

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 AVRIL 1902.

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1902 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Nous ne nous attarderons pas à exprimer longuement le regret de ne pouvoir examiner comme il conviendrait le Budget extraordinaire. Ce serait tomber dans la banalité.

Depuis plusieurs années, le Budget extraordinaire ne peut plus faire l'objet d'une discussion approfondie au sein de la Chambre. Celle-ci trouve à peine le temps de le voter.

Quelques-uns font remonter au Gouvernement la responsabilité de cette situation aussi anormale que régulière.

Cette année encore, au sein de la 3^e section, des plaintes se sont produites au sujet du dépôt tardif du Budget.

Un instant de réflexion suffit pour reconnaître que la situation ne serait guère meilleure si le Budget avait été déposé beaucoup plus tôt.

Tous les Budgets ordinaires ont été déposés dès le mois de novembre, et, cependant, à l'ordre du jour de la Chambre, sept Budgets figurent encore dont la discussion n'a pas même été abordée.

Il est naturel, d'autre part, de déposer le Budget extraordinaire en dernier lieu, car tandis que le vote des Budgets ordinaires est indispensable, il n'en est pas de même du Budget extraordinaire.

En fait, le Budget extraordinaire a presque toujours été déposé à une date

(¹) Budget, n° 123.

(²) La Section centrale, présidée par M. HEYNEN, était composée de MM. HELLEPUTTE, DAVIGNON, BEERNAERT, DE BROQUEVILLE, RENKIN, BRAUN.

assez avancée de la session. C'est ce qui résulte des indications du tableau suivant ⁽¹⁾ :

Lois allouant des crédits pour l'exécution de travaux d'utilité publique.

ANNÉES.	MONTANT.	Date du dépôt du projet de loi.	Date du dépôt du rapport.	Date du vote.	Rapporteur.
1870	16,000,000 »	22 mars.	—	7 mai.	
1871	22,000,000 »	15 juin.	—	21 juillet.	
1872	9,000,000 »	30 avril.	8 mai.	15 mai.	
1873	186,730,000 »	18 février.	4 avril.	24 juin.	Nothomb.
1874	10,250,000 »	10 mars.	23 avril.	22 mai.	Cornesse
1875	28,605,100 »	21 mai.	Pas daté.	16 juin.	T'Serstevens.
1876	35,714,200 »	28 mars.	10 mai.	20 mai.	Delehay.
1877	25,350,000 »	20 juin.	3 juillet.	5 juillet.	Nothomb.
1878	29,947,000 »	30 avril.	16 mai.	24 mai.	Idem.
1879	104,810,000 »	2 juillet.	15 juillet.	31 juillet.	Gillieaux
1880	26,500,000 »	16 avril.	4 mai.	8 mai.	Le Hardy de Beaulieu
	25,398,500 »	10 août.	12 août.	14 août.	Idem.
1881	22,400,000 »	16 décembre 1880.	25 décembre 1880.	25 janvier 1881.	Jottrand
	59,373,700 »	12 juillet 1881.	19 juillet 1881.	4 août 1881.	Idem.
1882	64,286,000 »	18 avril.	6 mai.	12 mai.	Scailquin
	15,000,000 »	14 décembre 1882.	20 décembre 1882.	21 décembre 1882.	J. Malou
1883	8,086,960 »	15 mars 1883.	7 juin 1883.	21 juin 1883.	V. Lucq.
	5,700,000 »	14 août 1883.	—	15 novembre 1883.	

Budget des recettes et des dépenses extraordinaires.

1886	37,000,000 »	12 janvier.	15 avril.	11 mai.	Doucet.
1887	49,000,000 »	8 février.	5 mai.	14 juin.	de Burlet et De Bruyn.
1888	52,000,000 »	10 avril.	2 mai.	19 mai.	De Bruyn.
1889	56,000,000 »	28 mai.	30 juillet.	10 août.	de Smet de Naeyer
1890	64,000,000 »	29 avril.	9 mai.	17 mai.	Vercruysse.
1891	60,000,000 »	2 juin.	23 juillet.	14 août.	Ancion.
1892	61,000,000 »	24 mars.	7 avril.	14 mai.	't Kint de Roodenbeke.
1893	50,000,000 »	4 mai.	30 juin.	18 août.	Idem.

(¹) Jusqu'en 1885, les lois relatives aux dépenses extraordinaires portent la dénomination de « lois allouant des crédits pour l'exécution de travaux d'utilité publique ». On a indiqué dans le tableau en regard des diverses lois qui, de 1873 à 1885, ont ouvert des crédits de cette nature, la date de présentation du projet, celle du dépôt du rapport, celle de la décision de la Chambre.

Depuis 1885, le Budget extraordinaire est présenté en un projet de loi distinct.

Pour 1884 et 1885, ces crédits ont été réunis en un tableau d'ensemble — Budget extraordinaire — joint au Budget général de l'État.

ANNÉES.	MONTANT.	Date du dépôt du projet de loi.	Date du dépôt du rapport.	Date du vote.	Rapporteur.
1894	50,000,000 »	18 mai.	4 juin.	12 juin.	Ancion.
1895	58,000,000 »	12 juin.	1 ^{er} août.	25 août.	De Clercq.
1896	56,000,000 »	2 juin.	12 juin.	18 juin.	't Kint de Roodenbeke.
1897	57,000,000 »	25 juin.	20 juillet.	4 août.	Ronse.
1898	71,000,000 »	19 avril.	2 mai.	5 mai.	Idem.
1899	72,000,000 »	15 juin.	19 juillet.	25 août.	Helleputte.
1900	135,000,000 »	11 avril.	1 ^{er} mai.	5 mai.	Nerinx.
1901	90,000,000 »	12 juillet.	2 août.	8 août.	Helleputte.
1902	141,000,000 »	15 avril.	29 avril.	—	Idem.

Il résulte de ce tableau que de 1870 à 1902, les Budgets extraordinaires, ou les Projets de lois qui en tenaient lieu pour l'exécution de travaux d'utilité publique, ont été déposés, rapportés et votés dans les conditions suivantes :

MOIS	DÉPOT des projets de loi et des Budgets.	DÉPOT des Rapports. (¹)	VOTE. (²)	Observations.
Janvier.	1 fois.	»	»	
Février.	2 »	»	»	
Mars.	4 »	»	»	
Avril.	8 »	5 fois.	»	
Mai	4 »	8 »	12 fois.	
Juin	7 »	4 »	5 »	
Juillet	5 »	7 »	3 »	
Août	2 »	5 »	9 »	
Septembre	»	»	»	
Octobre.	»	»	»	
Novembre.	»	»	1 fois.	
Décembre.	»	»	»	

Enfin, il faut observer que la date à laquelle ce dernier Budget est déposé est d'importance accessoire, car la majeure partie des travaux d'un exercice sont payés sur les crédits votés l'année précédente.

