Travaux publics* de 1903, pages 525 et suivantes; un exemplaire du second rapport est ci-joint.

Des essais d'épuration par diverses méthodes ont été tentés sur plusieurs points du pays à la suite des travaux de la Commission.

La question intéresse à la fois le Département de l'Agriculture et celui des Travaux publics.

trouver renfermées à un moment donné dans la chambre de travail. Dans la supputation du nombre de ces personnes, on comprendra quatre agents de l'Administration.

» Les chantiers des travaux sont éclairés et surveillés pendant la nuit. La chambre de travail des caissons à air comprimé est éclairée à l'électricité.

» Des garde-corps bien conditionnés sont établis aux endroits dangereux.

» Toutes les dispositions voulues sont prises dans l'intérêt de l'hygiène et de la sécurité des ouvriers.

» D'une façon générale, l'entrepreneur applique, à ses frais et sous sa responsabilité, toutes les mesures utiles en vue de répondre aux conditions qui précèdent

» Il n'est recevable de réclamer une indemnité quelconque du chef des sujétions qu'il a à subir de ce chef. »

* * *

Il ne sera pas inutile, pensons-nous, de mettre sous les yeux des membres de la Chambre les principales propositions que la Commission chargée de l'étude des questions relatives à la pollution des cours d'eau a fait parvenir au Gouvernement, en juillet 1902, propositions auxquelles il n'a pas été donné de suite législative jusqu'ici :

« I. — En vue de donner de l'unité aux prescriptions relatives à l'épuration des eaux salies déversées dans les cours d'eau, il est indispensable que la loi réserve au pouvoir central la possibilité d'intervenir dans la rédaction des autorisations ayant trait aux cours d'eau non navigables.

» II. — Les autorités provinciales conservant les attributions qui leur sont confiées par la loi du 7 mai 1877, il suffira, pour atteindre le but poursuivi, de modifier ces attributions sur le seul point suivant :

» Tout acte émanant de l'autorité provinciale et portant dérogation à l'interdiction d'évacuer dans les cours d'eau des eaux usées ou salies, devrait par mesure générale être soumis au pouvoir central; celui-ci aurait le droit de réformer ou de compléter s'il le juge utile, les conditions qui s'y trouveraient prescrites pour empêcher la contamination des cours d'eau; à défaut par lui de faire usage de ce droit dans un délai déterminé, l'autorisation deviendrait définitive d'office et *ne varietur*.

» III. — La loi devra donner au Gouvernement le droit de déterminer dans un règlement général applicable à tous les cours d'eau, navigables ou non, les conditions essentielles à observer dans l'octroi des autorisations de rejeter en rivière des eaux usées ou salies. Ce règlement imposerait notamment au demandeur l'obligation d'annexer à sa requête une notice précisant le procédé qu'il compte employer pour épurer les eaux avant leur évacuation. L'instruction, préalable à l'octroi de l'autorisation, porterait sur la valeur de ce procédé.

» IV. — La loi et le règlement général comprendront des dispositions transitoires afin de permettre aux communes et aux industriels qui utilisent actuellement les cours d'eau pour l'évacuation de leurs eaux usées, de se mettre en règle vis-à-vis de sa nouvelle réglementation dans la mesure que les autorités jugeront imposée par les nécessités de l'hygiène et compatible avec les intérêts de l'industrie.

» Ces dispositions transitoires comporteront notamment les délais à accorder à ces communes et à ces industriels : 1° pour soumettre à l'autorité compétente leur demande en autorisation de maintien en se conformant aux prescriptions du § III; 2° pour établir les installations d'épuration qui leur seraient prescrites. »

La Section centrale ne peut qu'exprimer l'espoir que le Gouvernement saisira bientôt le Parlement d'un projet de loi que les progrès inquiétants de la pollution des eaux rend plus nécessaire que jamais.

*
* *

La question qui va suivre et la réponse de M. le Ministre ne demandent pas d'explication préliminaire.

Question.

Les augmentations de crédit proposées aux articles 13 et 13 du Budget et qui comportent une majoration totale de 403,100 francs permettront, dit M. le Ministre dans sa *Note préliminaire*, d'augmenter, à partir de 1906, le taux des traitements du personnel inférieur des accises et de la douane.

La Section centrale voudrait savoir suivant quel barème ou d'après quelles règles M. le Ministre se propose de répartir le crédit nouveau de 403,100 fr.

Réponse.

Certains détails du nouveau barème n'étant pas arrêtés, le Gouvernement ne saurait en ce moment répondre à la question.

*
* *

Cette réponse paraît concorder assez peu avec le montant des crédits sollicités. M. le Ministre demande, en effet, un crédit supplémentaire de 123,000 francs pour le personnel inférieur des accises, qui comporte, dit-on, environ 1,000 agents, et un crédit supplémentaire de 280,100 francs en faveur du personnel inférieur de la douane, composé, assure-t-on, d'environ 3,820 employés, y compris les agents attachés au service de la recherche maritime et 800 agents temporaires.

Le montant même de ces crédits, surtout de celui destiné aux agents de la douane, avait amené la Section centrale à penser que le taux des augmentations à attribuer aux intéressés formait la justification des sommes nouvelles demandées à la Chambre.

Puisqu'il n'en est rien et que le barème des augmentations n'est pas arrêté, la Section centrale croit pouvoir signaler à M. le Ministre que, la dernière augmentation accordée aux agents inférieurs de la douane et des accises remontant à dix ans, une majoration de traitement de 100 francs par agent lui semblerait répondre d'une façon adéquate aux nécessités actuelles.

L'accroissement général des dépenses est un fait économique auquel n'échappent pas, pendant une période de prospérité comme celle que traverse la Belgique, les ménages des modestes employés auxquels M. le Ministre des Finances et des Travaux publics s'est spontanément intéressé.

*
* *

Un membre a signalé à la Section centrale que l'obligation de prendre part à un concours pour obtenir une nomination définitive pèse lourdement sur certains aides temporaires des Ponts et Chaussées qui comptent plusieurs années, parfois dix ans de bons services. Ces agents, qui se distinguent par

des connaissances pratiques acquises au cours de leur service, ne sont plus aussi familiarisés que leurs jeunes concurrents, sortis fraîchement des institutions d'enseignement, avec certaines matières qui font l'objet du concours. Ils ne se trouvent pas classés en ordre utile et ne peuvent, dès lors, espérer d'entrer à l'Administration comme aides permanents.

La situation signalée étant purement transitoire, peut-être M. le Ministre consentira-t-il à se contenter, pour les agents comptant une dizaine d'années de service, d'un rapport favorable de leurs chefs et d'un examen au cours duquel ils auraient à justifier des connaissances acquises.

*
* *

Un membre a demandé que le Département des Travaux publics ne remplace plus de pavés par des macadams sur les routes de l'État établies dans la partie plate du pays, c'est-à-dire dans les régions où les charges transportées par axe atteignent leur maximum.

Il paraît certain qu'indépendamment de la poussière qu'ils développent en abondance, les macadams exigent plus de chevaux que les pavés pour la traction de charges identiques.

*
* *

Un membre a appelé l'attention de la Section centrale sur l'urgence que présente le nivellement, sur environ 2 kilomètres, de la drève de Lorraine, dans la forêt de Soignes, depuis le bois de la Cambre jusqu'au point où s'embranchent la route vers Groenendaël.

La Section centrale soumet avec confiance cette observation à M. le Ministre des Finances et des Travaux publics.

*
* *

La Section centrale a approuvé le rapport et le projet de Budget à l'unanimité des membres présents moins une abstention.

Le Rapporteur,
VERHAEGEN.

Le Président,
ALP. HARMIGNIE.



(gg)

(1)

(N^o 143)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 4 APRIL 1906.

Begrooting van het Ministerie van Financiën en Openbare Werken
voor het dienstjaar 1906 ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN HEER VERHAEGEN.

MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van Begrooting voor het Ministerie van Financiën en Openbare Werken, dienstjaar 1906, bedraagt 37,087,082 frank, dus 16,660 frank meer dan de kredieten voor 1905 toegekend. Deze verhooging is onderverdeeld als volgt : op de gewone uitgaven eene vermeerdering met 686,000 frank, terwijl de uitzonderlijke uitgaven 670,000 frank minder bedragen.