(¹) Manquent les dates du dépôt des rapports des années 1870, 1871, 1875 et 1883.

(²) Manque la date du vote du Budget de 1902.

L'essentiel est d'avoir le temps d'examiner et de discuter le Budget.

Or, ce n'est pas seulement le Budget extraordinaire que la Chambre ne trouve plus le temps de discuter, ce sont tous les Budgets.

La Section centrale n'a pas la mission de rechercher les causes de cette situation, ni d'en indiquer les remèdes.

Elle se borne à la signaler une fois de plus à la Chambre, dans l'espoir que celle-ci voudra bien s'attacher à modifier un état de choses — elle seule en a les moyens — qui compromet le régime parlementaire dans une de ses fonctions essentielles : l'examen et le contrôle des dépenses publiques.

* * *

L'inconvénient d'une discussion hâtive sera d'ailleurs moindre cette année que les années précédentes.

En dehors de l'exécution du projet dit du « Mont des Arts », aucun nouveau travail de grande importance n'est proposé à la Chambre, et le résultat de l'examen dans les sections prouve qu'aucune opposition vive ne s'est produite.

Tous les articles ont été adoptés dans toutes les sections.

Au vote sur l'ensemble, les voix se sont réparties comme suit :

	Pour.	Contre.	Abstention.
1 ^{re} section . . .	11	0	2
2 ^e — . . .	8	0	0
3 ^e — . . .	6	0	4
4 ^e — . . .	9	0	1
5 ^e — . . .	8	0	0
6 ^e — . . .	10	0	0
Totaux . . .	52	0	7

Aucun vote négatif n'a donc été émis.

* * *

Quelques observations générales ont été présentées dans diverses sections. La Section centrale croit utile de s'y arrêter tout d'abord.

On s'est plaint de ce que des sommes trop considérables sont consacrées à des travaux de luxe dans les grandes villes, tandis que des travaux de première nécessité sont refusés aux petites localités sous prétexte que les ressources font défaut.

A titre d'exemple, on a cité, d'une part, la gare d'Anvers, pour laquelle l'Administration a pu dépenser sans compter, et, d'autre part, de nombreuses gares intermédiaires pour lesquelles il n'y a pas moyen d'obtenir un modeste abri pour voyageurs.

Cette critique est produite presque chaque année. Elle exprime une croyance fortement ancrée dans l'esprit de la plupart des habitants des provinces, et qu'un certain nombre de faits paraissent justifier. Elle est fondée dans la mesure où elle s'attaque à des dépenses excessives, quelles que soient

d'ailleurs les localités où elles ont été faites. Nul n'oserait soutenir qu'il n'en est pas d'exemples — fort regrettables — dans notre pays.

Mais elle dépasserait le but si elle ne considérait que le chiffre des dépenses sans se préoccuper de leur utilité.

La Section centrale a demandé ce que coûtera la gare d'Anvers. Voici la réponse qu'elle a reçue :

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 3. — La Section centrale désire savoir ce que coûtera au total la gare d'Anvers avec ses dépendances.	1° Construction de la gare proprement dite fr. 3,898,000 .
	2° Travaux accessoires . 179,782 .
	3° Construction de la gare couverte 3,682,771 .
	4° Acquisition de terrains, ouvrages d'art en vue du relèvement des voies entre le bâtiment des recettes et les fortifications, remises aux locomotives, pose des voies, installations électriques et électro-hydrauliques, etc. . 9,736,611 .
	5° Travaux de parachèvement intérieur du bâtiment des recettes, mobilier, installations d'éclairage et de chauffage 1,500,000 .
	Fr. 23,017,154 .

C'est un gros chiffre, et l'on est généralement d'accord pour reconnaître qu'il eût été possible de le réduire sans nuire au service du chemin de fer, et tout en dotant Anvers d'installations en rapport avec ce qu'une ville de cette importance a le droit d'exiger.

Supposons que l'on eût pu ramener la dépense à 12,000,000 de francs, hypothèse assurément favorable à la thèse que nous discutons.

12,000,000 de francs est encore un gros chiffre, et nous ne sommes pas bien certain qu'il aurait désarmé la critique.

L'impression produite sur l'esprit des habitants d'une petite localité, qui réclament en vain un abri de 2 à 3,000 francs, est à peu près la même qu'on leur dise que la gare d'Anvers a coûté 12,000,000 de francs ou qu'elle en a coûté 23,000,000.

Il faut donc, pour être juste, en parlant de la dépense, ne pas perdre de vue l'importance du travail et son utilité.

Le Gouvernement projette dans la Campine limbourgeoise et anversoise des travaux qui coûteront plus de 50,000,000 de francs. Il s'agit de l'amélioration du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut et de ses embranchements.

Ces travaux trouveront probablement leur complément dans l'exécution du barrage des Deux-Ourthes, qui coûtera encore plusieurs millions.

Viendra-t-il à l'idée de personne de critiquer cette dépense? Elle est cependant importante. Elle dépasse le double de la dépense faite pour la gare d'Anvers.

Un chiffre n'a pas de signification par lui-même. Il faut savoir ce qu'il représente.

La vérité, c'est que le Gouvernement doit avoir souci de tous les intérêts du pays.

Il ne peut avoir de préférence pour telle ou telle région, pour telle ou telle localité. Il doit de son œil vigilant scruter toutes les situations, reconnaître tous les besoins, et sa main impartiale doit dispenser l'or du budget là où l'intérêt général l'exige.

Arrivera-t-il ainsi à contenter tout le monde? Il ne doit pas l'espérer.

Mais il pourra se consoler en se disant que s'il procédait autrement, il recueillerait moins encore d'unanimes louanges, tout en étant moins à même de justifier ses actes.

* * *

Le Budget actuel, il faut le reconnaître, prête moins aux critiques que certains budgets précédents.

Sur un total de 141,000,000 de francs, près des neuf dixièmes sont consacrés à des travaux de réelle utilité publique, destinés à augmenter l'outillage économique du pays et qui soit par leur exécution, soit par leurs résultats, feront sentir leur bienfaisante influence sur tous les points du pays et jusque dans les régions les plus pauvres. Il faut en savoir gré au Gouvernement.

Il faut veiller cependant à ce que les dépenses faites par l'État soient en rapport avec les nécessités auxquelles il y a lieu de pourvoir.

C'est d'autant plus indispensable que ces dépenses sont couvertes chaque année par l'emprunt, et si l'emprunt est justifié pour des travaux qui rapportent, il ne l'est plus pour des dépenses qui ne trouvent pas leur justification dans une immédiate utilité.

Dans diverses sections on a signalé une tendance à s'écarter des règles d'une sage économie. Elle se révèle non seulement dans le nombre de constructions entreprises mais encore dans le luxe qui s'y trouve déployé.

Ces critiques ont trouvé une formule précise à propos des articles 5 et 6 du tableau où des crédits sont sollicités pour la construction et l'agrandissement de bâtiments pour les bureaux de postes, des télégraphes et des téléphones.

Depuis un certain nombre d'années, un grand nombre d'hôtels ou de bureaux de postes, télégraphes et téléphones ont été érigés en divers points du pays.

Il en est résulté de grandes dépenses de premier établissement, et aussi des frais annuels d'entretien.

Autrefois, le service des postes et des télégraphes prenait des immeubles en location.

En construisant lui-même, l'État économise le loyer de l'immeuble, mais il n'économise pas le loyer des capitaux qu'il dépense ni leur amortissement. Et il assume en outre la charge de l'entretien.

Or, dans la plupart des cas, les bâtiments construits par l'État coûtent cher, comme tout ce que fait l'État.

S'il est vrai que ses capitaux lui coûtent moins qu'à un particulier, on peut affirmer que cette différence est compensée et au delà par l'excédent dans la dépense.

On cite tels cas où l'État s'est trouvé amené à dépenser pour le seul entretien de l'immeuble qu'il s'était construit, plus que le loyer qu'il payait précédemment pour l'immeuble qui ne lui appartenait pas.

La Section centrale a tenu à savoir quelles sont les règles suivies par le Gouvernement quant à l'érection des hôtels des postes et des télégraphes et quelles sont les sommes dépensées jusqu'à ce jour.

Elle a posé la question suivante :

QUESTION.

ART. 5 et 6. — Quelles sont les vues du Gouvernement au sujet de la construction des hôtels des postes et des télégraphes ?

Quelle est la dépense totale faite à ce jour pour la construction de ces locaux ?

RÉPONSE.

L'Administration des Postes n'a, jusqu'à présent, construit ou acquis des locaux que dans les grands centres, où son service exige des installations exceptionnelles, et dans des localités où il n'était pas possible de se procurer une installation suffisante et convenable par voie de location. Elle compte continuer à agir de même dans l'avenir.

La dépense totale, à ce jour, pour la construction ou l'acquisition de locaux destinés au service des postes s'élève à 6,885,068 francs.

Les dépenses liquidées du 1^{er} janvier 1880 à ce jour sur les crédits extraordinaires alloués à l'Administration des Télégraphes, du chef de travaux de construction, de modification, etc., de locaux des télégraphes et des téléphones, s'élèvent à fr. 9,504,728.85.

Le total des sommes liquidées à ce jour pour les postes, télégraphes et téléphones s'élève donc à 16,000,000 de francs en chiffre rond. Cette somme est considérable, et il faut remarquer que des travaux importants sont en cours d'exécution.

Cependant la Section centrale note avec satisfaction que le Gouvernement n'érige pas à la hauteur d'un principe la construction ou l'acquisition d'immeubles destinés à ces divers services. Ce n'est que dans les localités où il ne lui est pas possible de trouver par voie de location des immeubles convenables qu'il se décide à acheter ou à bâtir.

Même dans ce cas convient-il de ne pas se laisser entraîner à un luxe sans rapport avec le caractère et la destination de la construction.

Les localités où l'État construit ne demandent pas mieux que de se voir doter d'un « monument » qui ne leur coûte rien.

Reconnaissons-le, tandis que réunis dans les sections chargées d'examiner le Budget extraordinaire, les membres de la Chambre mettent leurs rapporteurs à la Section centrale en demeure de protester contre les dépenses, lorsqu'ils se trouvent dans le cabinet du Ministre leur langage est parfois tout autre. Quand il s'agit de leur arrondissement, la dépense n'est jamais trop forte.

Ils font valoir mille bonnes raisons pour que l'on dépense « chez eux autant qu'ailleurs ». Le Gouvernement n'a-t-il pas le devoir de développer le goût du beau, de pousser sur tous les points du pays au développement de l'art ?

Si leur localité est pauvre en monuments, ils signalent cette occasion unique d'en avoir un.

Si au contraire elle en compte beaucoup, ils insistent sur ce que le Gouvernement ne peut tolérer que la construction nouvelle fasse tache dans un si bel ensemble, et dépare la beauté des rues ou le pittoresque des places publiques.

Les nombreuses constructions élevées dans ces dernières années n'ont fait qu'accroître cette envie.

Après les gares, les hôtels des postes, télégraphes et téléphones, auxquels déjà nous sommes habitués, voici que l'on parle d'hôtels pour la conservation des hypothèques. La proposition a été faite dans l'une des sections d'arrêter un programme pour l'acquisition ou la construction de ces édifices.

Engagés dans cette voie, il n'y a pas de raison de nous arrêter, et la série des édifices à construire, hôtels des contributions, des accises, des ponts et chaussées, des droits de succession, agences du trésor, etc., peut indéfiniment s'allonger.

Il convient d'être prudent, et la règle indiquée par le Gouvernement est la bonne : acheter ou bâtir quand on ne peut faire autrement.

Mais il faut éviter dans ces constructions un luxe qui ne convient pas.

Sans doute, l'État peut et doit même se préoccuper de donner aux locaux qu'il construit un aspect artistique.

Il peut et doit veiller à former le goût des citoyens. Si l'on recommande aux simples particuliers de donner dans la mesure de leurs moyens, à tout ce qu'ils font, ou font exécuter, même aux objets modestes d'usage journalier une forme artistique, *a fortiori* doit-on le demander, voire l'exiger, de l'État.

Mais il faut se garder de confondre le beau avec le luxe.