Onderzoek in de Afdeelingen

Het ontwerp van Begrooting werd in al de afdeelingen goedgekeurd.
De stemmen werden uitgebracht als volgt :

1 ^{ste} afdeeling.	7	ja,	0	neen,	1	onthouding.
2 ^e —	11	—	0	—	1	—
3 ^e —	15	—	0	—	0	—
4 ^e —	6	—	2	—	0	—
5 ^e —	9	—	3	—	0	—
6 ^e —	9	—	0	—	0	—

Te zamen. . . 57 ja, 5 neen, 2 onthoudingen.

(1) Begrooting, n^o 4, XII.

(2) De Middenaafdeeling, voorgezeten door den heer HARMIGNIE, bestond uit de heeren DE BECKER, DE PONTIÈRE, LEVIE, VANDERVELDE, VISART DE BOCARME en VERHAEGEN.

De afdeelingen vroegen inlichtingen over verscheidene groote werken van openbaar nut, die thans worden uitgevoerd en waarvoor op de Begrooting kredieten zijn uitgetrokken, namelijk de vaart van het Centrum, de vaart van Charleroi naar Brussel, de vaart van de Lei naar de Iepërlee, het provinciaal gouvernementshotel te Brugge.

Zij handelden over de scheepvaart op de Schelde tusschen Vlissingen en Antwerpen, over de zuivering der waters, over de tarieven welke de Minister denkt toe te passen bij de verdeeling der nieuwe kredieten, onder de artikelen 13 en 15 van het ontwerp van Begrooting uitgetrokken ten voordeele van het lager personeel bij den tol- en accijnsdienst, over den toestand van sommige tijdelijke helpers bij het bestuur van Bruggen en Wegen, over het bedrag der onderhoudskosten van Staats wegen in iedere provincie, over de tol- en barreelrechten op de geconcedeerde bruggen en wegen, en eindelijk over sommige bepalingen van het lastkohier voor ondernemingen van openbare werken.

Onderzoek in de Middenafdeeling.

De Middenafdeeling trachtte de gevraagde inlichtingen te erlangen over de vraagstukken, door de afdeelingen opgeworpen. Zij stelde den Minister verscheidene vragen, die men verder aantreft met het daarop gegeven antwoord.

KEUS VAN DEN STEEN BIJ BOUWWERKEN

De klachten, onlangs aan de leden der Wetgeving toegestuurd door den *Bond der eigenaars van korrelsteengroeven in Henegouw*, over de aanbesteding der gevels van de nieuwe militaire school te Brussel, betreffen het aangekondigd gebruiken van eene groote hoeveelheid Franschen steen en de schier volkomen uitsluiting van Belgischen steen.

Naar aanleiding daarvan, kan de Middenafdeeling niet anders dan volhouden bij haar gevoelen, in 1905 uitgedrukt. Daarenboven uit zij den wensch dat over 't algemeen de voorkeur worde gegeven aan inlandschen op uitlandschen steen : hij is inderdaad harder en weerstaat beter aan de luchtgesteldheid.

DE SCHEEPVAART OP DE SCHELDE TUSSCHEN VLISSINGEN EN ANTWERPEN.

In haar verslag over de Begrooting voor het dienstjaar 1905, behandelde de Middenafdeeling het gewichtig vraagstuk der bevaarbaarheid van de Schelde tusschen Antwerpen en Vlissingen.

Naar aanleiding daarvan, stuurde de *Antwerpsche Zeevaartbond*, die alle scheepvaartmaatschappijen en al de reeders wier schepen de Antwerpsche haven aandoen, vertegenwoordigt, den volgenden brief aan den voorzitter der Middenafdeeling :

Antwerpen, 13 Januari 1906.

Den Heere Harmignie, Ondervoorzitter van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, Voorzitter der Middenafdeeling belast met het onderzoek der Begrooting van Financiën en Openbare Werken.

MIJNHEER DE VOORZITTER,

Wij namen kennis van het gedeelte des verslags dat de Middenafdeeling in 1905 toewijdde aan de scheepvaart op de Schelde tusschen Vlissingen en Antwerpen en omgekeerd; wij betreuren dat er zoo weinig gevolg werd gegeven aan de door u voorgestelde maatregelen om zooveel mogelijk de aangehaalde gebreken te verhelpen, en veroorloven ons u bekend te maken met den huidige toestand en de Middenafdeeling te verzoeken ons te blijven bijstaan.

Tusschen Vlissingen en Antwerpen zijn er vele plaatsen waar menige voorzorg moet worden genomen door groote schepen, inzonderheid de geulen van Walsoorden en Bath, beide op Nederlandsch grondgebied gelegen; de vaargeul van Bath is de gevaarlijkste van beide.

Thans is, vooral des nachts, de vaart voor groote stoombooten hoogst onzeker. Zelfs is zij onmogelijk, zonder zich bloot te stellen aan gevaren die geen reeder durft tarten, voor de stoombooten met grooten diepgang, zooals die der *Red Star Line*, van den *Norddeutscher Lloyd*, van de *Peninsular and Oriental Steam Navigation*, enz., en wel om drie redenen :

- 1^o Ontoereikende verlichting;
- 2^o Onvoldoende diepte;
- 3^o Onvoldoend toezicht.

Veroorloof ons deze drie punten kortbondig te ontwikkelen, na u te hebben doen opmerken, dat zoo wij er belang bij hebben des nachts te kunnen varen, het belang der Antwerpsche haven eischt dat die vaart worde mogelijk gemaakt, opdat de schepen er spoediger kunnen binnenvaren en lossen.

1^o *Ontoereikende verlichting.*

Onze aanzienlijkste zeevaartmaatschappijen, die welke de grootste schepen met den meesten diepgang hebben, drongen herhaaldelijk aan opdat er ten minste nagenoeg vijf en twintig lichtboeien tusschen Antwerpen en Vlissingen zouden geplaatst, het getal oeverlichten vermeerderd en hun glans versterkt zou worden. Zelfs hebben wij de bevoegde overheid eene kaart overgemaakte om de plaats dier toestellen aan te duiden. De wet die onlangs werd aangenomen ten gevolge van de sedert jaren gedane vragen, voorziet slechts vijf lichtboeien, wat volstrekt ontoereikend is en aan het voorgestelde doel niet beantwoordt.

De oeverlichten worden niet verplaatst volgens de banken. Het schijnt niet dat de Nederlandsch-Belgische Commissie, belast met den loop der rivier na te gaan en in goeden staat te houden, en daar het meeste nut uit te trekken, al den noodigen ijver aan den dag legt. De Belgische leden, die worden ingelicht door bevoegde loodsen, welke gestadig de Zeeschelde open afvaren, zouden beter in staat zijn de belangen der groote scheepvaart doelmatig te vrijwaren.

2^o Onvoldoende diepte.

Van dag tot dag wordt de vaargeul van Bath slechter. Is dat het gevolg van het indijken van gronden in de nabijheid van de rivier en de vermindering van hare lagere bedding? Daarover kunnen wij geene uitspraak doen, doch wij vestigen uwe aandacht op het volgende feit : Van negentien voet diepte, die de vaargeul van Bath den 1^{er} Juli 1903 had, is zij gedaald tot achttien voet bij lage tij. Voegt men daarbij de twaalf voet bij gewone hooge tij, dan geraakt men thans tot dertig voet, en sommige schepen, onder andere die der *Red Star Line*, meten tot negen en twintig voet; er valt op te merken dat er minstens drie tot vier voet water onder de kiel moet zijn, om behoorlijk te varen : daaruit volgt dat die schepen slechts bij den hoogsten stand der tij Bath voorbij kunnen. Moest daar een schip stranden, het valt sterk te betwijfelen of het vlot zou kunnen geraken en wij zouden gevaar lopen dat Antwerpen versperd en dat de scheepvaart gestremd zou zijn; bij oosterwind of slechte tij is de doorvaart nog moeilijker. Thans wordt er, wel is waar, gebaggerd; men zegt dat er dagelijks 1,500 kubieke meter uit de vaargeul wordt gegraven. Dat werk wordt verricht door een Nederlandschen ondernemer en door den Belgischen Staat betaald, doch wij achten het volstrekt ontoereikend, en om eenen goeden uitslag te bekomen, zou men een tienmaal sterker baggertuig moeten bezigen. De Staat zou verbeterde werktuigen moeten bezitten en deze zenden waar het noodig is, zonder zijne toevlucht te moeten nemen tot bijzondere personen, wier toerusting niet meer schijnt te beantwoorden aan de eischen van het oogenblik.