Le luxe est dans l'ostentation de la richesse, dans l'emploi de matériaux coûteux, dans la profusion d'ornements.

Le beau est essentiellement dans la proportion entre les formes extérieures et la destination du bâtiment.

On ne forme pas le goût, on le fausse quand on permet à un hôtel des postes des prétentions architecturales égales à celles d'un hôtel de ville ou d'un palais de justice.

Un hôtel des postes, c'est une boîte aux lettres avec des bureaux autour. La boîte aux lettres a plus ou moins de compartiments, les bureaux sont plus ou moins nombreux selon l'importance des localités : la destination de l'édifice, son caractère ne changent pas. Et il y a quelque chose qui heurte le bon sens à vêtir cet édifice modeste comme les monuments qui représentent chez nous l'attachement aux libertés communales, le respect de la justice ou le culte du droit.

La véritable beauté consiste à donner à chaque édifice un aspect et des formes qui traduisent sa destination et expriment son caractère.

L'État doit, comme tout le monde, s'incliner devant ce principe d'esthétique inattaquable, pratiqué d'ailleurs à toutes les époques et chez tous les peuples qui ont marqué dans l'histoire de l'art. Il s'en trouvera bien au point de vue de ses finances, et il atteindra le but élevé qu'il se propose, au lieu de le manquer.

* * *

La Section centrale n'a pas posé moins de vingt-neuf questions au Gouvernement. Elles se rattachent aux différents articles du tableau.

Nous les reproduirons dans l'ordre même de ces articles avec les réflexions qui les ont dictées ou qu'elles ont inspirées.

Vingt questions ont, en outre, été posées dans les sections. Nous les reproduisons ci-dessous.

1. Quelles seront les sommes consacrées à l'aménagement des gares de Néchin et de Péronne?

2. Pourquoi n'y a-t-il pas de crédit sollicité pour la gare d'Antoing?

3. Quand la double voie sera-t-elle établie entre Antoing et Péruwelz?

4. Quand le Gouvernement compte-t-il exécuter la nouvelle gare de Verviers?

5. La construction d'une nouvelle gare à Jemelle est-elle décidée? Ce travail est nécessaire.

6. Pourquoi la halte d'Aeltre-Sainte-Marie n'est-elle pas ouverte aux services des marchandises?

7. Les travaux à exécuter aux gares de Landen et de Tirlemont sont-ils compris dans le crédit de 13,700,000 francs figurant au littéra A de l'article 3 du tableau?

8. Le crédit de 6,000,000 (1^{er} du littéra A de l'art. 3 du tableau) comprend-il les sommes nécessaires à l'exécution des travaux de la gare de Gand-Sud?

Il y a moyen, sans dépenser des sommes considérables, de doter cette gare des installations pratiques qu'elle requiert. Il suffirait de déplacer le service des marchandises, d'affecter aux voies de voyageurs l'espace compris entre la place du Comte de Flandre et le boulevard Zoologique, de reculer de 15 à 20 mètres la façade principale et d'allonger la gare couverte.

9. Quand le Gouvernement fera-t-il mettre à double voie la ligne de l'Ourthe?

10. Quand le Gouvernement compte-t-il exécuter le boulevard Militaire sur le territoire de Schaerbeek?

11. L'État ne pourrait-il reprendre le pont de Tamise?
12. Quand le fort de la Tête-de-Flandre sera-t-il démantelé et l'ancienne route d'Anvers à Gand rétablie?
13. Quand renouvellera-t-on le pont de Deurle?
14. Quand l'État reprendra-t-il le pont de Melle?
15. Pourquoi l'État ne reprend-il pas la chaussée de Calcken, Beirvelde, Seveneeken?
16. Quand le Gouvernement fera-t-il construire un pont à Machelen?
17. Le rachat, nécessaire, du pont d'Ougrée est-il compris dans les crédits de l'article 12 du tableau?
18. Le travail de rectification de la Lys entre Courtrai et Deynze sera-t-il bientôt exécuté?
19. Pourquoi aucun crédit ne figure-t-il au Budget pour l'exécution du barrage de l'Espierre? L'ancien crédit aurait dû être rétabli et même augmenté.
20. Le Gouvernement ne juge-t-il pas utile de faire examiner les travaux de captage exécutés à Düren (Prusse)?

Nous n'avons pas cru devoir poser ces questions au Gouvernement en même temps que les autres pour ne pas retarder les travaux de la Section centrale, et parce qu'aucune d'elles ne peut donner matière à une discussion au sein de la Section.

Il sera plus simple et plus facile pour le Gouvernement d'y répondre au cours de la discussion.

La plupart sont d'ailleurs d'intérêt purement local.

* * *

La Chambre remarquera que parmi les questions posées par la Section centrale, plusieurs ont été posées déjà antérieurement, notamment celles qui se rapportent à la date d'achèvement de certains travaux, aux dépenses faites à ce jour, aux dépenses qui restent à faire; ou encore à la destination de certains crédits votés et dépensés antérieurement.

Ces questions reviennent périodiquement. C'est l'expression du désir de la Chambre — désir naturel et fort louable — de se tenir au courant de la marche des travaux entrepris.

Il suffirait, pour éviter des redites dans les questions et aussi dans les réponses, par conséquent des pertes de temps, d'annexer chaque année au Budget extraordinaire un tableau synoptique des travaux en cours donnant la date à laquelle ils ont été commencés, le point où en est arrivée l'exécution, le coût prévu, les sommes dépensées, les sommes encore nécessaires, la date probable d'achèvement.

Ce tableau une fois dressé, rien ne serait plus facile que de le tenir à jour, et la Chambre aurait ainsi chaque année une vue d'ensemble des travaux en cours.

Faut-il aller, comme un membre l'a demandé dans une Section, jusqu'à distribuer aux membres de la Chambre les « plans complets des grands travaux entrepris par l'État »?

Nous ne le pensons pas. La dépense serait considérable et l'utilité douteuse, car il faut un examen, parfois très long, pour se rendre compte de la signification exacte d'un plan. Autre chose serait de procurer ces plans à ceux de nos collègues qui les demanderaient en vue d'en faire une étude spéciale.

Il faut remarquer au surplus que les *Annales des travaux publics* publient des notices avec plans sur la plupart des travaux importants. Tous les membres de la Chambre reçoivent cette revue.

La distribution des « plans complets » ferait double emploi avec cette publication.

* * *

Nous passons à l'examen des divers articles du tableau.

ART. 1^{er} DU TABLEAU. — *Terrains incultes et bois domaniaux : boisement, assainissement, création de chemins de vidange.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

QUESTION.	RÉPONSE.
ARTICLE 1 ^{er} . — Le crédit demandé est-il suffisant?	Le crédit demandé est suffisant pour poursuivre les travaux d'assainissement et de boisement des hautes fagnes de l'Hertogenwald, dans les conditions indiquées dans la réponse à la question posée l'an dernier au sujet du même crédit extraordinaire, le reboisement des terrains achetés par l'État dans les environs de Vielsalm (Grand Bois) et de Spa, ainsi que les travaux de mise en valeur de quelques petits domaines qu'il possède en Campine. Il permettra en outre la création successive des nouveaux chemins d'exploitation mis à l'étude dans les grandes forêts de l'Hertogenwald, de Soignes, de Sainte-Cécile, du Massif de Spa, etc.
Quels sont les travaux dont l'exécution est décidée?	
Quels sont les travaux déjà exécutés sur les crédits antérieurement votés?	Les crédits antérieurement votés ont servi à l'exécution de travaux d'assainissement, de boisement et de reboisement dans les propriétés précitées, et à la construction de chemins, notamment de l'importante route de la Helle dans l'Hertogenwald, d'une route dans la forêt de Saint-Michel, de la première section d'une voie de vidange dans la forêt domaniale de Rance, etc.

Routes.

Un long et intéressant échange de vues s'est produit au sein de la Section centrale au sujet des routes de toute nature

Trois questions ont été posées au Gouvernement.

QUESTION.	RÉPONSE.
La Section centrale désire savoir si le Gouvernement dispose de crédits suffisants pour satisfaire aux demandes qui lui sont faites en vue de l'amélioration des chemins communaux d'intérêt agricole.	Les crédits nécessaires pour assurer la marche normale des travaux d'amélioration des chemins d'intérêt agricole sont portés au Budget ordinaire.
N'y a-t-il pas lieu de porter un crédit au Budget extraordinaire en vue de hâter l'exécution de ces travaux?	Le Gouvernement, lorsqu'il y a insuffisance, n'hésite pas à demander des crédits supplémentaires. C'est ce qui a été fait notamment en 1901.

La Section note avec une vive satisfaction cette réponse. Elle donne à nos administrations communales l'assurance qu'elles peuvent poursuivre avec confiance le travail si utile de l'amélioration des chemins d'intérêt agricole.

ART. 2 DU TABLEAU. — Voirie vicinale. — Travaux de construction.

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

La Section centrale félicite le Gouvernement d'avoir inscrit au Budget un crédit important pour la voirie vicinale, au développement de laquelle la prospérité de nos campagnes est si intimement liée.

En vue de connaître l'affectation des crédits votés pour les cinq années précédentes, elle a posé la question suivante :

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 2. — La Section désire avoir le tableau des travaux exécutés depuis cinq ans au moyen des crédits votés, tant à l'ordinaire qu'à l'extraordinaire, pour la voirie vicinale.	La formation du tableau détaillé réclamé par la Section centrale exigerait un temps considérable. Il faudrait plusieurs journées pour dépouiller et copier les dénominations des chemins, les noms des communes et les chiffres des subsides qui figurent, au nombre de plusieurs milliers, dans les arrêtés royaux successifs d'allocation. Ces arrêtés ont d'ailleurs paru par extrait au <i>Moniteur</i> . Nous donnons ci-après, par année et par province, le montant des subsides distribués. On remarquera les grandes différences qui existent à cet égard entre les diverses provinces. Ces différences tiennent à diverses circonstances et notamment à ce que l'initiative en matière de voirie vicinale appartient aux communes, le Gouvernement accordant son concours financier sans distinction à toute commune qui lui soumet un projet de voirie nouvelle susceptible d'être approuvé et subsidié.

PROVINCES.	1897.			1898.			1899.			1900.			1901.			TOTAUX.		
	CRÉDITS		Longueur des chemins améliorés.	CRÉDITS		Longueur des chemins améliorés.	CRÉDITS		Longueur des chemins améliorés.	CRÉDITS		Longueur des chemins améliorés.	CRÉDITS		Longueur des chemins améliorés.	CRÉDITS		Longueur des chemins améliorés.
	ordinaires.	extra-ordinaires		ordinaires.	extra-ordinaires.		ordinaires.	extra-ordinaires.		ordinaires.	extra-ordinaires.		ordinaires.	extra-ordinaires.		ordinaires.	extra-ordinaires.	
Anvers.	400,079		Kil. 37	464,286		Kil. 23	310,380	75,922	37	280,123	185,793	25	227,240	198,627	20	1,682,108	460,342	142
							386,302			465,916			425,867			2,142,450		
Brabant	455,558		15	441,245		37	512,784	327,315	10	219,509		23	622,249	193,216	29	2,029,856	740,040	112
							840,099			219,509			815,465			2,769,876		
Flandre occidentale.	280,101		23	308,082		16	325,487	215,474	9	184,008	50,000	7	131,380	177,245	15	1,229,058	422,719	70
							540,961			214,008			308,625			1,651,777		
Flandre orientale .	172,596		22	245,844		24	167,265	186,209	34	157,416	351,404	19	58,068		10	741,121	575,681	109
							353,474			488,820			58,068			1,316,802		
Hainaut	576,788		32	546,093		21	415,488	.	50	138,420	864,553	49	577,804	87,424	39	2,054,593	951,957	191
							415,488			1,002,953			665,228			3,006,550		
Liège	328,995		44	464,870		51	573,885	.	43	302,704	556,198	45	285,279	117,298	30	1,956,181	673,496	215
							573,885			858,902			403,027			2,629,677		
Limbourg	90,792		9	96,952		10	89,046	162,593	15	72,794	13,742	14	55,660	275,500	12	403,244	451,835	58
							251,639			86,536			329,160			855,079		
Luxembourg	45,635		32	165,495		48	45,108	130,847	34	45,901	.	5	29,574	45,680	15	331,713	174,527	134
							175,955			45,901			73,254			506,240		
Namur.	41,242		3	266,376		27	251,982	106,153	26	43,586	94,306	17	188,440	65,849	22	771,426	266,310	95
							338,137			137,692			254,289			1,037,736		
Le Royaume . . .	2,589,786		215	2,797,243		257	2,671,423	1,204,515	256	1,224,752	2,295,485	204	2,116,075	1,216,907	192	11,199,280	4,716,907	1,124
							3,875,938			3,520,337			3,332,983			15,916,187		

Observations : I. Les longueurs renseignées par année des chemins améliorés ne sont pas corrélatives au montant des subsides alloués pendant la même année. C'est ainsi, par exemple, que les 3,875,938 francs liquidés en 1899 se rapportent partiellement à des travaux exécutés les années antérieures. — II. Les longueurs renseignées pour 1901 sont approximatives : on n'a pas encore le total exact des travaux reçus pendant cette année.