3^o Onvoldoende toezicht.

Ieder oogenblik moeten de groote schepen van koers veranderen, hunnen gang vertragen of zelfs gansch stilliggen, omdat lichters en binnenschepen den weg versperren, ofschoon zij ter zijde voldoende vaarwater hebben. Heel dikwijls belemmeren zij de vaargeulen, en 't ware noodig door een schip van den Staat de rivier te doen bewaken opdat de verordeningen op de scheepvaart door iedereen getrouw worden nagekomen, tot de bestaande verouderde reglementen herzien zijn.

Dergelijk schip zou ook dienstig kunnen zijn voor in nood verkeerende schepen en in zekere mate verhelpen het gemis van telegraaf- en telefoon-gemeenschap, dat over de gansche lengte tusschen Vlissingen en Antwerpen zou moeten bestaan.

Hopende dat gij het bovenstaande zult willen in overweging nemen, verzoeken wij u, Mijnheer de Voorzitter, de verzekering onzer hoogachting te aanvaarden.

De Secretaris,
J. WILLEMSE.

De Voorzitter,
ALF. AERTS.

*
* *

Niemand zal ontkennen dat de toestand, bekendgemaakt door den brief van den *Antwerpschen Zeevaartbond*, erg is. Voorzeker is het betrekkelijk gemakkelijk de Schelde beter te verlichten ⁽¹⁾ en de gansche rivier strenger te bewaken dan thans geschiedt. Op deze punten vestigt de Middenafdeeling andermaal de aandacht der twee belanghebbende Departementen, dit van Spoorwegen, belast met de verlichting en de politie der rivier, dit van Financiën en Openbare Werken, dat de noodige kredieten hoeft aan te vragen en de werken te verrichten. Zij hoopt dat er onverwijld rekening zal worden gehouden met de opmerkingen der belanghebbende scheepvaartmaatschappijen, welke opmerkingen van aanzienlijk gewicht zijn voor de uitbreiding van het verkeer ter Antwerpsche haven.

De vermindering van de diepte der vaargeul van Bath, hare engte, het bestaan van een dergelijken, schoon minder ergen toestand ter vaargeul van Walsoorden, ziedaar het hoofdfeit dat voortvloeit uit de mededeeling, die wij dachten aan de leden der Kamer te moeten bekendmaken

Moest een enkel schip in de vaargeul van Bath aan den grond geraken, de scheepvaart ware gestremd en, zooals de *Zeevaartbond* zegt, Antwerpen zou afgesloten zijn.

En daar de diepte onder den invloed van onbekende oorzaken gestadig vermindert in de vaargeul van Bath, zou 's lands groote haven, welke het Parlement wil uitbreiden en verbeteren, spoedig in verval geraken.

Toch schijnt het dat de tot hiertoe aangewende middelen om het kwaad te bestrijden, weinig doelmatig zijn.

Wij missen den noodigen tijd om een onderzoek in te stellen naar de oorzaken van den door den *Antwerpschen Zeevaartbond* aangeduiden toestand. De zittijd zal, uit hoofde der verkiezingen, kort zijn, en de Kamer verlangt zonder dralen het verslag over de Begroting van Financiën en Openbare werken te ontvangen.

Doch eenparig verzoekt de Middenafdeeling den achtbaren Minister van Financiën en Openbare werken de aandacht zijner ambtenaren te vestigen op de opgeworpen vraagstukken. Daarvan hangt af het welslagen van de aanzienlijke poging waartoe het land bereid is om Antwerpen te maken tot eene der

(1) De wet van 25 September 1905 (*Staatsblad* van 7 Januari 1906), waarbij wordt goedgekeurd de overeenkomst, den 5ⁿ April 1905 tusschen België en Nederland gesloten ter verbetering van de verlichting der Schelde en dezer mondingen, en waarbij een krediet van 160,000 fr. daarvoor wordt toegestaan, wordt niettemin door den *Antwerpschen Zeevaartbond* in bovenstaanden brief voor ontoereikend gehouden.

eerste havens van de wereld. Niet alleen moeten, het koste wat het wil, de vaargeulen te Bath en te Walsoorden worden gehandhaafd op de diepte die zij eenige maanden geleden nog hadden, maar ook moet de gesteldheid der Zeeschelde derwijze worden veranderd, dat die geulen, door de werking van eb en vloed, eene voldoende diepte kunnen verwerven en behouden om te veroorloven dat te Antwerpen kunnen aankomen die reuzenschepen, welke wij te wachten hebben van den gestadigen vooruitgang der scheepsbouwkunde.

Naar het zeggen der dagbladen, leveren de baggerwerken, sedert maanden voortgezet in de vaargeul te Bath, weinig uitslagen op. Dat was te voorzien. De natuur is sterker dan baggerwerken. Wil men slagen, dan moet men hare werking trachten te verwekken en te handhaven.

DE VAART VAN DE LEI NAAR DE LEPERLEE.

Herhaaldelijk hield de Kamer zich met dat werk onledig.

De vaart, die Henegouw en West-Vlaanderen te water moet verbinden, werd in 1864 aangevangen, doch is op verre na niet voltrokken.

't Is te begrijpen dat reeds het aanhalen van dien verwijderden datum van 1864 ongenoegen bij de belanghebbenden verwekt. Van het openen der vaart verwachten zij eene verlaging van den vrachtprijs van kolen, arduin en zware stoffen over 't algemeen. Zij hopen dat gemakkelijk vervoer te water in hunne streek de nijverheid zal aanbrengen, die, schijnt het, tot hiertoe hunne wenschen verijdt.

Nochtans is het niet voldoende den reeds verwijderden datum van 1864 in te roepen, om de tot de Regeering gerichte klachten over niet-voltrekking der werken te billijken. Men hoeft zich de feiten te herinneren, en het zal niet nutteloos zijn ze den leden der Kamer te herinneren.

't Is niet de Staat die het eerste denkbeeld opvatte om eene vaart van Ieperen tot Komen aan te leggen, maar wel de Naamlooze Vennootschap voor de Vaart van de Lei naar de Ieperlee, wier leden, weinig of niet op de hoogte der technische vraagstukken, enkel dachten aan de uiterste punten, door eenen waterweg te verbinden, Ieperen en Komen.

Die twee plaatsen, nagenoeg op hetzelfde peil gelegen, 't is te zeggen op 15, zijn gescheiden door de Hollebekeberg, 3 kilometer breed en 49 meter hoog. Dus moet de vaart tusschen de beide uiteinden 34 meters opklimmen! De Naamlooze Vennootschap ving de werken aan en bouwde aan beide zijden van den berg veertien sluizen. Toen zij den berg zelven aantastte, met het inzicht de vaart daar doorheen te graven, vond zij aan den voet eene laag blauwe Iepersche klei, terwijl het bovendeel bestaat uit zandklei en zand.

Er ontstonden instortingen, ten gevolge van het afzakken der klei, ondanks de geringe helling der glooiingen, en nadat de Maatschappij onbedacht was begonnen om de vaart door den berg te graven, wendde zij zich tot den Staat, opdat deze de werken zou overnemen en voortzetten.

Op het aandringen der leden van Kamer en Senaat, voor het arrondissement Ieperen, alsmede van de bevolking, stemde de Regeering toe om de

vaart over te nemen en reeds in 1888 droeg zij de voltrekking der werken op aan het Bestuur van Bruggen en Wegen.

Nochtans werd de eindovereenkomst tusschen den Staat en de Naamlooze Vennootschap eerst den 3ⁿ April 1894 gesloten. Doch daarvoor werd door den Staat niet gewacht om sommige kunstwerken in goeden staat te herstellen en zelfs gansch te vernieuwen. De houten ophaalbruggen werden in ijzer herbouwd; eveneens werd eene sluis herbouwd; de sluiswachtershuizen werden in goeden staat hersteld, en eindelijk werd krachtdadig de hand gelegd aan de doorgraving van den Hollebekeberg. Een tunnel van 300 meter lengte werd op het verhevenste punt gebouwd, daar waar er een hoogteverschil van 21 meter is. Ongelukkig zijn de eerste 100 meter van den tunnel, die te licht waren gebouwd, ingestort en anderzijds hebben aanzienlijke en talrijke aardinzakkingen de aardwerken verlamd en de vaart op menige plaats en op groote lengte onderbroken, niettegenstaande dat de glooiingen op sommige plaatsen eene helling van 10 op 1 hadden.

Sedert 1893 zijn de werken stilgelegd.

En de indruk, welke wordt ondervonden door den bezoeker die de ingenieurkunst verstaat, is dat men zich te Hollebeke bevindt tegenover een der meest ingewikkelde, der lastigste vraagstukken welke zich kunnen voordoen.

Ook kan men onmogelijk van den goeden wil eens ministers alleen verwachten dat werken van dien aard in een bepaalden tijd worden ondernomen.

Om de hand aan 't werk te doen slaan, moet men zeker zijn van te slagen.

De Regeering gelastte den heer Froidure, eerstaanwezend ingenieur van Bruggen en Wegen te Ieperen, naar Frankrijk te gaan, om de stelsels te bestudeeren die daar op de Oosterspoorwegen worden toegepast tot versterking der glooiingen van sommige doorgravingen, waar lagen waren afgeschoven.

Deze uitstekende ambtenaar kondigde den uitslag zijner studiën af in de *Annales des travaux publics* (April 1897), en zijne gevolgtrekkingen betreffende den doorsteek van Hollebeke, steunende op langdurige en geduldige proefnemingen, werden in hetzelfde tijdschrift opgenomen (April 1900).

Nergens in Frankrijk vond de heer ingenieur Froidure eene doorgraving die zulke erge bezwaren opleverde als die welke men te Hollebeke aantrof.

Dus mag men niet lichtzinnig te werk gaan, en is het te begrijpen dat de Minister, die zedelijk verantwoordelijk is voor het stelsel dat zijn Beheer hem zou aanbevelen, overweegt en aarzelt en dat hij zelfs gewacht heeft.

Het te ondernemen werk is inderdaad van zulken aard dat, ware het minder gevorderd, het wellicht beter zou geweest zijn van de vaart af te zien en te trachten Ieperen met Henegouw te verbinden door middel van eene andere, redematigere vaart.

Nochtans is het, nu de zaken zooverre staan, niet meer mogelijk van het voltrekken der vaart af te zien.

De Middenafdeeling is van oordeel dat, daar de Minister zich bevindt tegenover uitdrukkelijke voorstellen, sedert jaren goed bestudeerd en gerijpt

door een verdienstelijken ingenieur, eene oplossing eerlang noodig is. Het schijnt haar toe dat het stelsel, aan de hand gedaan door den eerstaanwezenden ingenieur Froidure, ten minste kan worden beproefd op een deel der doorgraving, groot genoeg om te kunnen oordeelen over de uitslagen van het stelsel.

De Middenafdeeling hoopt dat de heer Minister van Financiën en Openbare Werken dit gevoelen zal beamen. Zij vestigt er zijne welwillende aandacht op, want het is dringend noodig een kunstwerk te voltooien, waarvan de belanghebbende bevolking groote voordeelen verwacht.

HET PROVINCIAAL GOUVERNEMENTSHOTEL TE BRUGGE.

Met genoegen zag de Middenafdeeling dat op de Begrooting een krediet van 300,000 frank is uitgetrokken voor de voltooiing van het provinciaal Gouvernementshotel te Brugge.

Acht-en-twintig jaar geleden, deed de Staat de gebouwen sloopen, die de Oostzijde der Groote Markt te Brugge omzoomen, en werd de bres gemaakt, waar het nieuw provinciaal hotel en het Postkantoor moeten worden opgericht. Dit laatste is voltooid. Het provinciaal hotel is gedeeltelijk gebouwd, doch de aangebrachte steenen van boven tot beneden aan den zijkant van het gebouw naar de Philipstock-sstraat bewijzen duidelijk dat het werk niet is voltrokken.

Is het eerste krediet van 300,000 frank uitgetrokken om onmiddellijk uit te voeren de zorgvuldig opgemaakte plannen der heeren bouwkundigen Buyck en Delacenserie, ten einde de Proostdij te verlengen en ten minste gedeeltelijk de bouwvallen te vervangen, die thans de Breidelstraat tusschen het Postkantoor en de Proostdij ontsieren ?

Ongetwijfeld zou de Kamer met genoegen een bevestigend antwoord daarop van den heer Minister vernemen en volgaarne hooren dat dit gedeelte der werken eerlang wordt aanbesteed.

Het eindplan voor het provinciaal hotel zelf is tot hiertoe nog slechts gedeeltelijk uitgevoerd. Het middenstuk, in torenvorm verheven, moest twee zijvleugels hebben, waarvan de nog te bouwen zou bevatten de woning van den huisbewaarder, zalen voor den Herzieningsraad en voor de Bestendige Deputatie van den Provincieraad, en eindelijk de aanhoorigheden.

De Middenafdeeling hoopt dat het merkwaardig gebouw, door de Regeering aan de stad Brugge geschonken, eerlang voltooid zal worden. Te Brugge vraagt de openbare meening met aandrang de voltooiing van dat werk en de inrichting der Groote Markt, eene der meest belangwekkende in gansch het land.

DE VAART VAN HET CENTRUM.

Deze vaart vangt aan te La Louvière en loopt naar Bergen, waar zij de vaart van Bergen naar Condé vervoegt. Tusschen La Louvière en Bergen zijn ontworpen drie nieuwe hijschuigen, bestemd om de schepen op het peil der achtereenvolgende kanaalvakken te heffen.

Het metselwerk van deze drie kunstwerken is gemaakt.

Naar aanleiding van die vaart en van die werken, stelde de Middenafdeeling den heer Minister de volgende vraag :

Vraag.

Verleden jaar antwoordde de heer Minister op eene vraag der Middenafdeeling dat de aanbesteding der metalen stukken voor de drie hijschtuigen op de vaart van het Centrum afhing van het onderzoek naar het beste stelsel. « Eerlang, voegde de heer Minister er bij, wordt eene beslissing genomen, en de Regeering hoopt dat de vaart binnen drie of vier jaar voor het verkeer kan worden opengesteld. »

De Afdeeling verlangt te weten of dat onderzoek is afgelopen. Zij is van oordeel dat, daar het metselwerk der drie hijschtuigen is voltrokken, de vraag niet meer hoeft gesteld of de hijschtuigen kunnen vervangen worden door hellingen. Zij uit den wensch dat de hijschtuigen onverwijld worden aanbesteed, en verzoekt den heer Minister haar te laten weten :

- 1^o Hoeveel tot hiertoe werd uitgegeven voor de vaart van het Centrum ;
- 2^o Wanneer de werken werden aangevangen ;
- 3^o Welk verkeer de Regeering verwacht langs dezen nieuwen voerweg ;
- 4^o Wanneer de vaart geopend kan worden.

Antwoord.

De studiën, waarvan sprake was in het antwoord van verleden jaar, zijn niet afgelopen.

De werken der vaart van het Centrum werden in 1882 aangevangen ; op einde 1905 was daaraan 18,085,000 frank besteed.

Voor het tijdstip waarop de vaart waarschijnlijk voor het verkeer kan worden opengesteld, kan men zich slechts houden bij wat in voormeld antwoord werd gezegd.

Over den omvang van het voorziene verkeer bevat de Memorie van toelichting voor het ontwerp van wet, waarbij het eerste krediet werd toegekend, en het verslag der Middenafdeeling over dat ontwerp (wet van 4 Augustus 1879) gunstige beschouwingen, doch er wordt gevreesd dat zij niet volkomen worden verwezenlijkt.

* * *

Dat antwoord is weinig geruststellend.