Cette réponse ne donne pas à la Section centrale les renseignements qu'elle a demandés.

En présence du temps considérable qu'il faudrait pour les lui fournir, elle n'insiste pas.

Elle se borne à demander au Gouvernement d'annexer le tableau détaillé au Budget extraordinaire pour l'exercice 1903.

L'examen de l'article 2 relatif à la voirie vicinale a fait renaitre une discussion qui s'est bien des fois produite sur la reprise de la voirie vicinale par l'État.

Le développement du réseau de nos routes, la création du réseau des chemins de fer, qui a remplacé la grande voirie d'autrefois, ont complètement changé les conditions de la circulation dans notre pays.

Certaines routes vicinales sont beaucoup plus fréquentées que telles routes provinciales ou de l'État; leur entretien obère les finances communales.

Telles communes situées au croisement de plusieurs voies de grande communication n'ont presque pas de travaux de réfection à leur charge; telles autres ne connaissent les routes de l'État que pour en avoir entendu parler, et se ruinent sans parvenir à suffire à un bon entretien de leurs voies de communication.

De là des plaintes, des récriminations, en tout cas une répartition très inégale des charges.

La crainte d'avoir à les entretenir fait que les communes hésitent beaucoup à établir des routes vicinales, malgré les subsides importants qui leur sont alloués par l'État.

Tout le monde est d'accord pour reconnaître qu'une modification du régime actuel s'impose.

Plusieurs systèmes ont été proposés ayant chacun de chaleureux défenseurs.

Au sein de la Section centrale, un remède radical a été préconisé; l'État reprendrait purement et simplement, moyennant une intervention des provinces et des communes, toute la voirie vicinale.

Mais il n'a pas rallié la majorité de la Section qui, par cinq voix contre deux, s'est prononcée en faveur d'un système tout à fait opposé consistant à remettre toute la voirie aux provinces, les sections de routes des agglomérations étant remises aux communes. Il est entendu que ces remises de charges ne se feraient pas sans compensations et que des mesures seraient prises pour assurer un entretien normal des voies de communication.

Nous croyons inopportun de développer ici les arguments qui ont été produits en faveur de chacun de ces deux systèmes; ils sont connus sans aucun doute de tous nos collègues. Tout l'intérêt de cette discussion est dans le vote qui l'a suivi et dans l'indication qu'il donne au Gouvernement.

ART. 3 DU TABLEAU. — *Chemins de fer. — Voies et travaux.*

Crédit demandé : 30,150,000 francs.

A l'occasion des crédits considérables demandés pour l'Administration des chemins de fer, divers de nos collègues ont insisté pour que dans l'exécution des travaux, toute dépense de luxe soit soigneusement évitée.

Ils s'effraient de l'accroissement continu excessif du coût de premier établissement. Ils font observer que cet accroissement est hors de proportion avec les bénéfices d'exploitation du chemin de fer, qu'il met sérieusement en péril la situation financière de notre railway, qu'il menace de détruire l'équilibre du budget.

Outre la question relative à la gare d'Anvers et qui figure à la page 5 du présent tableau, les questions suivantes ont été posées.

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 3. — La Section centrale désire connaître les intentions du Gouvernement quant à la jonction Nord-Midi et à la gare centrale.	L'exécution de la jonction Nord-Midi et de la gare centrale est subordonnée à une entente avec l'administration communale de Bruxelles sur la question de l'aménagement des abords de ladite gare et de la création des voies nouvelles qui doivent y donner accès.
Elle désire savoir quel est le chiffre auquel la dépense totale est évaluée.	Les négociations sont en cours.
Le crédit de 1,700,000 francs figurant au littéra D se rattache-t-il à ces travaux ?	La dépense totale est évaluée à 56 millions (voir projet de Budget extraordinaire de 1900, document n° 154).
	Le crédit de 1,700,000 francs porté au littéra D ne comprend que des travaux à exécuter d'urgence pour satisfaire aux nécessités du trafic dans les diverses gares de Bruxelles, travaux qui seront indispensables en toute hypothèse.

Cette réponse dispense la Section centrale de s'arrêter à la question de la jonction Nord-Midi et de la gare centrale.

Le Gouvernement a déclaré d'ailleurs, lors de l'interpellation qui a eu lieu sur cet objet, qu'il n'entamerait pas les travaux avant d'avoir soumis à la Chambre les plans complets des travaux et l'estimation de la dépense. La Section centrale insiste pour que cette communication se fasse dans des conditions telles qu'un examen sérieux soit possible.

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 3. — Quelles sont les vues du Gouvernement quant à la suppression du plan incliné de Liège ?	Il n'est pas question de supprimer le plan incliné de Liège, mais bien de construire une ligne de dérivation qui partirait de Fexhe-le-Haut-Clocher pour aboutir à Kin-kempois.
Quel serait éventuellement le coût des travaux à exécuter ?	La dépense à laquelle ce travail donnera lieu sera, d'après les estimations faites, de 10 à 12 millions.

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 3. — Le crédit sollicité est-il suffisant pour exécuter dans un court délai la ligne Malines-Anvers-Sud ?	Le crédit sollicité pour cette ligne ne représente que la valeur des travaux qu'il sera possible d'exécuter en 1902.

QUESTION.

ART. 3. Quand la ligne Anvers-Hal sera-t-elle achevée ?

RÉPONSE.

Les travaux à l'étude et en voie d'exécution sont les suivants :

1° Création d'une nouvelle ligne à double voie de Schaerbeek à Muysen, exclusivement destinée aux marchandises, et aménagement de la ligne actuelle de Bruxelles-Nord à Malines pour le seul service des voyageurs.