Den 8^{en} Maart 1904 antwoordde de heer de Smet de Naeyer op eene hem gestelde vraag, dat de vaart van het Centrum in 1907 geopend zou worden en dat de metalen stukken voor de drie nog op te richten hijschtuigen eerlang zouden worden aanbesteed.

Moet men, zooals de heer Minister thans schrijft, zich houden aan het antwoord der Regeering in 1905 aan de Middenafdeeling, dan zou het binnen twee of drie jaar zijn dat de vaart van het Centrum kan worden geopend, dat is in 1908 of 1909.

Doch is het anderzijds waar dat de studiën betreffende de keus van het beste stelsel om de schepen over veel verschillende hoogten te brengen, niet zijn afgelopen, dan spreekt het vanzelf dat de vaart niet binnen den aangekondigden tijd van twee of drie jaar voor het verkeer kan worden opengesteld.

Hoe het ook zij, de reeds uitgegeven sommen, die 18 millioen bedragen, de vier en twintig jaar die sedert den aanvang der werken verliepen, zouden wel eene krachtige poging billijken, om de vaart van het Centrum eindelijk in gebruik te stellen.

DE VAART VAN CHARLEROI OP BRUSSEL.

Over dat belangrijk werk stelde de Middenafdeeling onderstaande vraag, waarop het navolgend antwoord werd gegeven.

Vraag.

De heer Minister wordt verzocht de Middenafdeeling bekend te maken :

1^o Den tegenwoordigen toestand der werken tot verbreeding der vaart van Charleroi op Brussel;

2^o Wat de vaart en hare verbetering tot hiertoe hebben gekost;

3^o Welke uitgave wordt geraamd voor de voltrekking der werken, met afzonderlijke aanduiding der uitgave, voorzien voor het vak van Brussel (terminus) op Hal;

4^o Wanneer de verbreedingswerken werden aangevangen;

5^o Wanneer de Regeering hoopt de op gansch hare lengte verbrede vaart voor het verkeer te kunnen openstellen.

Antwoord.

1^o De verbreeding der vaart van Charleroi op Brussel, met inbegrip der vertakkingen van het Centrum, is gansch voltrokken tusschen de Samber en de sluis 23; het bouwen van zes sluizen met grooten waterval, te maken op het grondgebied der gemeenten Arquennes, Feluy en Ronquières, werd in 1903 aanbesteed en eerlang wordt eene reeks nieuwe werken, tusschen de sluizen 23 en 42, aanbesteed;

2^o De vaart van Charleroi op Brussel kostte aan de concessiehoudende Maatschappij, die ze aanlegde, nagenoeg 10,500,000 frank. In 1869 werden de vertakkingen van het Centrum overgenomen voor 2,450,000 frank. De verbreeding der vaart, volgens het programma van 1879, kostte tot hiertoe 32,482,000 frank, zonder de 1,950,000 frank voor de verbreeding der negen eerste vakken, van 1854 tot 1857 uitgevoerd;

3^o De voorziene uitgave tot voortzetting der verbreedingswerken, volgens het thans uitgevoerd wordend programma, is geraamd op 19,196,000 frank, waaronder nagenoeg 9 millioen voor het te veranderen vak tusschen Hal en de Sainteletteplaats te Brussel.

4^o De verbreeding der vaart werd uitgevoerd van 1854 tot 1857, voor het gedeelte tusschen de Samber en de sluis n^o 9. Bij de wet van 1879 werd later beslist de vaart op gansch hare uitgestrektheid te verbreedten, met inbegrip der vertakkingen van het Centrum; deze laatste werken werden in 1882 aangevangen.

5^o De Regeering kan thans op dat punt nog niet antwoorden, namelijk omdat de onteigeningen nog niet voltrokken zijn.

* * *

Dus is de verbreeding der vaart van Charleroi op Brussel sedert eene halve eeuw aangevangen. Tot hiertoe besteedde de Staat aan dien grooten gemeenschapsweg nagenoeg 37 millioen, en hij moet, zegt de Minister, er nog 19 uitgeven, zonder de onvoorziene kosten, om de vaart gansch te verbreedten en in goeden toestand te brengen. Daarenboven zal het vak van Hal op Brussel voorzeker groote moeilijkheden opleveren.

Dergelijke traagheid sedert zooveel jaren misnoegt met reden de nijveraars en handelaars die belang hebben bij de voltooiing der vaart en billijken in ruime mate de grief van hen die bevestigen dat in België veel werken van openbaar nut worden aangevangen, doch niet steeds voltooid. Met genoegen zou de Kamer vernemen dat de 60 millioen welke de vaart van Charleroi op Brussel aan België zal hebben gekost, eerlang voor handel en nijverheid het daarvan verwachte nut voor het land zullen opleveren.

DE TOL- EN BARREELRECHTEN.

Onderstaande vraag werd den heer Minister gesteld en gaf aanleiding tot het daaropvolgend antwoord :

Vraag.

De Middenafdeeling denkt den heer Minister nogmaals de volgende vraag te mogen onderwerpen, waarop het antwoord niet ten gepasten tijde kon worden geleverd :

« De Middenafdeeling verlangt eene tabel, per provincie, van de bruggen en wegen van allen aard waarop den 1^{en} Januari 1905 nog tol- of barreelrechten bestonden.

» Verzoek om tegenover ieder voorwerp op te geven den huidige duur der vergunning, en aan wie, Staat, provincie of gemeente, de eigendom moet toekomen wanneer de vergunning ten einde loopt. »

Antwoord.

De twee hier bijgevoegde tabellen geven de verlangde inlichtingen.

I. — *Lijst der geconcedeerde bruggen, waar op den 1^o Januari 1905 nog tolgelden werden geheven.*

AANDUIDING DER TOLBRUGGEN.	AFLOOP der concessie.	Bestuur dat den eigendom verkrijgt na afloop der concessie.
----------------------------	-----------------------------	--

Provincie Oost-Vlaanderen.

1 ^o Brug des spoorwegs van Mechelen op Terneuzen over de Schelde te Temsche. (Voetgangersbrug)	1 ^{ste} Januari 1861.	De belanghebbende gemeente.
2 ^o Denderbrug te Dendermonde op de baan van Dendermonde op Brussel	Er wordt slechts bruggeld betaald voor de schepen.	De stad Dendermonde.
3 ^o Bogaardbrug over den Dender te Dendermonde.	Id.	Id.

Provincie Luik.

1 ^o Brug over de Maas te Visé	Op 30 November 1952.	De Belgische Staat.
2 ^o Brug over de Maas te Argenteau	In 1860.	De Belgische Staat en de gemeente.

Provincie Antwerpen.

1 ^o Brug over den Rupel te Boom	23 Januari 1943.	De Belgische Staat.
2 ^o Brug over de Vliet in 't gehucht Eikenvliet op Hingene	Onbeperkt.	Bijzonder eigendom. Er wordt bruggeld betaald door de schepen en tolgeld voor den overtocht.

II. — *Lijst der geconcedeerde buurtwegen waar op den 1^o Januari 1905 nog barreelrechten bestonden.*

AANDUIDING DER WEGEN.	AFLOOP der concessie.	Bestuur dat den eigendom verkrijgt na afloop der concessie.
-----------------------	-----------------------------	--

Provincie Antwerpen.

1 ^o Eekeren op Antwerpen over Wilmarsdonk en Austruweel	12 Januari 1907.	Gemeente Eekeren.
2 ^o Eekeren-Donk-Brasschaat	Id.	
3 ^o Eekeren op Hoevenen	Id.	
4 ^o Antwerpen op Eekeren	30 December 1912.	

AANDUIDING DER WEGEN.	EINDE der vergunning.	Bestuur wien de eigendom toekomt na verloop van de vergunning.
-----------------------	-----------------------------	---

Provincie Antwerpen (vervolg).

5° Santvliet naar Ossendrecht	31 Januari 1909.	Gemeente Santvliet.
6° Wommelghem naar de krijgsbaan	31 December 1906.	Id. Wommelghem.
7° Zwanenweg naar Beirendrecht	Id.	Id. Beirendrecht.
8° Oelegem naar Wyneghem	Id.	Id. Wyneghem.
9° Stabroeck-Gebucht naar Hoogeind.	27 Augustus 1905.	Id. Stabroeck.
10° Oorderen naar Hoevenen en Stabroeck.	9 November 1909.	Id. Hoevenen en Stabroeck.
11° Wyneghem naar Schooten	31 December 1906.	Id. Wyneghem.
12° Stabroeck naar Beirendrecht	7 Juli 1913.	Id. Stabroeck.
13° Beirendrecht naar Antwerpen	31 December 1906.	Id. Beirendrecht.
14° Brecht naar Schooten	1 Mei 1905.	Id. Brecht.
15° Schooten naar Keizenbroeck	26 April 1912.	Id. Schooten.
16° Id. naar Brecht	Id.	Id. id.
17° Id. naar Wyneghem	Id.	Id. id.
18° Halle naar Santhoven	23 Maart 1906.	Id. Halle-Santhoven.
19° Deurne naar Merxem	4 Augustus 1909.	Id. Deurne-Merxem.
20° Viersel naar Grobbendonck.	17 Maart 1906.	Id. Viersel-Grobbendonck.
21° Herentbals naar Wommelghem.	31 December 1906.	Id. { Borgerhout-Deurne. Borsbeek-Wommelghem.
22° Herenthals naar Deurne.	Id.	Id. { Borgerhout-Deurne. Borsbeek-Wommelghem.
23° Wyneghem naar 's Gravenwezel	Id.	Id. Wyneghem 's Gravenwezel.
24° Ranst naar de baan van Lier naar Oostmalle.	26 Juli 1912.	Id. Ranst.
25° Herenthals naar Ranst	26 September 1906.	Id. id.
26° Lillo naar Beirendrecht	31 December 1906.	Id. Lillo.
27° Id. naar Kruisschans en Oorderen		
28° Id. naar Stabroeck.	Id.	Id. Lillo.
29° Lillo (fort) naar Santvliet		
30° Austruweel over Oorderen naar Lillo	11 Mei 1905.	Id. Austruweel-Oorderen-Wil - marsdonck.
31° Itegem over Wiekevorst naar Morckhoven.	11 Mei 1907.	Id. Wiekevorsten Morckhoven.
32° Mechelen naar Cappelle-ten-Bossche	18 October 1908.	Id. Hombeek.
33° Ruysbroeck naar Klein-Willebroeck	19 April 1904.	Id. Ruysbroeck.
34° Keerbergen naar Bonheyden te Pasbrug	2 Augustus 1912.	Id. Bonheyden.
35° Waver-O.-L.-Vrouw naar de provinciale baan	24 Februari 1906.	Id. Waver-O.-L.-Vrouw.
36° Waver-Sinte-Kathelyne naar de provinciale baan.	18 October 1908.	Id. Waver-Sinte-Kathelijne.
37° Battel over Thisselt naar Leest.	7 September 1909.	Id. Leest.

AANDUIDING DER WEGEN.	EINDE der vergunning.	Bestuur wien de eigendom toekomt na verloop van de vergunning.
-----------------------	-----------------------------	---

Provincie Antwerpen (vervolg).

38° Kessel te Herenthals naar Bevel.	11 Mei 1906.	Gemeente Bevel.
39° Oevel naar Tongerlo	11 Mei 1911.	Id. Oevel.
40° Herenthals naar Morckhoven	2 Juli 1908.	Id. Herenthals-Morckhoven.
41° Berlaer naar Herenthals.	27 April 1906.	Id. Herenthals.
42° Herenthals naar Bouwel.	20 April 1906.	Id. id.
43° Meerhout naar Gheel-Genendyck-Eynthout- Mol Olmen-Vorst.	31 Augustus 1912.	Id. Meerhout.
44° Olmen naar Meerhout-Mol-Baelen en Oost- ham	31 December 1906.	Id. Olmen.
45° Veerle naar Eynthout	7 Juni 1906.	Id. Veerle-Eynthout.
46° Veerle over Vorst naar 't Kamp.	31 December 1904.	Id. Vorst.
47° Gheel over Eynthout naar Zammel.	27 October 1906.	Id. Gheel.
48° Grobbendonck naar de provinciale baan in de richting van Bouwel	9 Maart 1906.	Id. Grobbendonck.

Provincie Brabant.

1° Dreef van het kasteel te Heverlé	13 Juli 1933.	Niet bepaald in het vergunningsbesluit.
---	---------------	---

Provincie West-Vlaanderen.

1° Ruysselede naar Beernem	5 April 1907.	Gemeente Ruysselede.
--------------------------------------	---------------	----------------------

Provincie Oost-Vlaanderen.

1° Calloo naar Doel.	2 Augustus 1933.	De Belgische Staat.
2° Kieldrecht naar Doel.	23 Januari 1941.	Id.
3° Kerkbrugge naar Cluysen	11 December 1934.	Id.
4° Kerkbrugge naar Langerbrugge.	27 Juli 1937.	Id.
5° Maldegheem naar Aeltre	1 Maart 1936.	Id.
6° Bassevelde naar Bouchaute	6 Mei 1936.	Id.
7° Watervliet naar Ysendyke	1 December 1945.	Id.
8° Sint-Laureins naar Adegem (Balgerhoeck).	17 Juni 1943.	Id.
9° Kerkbrugge naar Terdouck	24 October 1944.	Id.
10° Loochristi (Loozenboer) naar Laarne	8 April 1951.	Id.
11° Ertvelde over Oost-Eekloo naar Lembeke.	6 December 1948.	De provincie.
12° Beveren naar Calloo.	Onbepaald: wanneer het gestort kapi- taal zal uitgekeerd zijn.	Gemeente Beveren-Calloo.
13° Drongen over Meerendree naar Hansbeke.	13 October 1930.	Id. Drongen.
14° Kieldrecht over Meerdonck en De Klinge naar de Nederlandsche grens.	7 Mei 1937.	Id. Kieldrecht.
15° Venebroeck naar Meerdonck	24 Februari 1938.	Id. Venebroeck.
16° Ertvelde naar Cluysen	31 December 1907.	Id. Ertvelde.
17° Waterland-Oudemans naar St-Jan-in-Eremo.	15 Maart 1908.	Id. Waterland.

AANDUIDING DER WEGEN.	EINDE der vergunning.	Bestuur wien de eigendom toekomt na verloop van de vergunning.
-----------------------	-----------------------------	---

Provincie Luik.

1 ^o Steenweg van Vaux naar Chênée	13 April 1912.	De gemeenten.
2 ^o Van de grens der provincie naar de baan van Hoei op Stavelot	1 Februari 1911.	Id.
3 ^o Jemeppe, naar Loncin en naar Hollogne- aux-Pierres	18 November 1908	Id.
4 ^o Rosart naar Jemeppe-Bergen naar Chokier- Bergen naar Tihogne, Tihogne naar Crot- teux	1 Mei 1909.	Id.
5 ^o Vivegnies naar Devant-le-Pont	31 Mei 1908.	Id.
6 ^o Oupeye naar de baan van Tongeren naar Visé.	30 Augustus 1905.	Id.
7 ^o Warsage naar Wadeux, Mortroux naar de Trois Cheminées	13 September 1906.	Id.
8 ^o Jupille naar Herve	27 Maart 1909.	Id.
9 ^o Baan Bronchaut	11 October 1910.	Id.
10 ^o La Rochette naar Pieheu (Jupille) over Romsée en de statie van Beyne	24 October 1909.	Id.

Provincie Limburg.

1 ^o Veerle naar het kamp van Beverloo.	31 December 1903.	De gemeente Quaadmechelen.
---	-------------------	----------------------------

Provincie Luxemburg.

Niets	—	—
-----------------	---	---

Provincie Henegouw.

1 ^o Wihéries naar Bavay	2 September 1930.	De gemeenten.
2 ^o Drie steenwegen op grondgebied Wihéries .	24 December 1930.	Gemeente Wihéries.
3 ^o Chaumée, Richebt en Pauvel.	De vergunning is onbeperkt.	—
4 ^o Vertakking te Châtelet naar Couillet en Florennes en vertakking te Châtelet naar Charleroi en Acoz	31 December 1934.	De Belgische Staat.
5 ^o Dour naar Hornu, of « steenweg van War- quignies »	De vergunning is onbeperkt	Id.
6 ^o Baan van Bascoup naar Payt	Id.	Id.
7 ^o Vertakking van de baan van Doornik op Antoing, linkeroever, op den weg van Doornik naar Antoing, rechteroever der Schelde	9 Maart 1943.	Id.
8 ^o Steenweg tusschen de gemeenten Kain en Ramegnies-Chin	1 November 1946.	Id.