2° Création d'une nouvelle ligne à double voie de Muysen à Anvers-Sud, avec raccordements, de manière à disposer, à partir de Malines et de Muysen, de deux lignes distinctes à double voie chacune, l'une déjà existante vers Anvers (Gare centrale), l'autre à construire vers Anvers-Sud, destinées toutes deux au trafic des voyageurs et des marchandises.

Quant à l'époque à laquelle l'exploitation pourra avoir lieu, il est à noter que la section d'Anvers-Sud à Wilryck est déjà exploitée et que 4 kilomètres sont construits au delà, sauf la pose des voies.

La ligne comporte un nouveau pont sur la Nèthe, dont la construction exigera deux ans. Ce pont n'a pu être entamé jusqu'ici parce que l'État ne dispose pas encore de tous les terrains; l'acquisition de ceux-ci se poursuit activement, en même temps que l'étude du projet. Il n'est donc pas possible de fixer dès maintenant l'époque de l'achèvement de la ligne entière.

ART. 4 DU TABLEAU. — *Chemins de fer. — Traction et matériel.*

Crédit demandé : 38,613,300 francs.

Un crédit de 200,000 francs figurant au litt. E pour l'application du frein Westinghouse à des véhicules à marchandises a provoqué la question suivante de la part de la Section centrale.

QUESTION.

ART. 4. — Le Gouvernement a-t-il l'intention d'appliquer le frein Westinghouse à tous les véhicules à marchandises ?

Quelle sera la dépense qui résultera de l'application prévue ?

RÉPONSE.

L'application du frein Westinghouse au matériel à marchandises en est encore à la période d'essai.

Une première expérience, effectuée sur une centaine de véhicules entrant dans la composition de deux trains de messageries

circulant entre Bruxelles (A. V.) et Ostende, a donné des résultats favorables; il y a donc intérêt à poursuivre très sérieusement cette étude, en étendant successivement l'essai à un certain nombre d'autres trains.

L'application du frein à air à nos wagons permettrait notamment d'augmenter dans une notable proportion la vitesse des trains de marchandises et, conséquemment, d'obtenir une meilleure utilisation du matériel roulant.

Le crédit de 200,000 francs prévu au projet de Budget extraordinaire permettra d'appliquer le frein complet à 436 wagons et de placer la conduite générale à 653 autres véhicules.

ART. 5 DU TABLEAU. — Postes. — Construction, agrandissement, appropriation et ameublement de locaux, matériel, etc.

Crédit demandé : 2,500,000 francs.

ART. 6 DU TABLEAU. — Télégraphes et téléphones. — Lignes nouvelles, bâtiments, appareils, réseaux, etc.

Crédit demandé : 4,627,400 francs.

Une question a été posée au sujet du crédit demandé pour la construction de locaux pour les postes, télégraphes et téléphones. Elle figure à la page 7 du tableau, ainsi que la réponse du Gouvernement.

ART. 7 DU TABLEAU. — Marine.

Crédit demandé : 156,400 francs.

Ce crédit est demandé pour l'installation du télégraphe sans fil, système Marconi, à bord des malles du service Ostende-Douvres.

Un autre crédit de 21,400 francs (part du télégraphe) figure au littéra F de l'article 6 pour le même objet. Ces crédits ont donné lieu à la question suivante :

QUESTION.

ART. 6. — Est-il prudent d'établir le système télégraphique dit système Marconi?

N'y a-t-il pas dès à présent un système meilleur?

RÉPONSE.

Le Département ne s'est résolu à munir un poste côtier ainsi que les neuf malles de la ligne Ostende-Douvres des appareils Marconi de télégraphie sans fil qu'après

avoir reconnu, à la suite d'un essai officiel de trois mois entre le paquebot « Princesse Clémentine » et La Panne, la possibilité d'organiser un service régulier de correspondance à l'aide de ce système.

Jusqu'à présent, il n'est point prouvé que le système Marconi ne soit pas le meilleur; c'est incontestablement celui qui a reçu le plus grand nombre d'applications et qui couvre les portées les plus considérables.

Sans doute, en cette matière comme en toute autre, on peut escompter des perfectionnements; mais si, comme le Gouvernement en a la confiance, le système Marconi est susceptible de rendre les services qu'on en attend dans son application spéciale à l'exploitation des malles de l'État, il est grandement désirable, dans l'intérêt même de cette exploitation, de ne pas retarder plus longtemps la réalisation de ce nouveau progrès.

ART. 8 DU TABLEAU. — Nouvelle École militaire. — Travaux de construction et de parachèvement.

Crédit demandé : 3.000.000 francs.

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 8. — Quel sera le coût total des travaux de construction de l'École militaire?	D'après les dépenses effectuées jusqu'à ce jour et les estimations des travaux restant à faire, le coût total sera, sans compter le mobilier, de fr. 8,669,684 20, soit 8,670,000 francs en chiffre rond.
Quelle est la somme dépensée à ce jour?	Fr. 4,291,884 20.
Pour combien d'élèves l'École est-elle construite?	a) <i>École militaire.</i> 360 élèves se répartissant comme il suit : Infanterie et cavalerie . . . 220 Artillerie et génie . . . 140 b) <i>École d'application.</i> 180 élèves sous-lieutenants.

Quels seront, en dehors des élèves, les fonctionnaires ou employés qui seront logés dans les locaux de l'École?

a) *École militaire.*

Le commandant de l'École.
Le commandant en second.
Le capitaine instructeur d'infanterie.
L'officier instructeur d'infanterie adjoint.
2 inspecteurs des études.
L'officier payeur.
Le médecin.
Le secrétaire du commandant de l'École.

b) *École d'application.*

Le commandant du quartier.

c) *École de guerre.*

Le commandant de l'École.
Les bâtiments comprennent également le logement d'un adjoint du génie.

Énumération des services qui doivent être installés dans l'établissement :

École militaire.
École d'application.
École de guerre.

Cours d'équitation comprenant le manège, la carrière et le quartier de cavalerie (100 chevaux).

Bassin de natation.
Infirmerie.
Habitations.

Dépendances et administration.

La Section centrale de 1901 ayant demandé : « Quand seront achevés les » nouveaux locaux de l'École militaire? », il lui fut répondu :

« Il est à prévoir que l'occupation de ces nouveaux locaux ne pourra pas » se faire avant l'année 1905. »

La note accompagnant l'article 8 du Budget de 1902 nous dit que « les tra- » vaux pourront être poussés de telle sorte que l'édifice soit en état d'être » occupé vers la fin de l'année 1905. »

On peut conclure de là que les locaux ne seront occupés au plus tôt que dans l'année 1906.