Provincie Namen.

1 ^o Baan van Mettet naar Gougnies	1 Augustus 1933	De Belgische Staat
2 ^o Couvin naar Cul-des-Sarts en vertakking naar Gorraux	18 April 1910.	De gemeenten.
3 ^o Moignelee naar Fleurus	31 December 1906.	Id.

*
* *

Herhaalde malen is reeds gevraagd geworden de Kamer het bedrag te doen kennen van de sommen jaarlijks besteed in iedere provincie aan het herstellen van de Staatsbanen.

De Middenafdeeling heeft die vraag overgemaakt aan den Minister. Zij drukt den wensch uit, naar aanleiding van die vraag en van het bekomen antwoord, dat de Regeering de goedheid zou hebben, ieder jaar bij het ontwerp van Begrooting eene nota te voegen met vermelding van de uitgaven het jaar te voren besteed aan het onderhouden van de wegen in iedere provincie.

Vraag.

Artikel 33^a der Begrooting behelst een gezamenlijk krediet van 4 miljoen 900,000 frank voor het bestrijden van de gewone onderhoudskosten der Staatsbanen.

De Middenafdeeling wenschte, eenerzijds, de lengte der Staatsbanen per provincie te kennen en, anderzijds, het bedrag van het krediet voorzien voor het onderhoud van bedoelde banen in iedere provincie.

Ware het niet mogelijk die aanwijzingen te geven voor 1906, dan zou de Middenafdeeling die willen voor 1905.

Antwoord.

Lengte der Staatsbanen (op 31 December 1904):

	Kilom.
Provincie Antwerpen	587.10
— Brabant	697.50
— West-Vlaanderen	916.34
— Oost-Vlaanderen	703.47
— Henegouw	829.29
— Luik	1,072.27
— Limburg	721.61
— Luxemburg	1,113.01
— Namen.	1,181.44
HET RIJK.	7,821.83

Het is niet mogelijk afzonderlijk per provincie de sommen op te geven, welke in 1906 zullen besteed worden aan het onderhoud van die banen.

Uitgaven van het jaar 1905.

Antwerpen	fr. 240.813 42
Brabant	468,445 42
West-Vlaanderen	673,798 45
Oost-Vlaanderen	548,531 44
Henegouw	836,939 91
Luik	653,911 36
Limburg	733,464 96
Luxemburg	213,392 50
Namen	416,751 17
TOTAAL.	fr. 4,788,048 63

*
* * *

Ten gevolge van opmerkingen in de Kamer gedaan bij de behandeling van de Begrooting van Financiën en van Openbare Werken, in 1903, kwam het nuttig voor volgende vraag aan de Regeering te onderwerpen :

Vraag.

Tot wien wendt zich het Ministerie van Openbare Werken om de minimum-dagloon te bepalen, voorzien in de lastenkohieren der ondernemingen van openbare werken? Waarom raadpleegt het dienaangaande niet de bevoegde afdelingen der Nijverheids- en Arbeidsraden?

Legt de Staat gezondheidsvoorzorgen op aan de ondernemers van openbare werken, die het goed vinden ter beschikking van hunne werklieden, barakken te stellen hetzij om er te eten, hetzij om er te slapen, of die bakken bezigen waarin de werklieden moeten werken onder eene soms aanzienlijke drukking van geperste lucht?

Antwoord.

Het bedrag der loonen, voorzien in de lastenkohieren opgemaakt door het Beheer van Bruggen en Wegen, wordt vastgesteld naar de loonen in voege in de streek waar de werken worden uitgevoerd; de ingenieurs nemen daartoe inlichtingen, namelijk bij de werkliedensyndicaten en de syndicale kamers van ondernemers.

De officieele raadpleging van de bevoegde onderafdeelingen der plaatselijke afdeelingen van de Nijverheids- en Arbeidsraden, zou, uit hoofde van de bestuurspleegvormen, vertragingen veroorzaken in strijd met de dringendheid der werken.

Het algemeen lastenkohier, artikel 13^{bis} (1), beveelt de meest omstandige voorzorgen in zake van kambuizen en barakken. Het eenig geval, waarbij geperste lucht wordt gebezigd onder eene betrekkelijk sterke drukking, is voorzien in het lastenkohier n^o 33 van 1903, dat op bladzijde 9 (2) de te nemen voorzorgen aanduidt voor de veiligheid en het wenschelijk gemak van het personeel.

(1) • ART. 13^{bis}. — De kambuizen, opgericht door den aannemer of dezes bedienden en bestemd voor de werklieden op de werken gebezigd, worden gemaakt naar het programma dat het onderwerp uitmaakt van Bijlage II (welke de meest nauwgezette omstandigheden opgeeft) en het minimum aanduidt van de te verwezenlijken gezondheidsvoorwaarden. In geen geval hoegenaamd mogen ze veranderd worden in slijterijen van sterke dranken. »

(2) • Voor het werken onder geperste lucht wordt bevolen dat de bakken voor arbeiders voorzien zijn van bijzondere schouwen uitsluitend dienende voor het in- en uitgaan der manschappen, en dat ze op zulke wijze ingericht en in werking kunnen gesteld worden dat ze te allen tijde, veilig en gemakkelijk toelaten : 1^o Het onmiddellijk afdalen, in het werkruim, van de bedienden van 't Bestuur, zonder dat dezen noodig hebben iets te doen waarvoor de medehulp noodig is van iemand van binnen in dat werkruim; 2^o het onmiddellijk uitkomen van al

REINIGEN VAN HET WATER.

De Middenafdeeling belast met het onderzoek van het ontwerp van Begrooting van 't Ministerie van Financiën en Openbare Werken in 1903, sloot het hoofdstuk dat zij besteed had aan de quæstie van het reinigen van 't water onzer stroomen, rivieren en vlieten, met volgenden wensch :

« Het aanzienlijk belang aan het vraagstuk verbonden doet ons verhoplen dat de Kamer hare medewerking niet zal weigeren voor de maatregelen welke de Regeering haar zou voorstellen. »

Daar geen enkel voorstel tot hiertoe aan de Kamer gedaan werd door de Regeering, heeft de Middenafdeeling volgende vraag gesteld aan den achtbaren heer Minister van Financiën en Openbare Werken :

Vraag.

Onder voorzitterschap van den heer Beco en samengesteld uit de ambtenaren van de Ministeriën van Nijverheid en Arbeid, van Financiën en Openbare Werken, en van Landbouw, werd, verscheidene jaren geleden, eene Commissie aangesteld om het reinigen te bestudeeren van 't water van rivieren en vlieten.

De Middenafdeeling wenscht mededeeling te bekomen van de verslagen en besluiten dier Commissie. Zij wenschte te weten welk gevolg gegeven werd aan bewuste besluiten en welk Ministerie belast werd zich ermede bezig te houden.

Antwoord.

Twee verslagen werden door de Commissie overgelegd. Het eerste met aanduiding van den staat der waterloopen in Engeland en beschrijving van de middelen tot reiniging in dat land gebezigd, werd overgedrukt in de *Annales des Travaux publics* van 1903, bladzijde 525 en volgende; een exemplaar van het tweede verslag is hier bijgevoegd.

Reinigingsproeven door verschillende middelen werden beproefd op verschillende plaatsen van 't Land ten gevolge van de werkzaamheden der Commissie.

Het vraagstuk hoort tevens tot de bevoegdheid van 't Ministerie van Landbouw en van dit van Openbare Werken.

de personen die op een bepaald oogenblik opgesloten zijn in het werkruim. Bij het optellen van 't getal dier personen zal men vier man van 't Bestuur medetellen.

• De werken worden 's nachts verlicht en bewaakt. Het werkruim van de bakken met geperste lucht wordt electrisch verlicht.

• Degelijke leuninglen zijn bevestigd op de gevaarlijke plaatsen.

• Al de vereischte schikkingen worden genomen in 't belang van de gezondheid en de veiligheid der werklieden.

• In algemeene woorden, de ondernemer past op eigene kosten en eigene verantwoordelijkheid al de nuttige maatregelen toe om te beantwoorden aan bovenstaande voorwaarden.

• Hij kan geen vergoeding hoegenaamd eischen wegens de kosten welke hij uit dien hoofde heeft moeten dragen. »

* * *

Het zal niet nutteloos wezen, meenen wij, de leden der Kamer onder oogen te leggen de bijzonderste voorstellen welke de Commissie, belast met de studie betreffende het bederven van de waterloopen, in Juli 1902, aan de Regeering deed geworden, voorstellen waaraan tot hiertoe geen wetgevend gevolg werd gegeven :

« I. — Ten einde meer eenheid te kunnen geven aan de voorschriften betreffende de bevuilde waters in de watervlieten uitgestort, is het onontbeerlijk dat de wet aan het middenbestuur de mogelijkheid voorbehoude om tusschen te komen in het opstellen van de machtigingen betreffende de niet bevaarbare watervlieten.

» II. — De provinciale overheden de bevoegdheid behoudende welke haar door de wet van 7 Mei 1877 werd toevertrouwd, zal het volstaan, om het beoogde doel te bereiken, die bevoegdheid te wijzigen over het enkel volgende punt :

» Elke akte uitgaande van de provinciale overheid houdende afwijking van het verbod om spoelwater of vuilwater in de watervlieten uit te storten, diende ten algemeenen maatregel onderworpen te worden aan het middenbestuur; dit bestuur zou het recht hebben de erin bepaalde voorwaarden voor het besmetten van de watervlieten te beletten, te veranderen of aan te vullen indien het zulks nuttig acht; maakt dit bestuur geen gebruik van dat recht binnen een bepaald tijdstip, dan zou de machtiging van rechtswege bestendig worden en *ne varietur*.

» III. — De wet zal aan de Regeering het recht moeten gunnen om in eene algemeene verordening, toepasselijk op al de watervlieten al of niet bevaarbaar, de hoofdvoorwaarden te bepalen welke na te leven zijn bij het verleenen van de machtigingen tot het uitstorten, in de vlieten, van bevuild of van spoelwater. Die verordening zou, onder andere, den aanvrager de verplichting opleggen om bij zijne aanvraag eene nota te voegen met bepaalde opgave van de werkwijze welke hij schikt te bezigen om zijn water te zuiveren alvorens het uit te storten. Het onderzoek, in te stellen vóór het toekennen van de machtiging, zou de waarde van die werkwijze opgeven.

» De wet en de algemeene verordening zullen overgangsbepalingen vervatten ten einde de gemeenten en de fabrikanten die thans hun spoelwater in watervlieten uitstorten, zich in regel te stellen met de nieuwe regeling binnen de palen welke de overheden benodigd zullen achten door de vereischen der volksgezondheid en strookende met de belangen der nijverheid.

» Die overgangsbepalingen zullen, onder andere, de tijdsbestekken behelzen, aan die gemeenten en fabrikanten toe te staan : 1° om aan de bevoegde overheid hunne aanvraag over te maken voor het behouden van hunne machtiging mits zij zich gedragen naar de bepalingen van § III; 2° om de reinigingsloestellen in te richten welke hun zouden bevolen worden. »

De Middenafdeeling kan enkel de hoop uitdrukken dat de Regeering

weldra de Kamers een wetsonwerp zal voorleggen welke de steeds toernemende besmetting van de watervlieten meer en meer noodig maakt.

* * *

Volgende vraag en het antwoord van den heer Minister maken elke voorafgaande uitlegging overbodig.

Vraag.

De kredietsverhoogen voorgesteld bij artikelen 13 en 15 der Begroo-ting, en die eene gezamenlijke verhooging van 405,100 frank behelzen, zullen toelaten, zegt de heer Minister in zijne *Inleidende Nota*, van 1906 af het bedrag te verhoogen der jaarwedden van het lagere personeel der accijns- en toldiensten.

De Middenafdeeling wenschte te weten naar welke schaal en naar welke regelen de heer Minister schikt het nieuw krediet van 405,100 frank te ver-
deelen.

Antwoord.

Daar sommige bijzondere punten van de nieuwe regeling nog niet vastge-
steld zijn, zou de Regeering thans op de vraag niet kunnen antwoorden.

* * *

Dat antwoord schijnt maar weinig te strooken met het bedrag der gevraagde kredieten. De heer Minister vraagt immers een bijkrediet van 125,000 frank voor het lager personeel van den accijnsdienst welke, zegt men, nagenoeg 1,000 man telt, en een bijkrediet van 280,100 frank voor het lagere personeel van den toldienst, samengesteld, naar men beweert, uit nage-
noeg 5,820 bedienden met inbegrip van de mannen gehecht aan den dienst van de opsporing ter zee en 800 tijdelijke bedienden

Het bedrag zelf van die kredieten, vooral van dit bestemd voor de tolbe-
dienden, had de Middenafdeeling er toegebracht te denken dat het bedrag der verhoogen, aan de belanghebbenden toe te kennen, de rechtvaardiging was van de nieuwe sommen aan de Kamer gevraagd.

Vermits daar niets van is en de regeling der verhoogen niet vast be-
paald is, denkt de Middenafdeeling den heer Minister opmerkzaam te moeten maken dat vermits de laatste verhooging, aan de lagere beambten van tol- en accijnsdienst verleend, dagteekent van vóór 10 jaar, eene verhoog-
ing van jaarwedde van 100 frank per man haar scheen volkomen te beant-
woorden aan de huidige behoeften.

Het algemeen toenemen van de uitgaven is een huishoudkundig feit waar-
van gedurende een tijdstip van welvaart als dit waarin België thans verkeert, niet gespaard blijven de huishoudens der nederige bedienden voor wien de
heer Minister van Financiën en Openbare Werken uit eigen beweging belang-
stelling liet blijken.

* *

Een lid heeft de aandacht der Middenafdeeling er op gevestigd dat de verplichting om deel te nemen aan een wedstrijd voor het bekomen van eene bestendige benoeming, zwaar drukt op sommige tijdelijke beambten bij Bruggen en Wegen met verscheidene en soms tien jaren trouwen dienst. Die beambten, die uitnemen door hunne practische kennis opgedaan in den loop van hunnen dienst, zijn zoo goed niet meer bekend als hunne jonge mededingers pas hunne onderwijsgestichten ontvlogen, met sommige vakken die het onderwerp van dien wedstrijd uitmaken. Zij bekomen geen voordeelige rangschikking en kunnen dan ook niet hopen in het Bestuur te treden als bestendige ambtenaren.

Daar die toestand louter tijdelijk is, zal de heer Minister misschien er in toestemmen zich tevreden te stellen, voor de beambten met een tiental jaren dienst, met een gunstig verslag van hunne oversten en met een examen bij hetwelk zij hunne verworvene bevoegdheid zouden moeten doen blijken.

* *

Een lid heeft gevraagd dat het Bestuur der Openbare Werken geen kasseiwegen meer zou vervangen door macadam op de Staatsbanen gelegen in het platte gedeelte van het land, 't is te zeggen in de streken waar de vrachten, per as vervoerd, het zwaarste wegen.

Het schijnt buiten kijf dat, zonder te spreken van het stof dat ze ten overvloede verwekken, de macadamwegen meer paarden vergen dan de kasseiwegen voor het trekken van gelijke vrachten.

* *

Een lid heeft de aandacht der Middenafdeeling gevestigd op de dringende noodzakelijkheid van het gelijkleggen, op ongeveer 2 kilometer afstand, van de Lorreinendreef in het Zoniënbosch, van Ter Kamerenbosch af tot aan de aansluiting met de baan op Groenendaal.

De Middenafdeeling onderwerpt met vertrouwen die opmerking aan den Heer Minister van Financiën en Openbare Werken.

* *

De Middenafdeeling heeft het verslag en de ontworpen Begrooting goedgekeurd bij eenparigheid der aanwezige leden, min ééne onthouding.

De Verslaggever,
VERHAEGEN.

De Voorzitter,
ALF. HARMIGNIE.