Plusieurs membres de la Section centrale regrettent qu'un aussi grand nombre d'officiers soient logés à l'École. Il ne leur semble pas que la dépense qui en résulte soit justifiée.

ART. 9 DU TABLEAU. — *Appropriation des terrains provenant du démantèlement des places fortes.*

Crédit demandé : 300,000 francs.

Des membres ont insisté dans les sections pour que, dans l'intérêt du Trésor, les terrains provenant du démantèlement des places fortes soient vendus le plus tôt possible.

ART. 10 DU TABLEAU. — *Acquisition d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier et à étendre ou à régulariser les limites des propriétés de l'État, notamment des dunes domaniales.*

Crédit demandé : 300,000 francs.

ART. 11 DU TABLEAU. — *Travaux d'aménagement pour la mise en valeur des dunes domaniales.*

Crédit demandé : 300,000 francs.

La question suivante se rapporte à la fois aux articles 10 et 11 indiqués ci-dessus.

QUESTION.

ART. 10 et 11. — Quelle a été l'affectation des crédits votés antérieurement pour : 1° l'extension du domaine forestier; 2° la régularisation des limites des propriétés de l'État; 3° la mise en valeur des dunes domaniales?

En quoi consistent ces derniers travaux?

RÉPONSE.

Acquisitions d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier et à étendre ou à régulariser les limites des propriétés de l'État, notamment des dunes domaniales :

Sur les cinq crédits annuels de 300,000 fr. inscrits aux Budgets extraordinaires de 1897, 1898, 1899, 1900 et 1901, soit ensemble fr. 1,500,000

il a été imputé à ce jour :

pour l'extension du domaine forestier. . fr. 200,512 67

et pour l'extension

ou la régularisation des

limites des propriétés

de l'État 898,248 93

ENSEMBLE. . . fr. 1,095,861 60

DISPONIBLE . . fr. 404,458 40

lequel est engagé à concurrence de 139,944 francs du chef d'acquisitions négociées et dont les prix seront payés prochainement.

*.

Travaux d'aménagement pour la mise en valeur des dunes domaniales :

Les crédits votés en 1899 et 1901 s'élèvent
à fr. 600,000 »
dont une partie. 108,695 47
est tombée en annulation le
31 décembre 1901.

RESTE. . . fr. 491,304 53

Sur cette somme, il a été
imputé à ce jour . . . fr. 218,966 75
du chef de la construction à
Wenduyne d'un réseau d'é-
gouts avec installation des
appareils nécessaires au trai-
tement du sewage, et d'une
distribution d'eau.

DISPONIBLE. . . fr. 272,337 78

sur lequel il reste à liquider du même chef
une dépense d'environ 15,000 francs.

L'État a exécuté ces travaux afin de pou-
voir réaliser avantageusement les dunes
domaniales de Wenduyne. La commune lui
en remboursera le coût par annuités, de
sorte que le Trésor n'a fait qu'une avance.

Une grande partie de la somme disponible
sur le crédit de 1901 sera absorbée par la
dépense qu'entraînera l'intervention de
l'État dans le redressement du chemin lon-
geant les dunes sises à Ostende, au hameau
Albertus. Ce redressement permettra de
réaliser les terrains de l'État dans les condi-
tions les plus favorables.

Cette réponse ne donne pas les renseignements demandés quant à l'affecta-
tion des crédits votés antérieurement.

La Section désirait savoir quelles sont les propriétés qui ont été acquises
ou dont les limites ont été régularisées.

Outre l'intérêt qui s'attache d'une manière générale à l'emploi des fonds
mis par la Législature à la disposition du Gouvernement, la question avait
pour but de renseigner la Chambre sur la façon dont est compris l'agran-
dissement du domaine forestier.

Il est d'intérêt général que les forêts soient conservées dans les régions où
le climat, ou bien le régime des eaux le réclame. L'intervention de l'État
pour assurer cette conservation par voie d'achat de forêts existantes, ou par
voie de reboisements là où elles ont disparu est tout à fait justifiée.

Il n'en serait pas de même si cette intervention ne devait avoir d'autre but qu'un pur et simple accroissement du domaine forestier de l'État.

A diverses reprises, cette opinion a été exprimée au sein des sections ou de la Section centrale.

Déjà la Section centrale de 1899 réclamait sur ce point des explications précises; elle ne les a pas obtenues.

La Section centrale insiste à nouveau pour que l'action du Gouvernement ne s'étende pas au delà des limites qui lui sont fixées par la mission propre incombant à l'État. Elle désire voir communiquer à la Chambre des renseignements prouvant qu'il en est réellement ainsi et notamment sur quoi ont porté les dépenses de fr. 200,312.67 et de fr. 893,248.93.

ART. 12 DU TABLEAU. — *Routes et raccordements : construction, redressement et amélioration. — Construction de ponts ou subsides pour semblables ouvrages. — Rachat par l'État de routes et de ponts concédés; subsides à accorder aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats.*

Crédit demandé : 6,000,000 de francs.

Ce crédit est le plus important qui ait jusqu'à présent figuré au Budget extraordinaire.

La Section centrale félicite le Gouvernement de sa sollicitude à cet égard, et l'en remercie.

Elle a cru intéressant de savoir à quelles routes s'appliquerait le crédit demandé.

Elle a cru nécessaire aussi d'attirer l'attention du Gouvernement sur l'utilité qu'il y aurait à s'occuper dès à présent de l'extension que le réseau des routes de la Campine devra nécessairement recevoir par suite de la découverte et de l'exploitation prochaine d'un bassin houiller dans cette région.

Elle a donc posé au Gouvernement la question suivante :

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 12. — Quelles sont les routes à la construction desquelles le Gouvernement compte appliquer le crédit de 6 millions?	Parmi les routes à la construction desquelles le Gouvernement compte appliquer le crédit de 6 millions se trouvent notamment les suivantes : Route de Meerle à Baerle-Duc, avec embranchements vers Hoogstraeten; Route d'Arendonck à Weelde; Route de Réthy à Poederlé; Route de Nieuwmoer à Zundert; Route de 's Gravenwezel à Schilde; Prolongement de la route de Nieuport au pont de Zandvoorde jusqu'à la route d'Eerneghem à Plasschendaale;

Route de Tamise à Cruybeke;
 Prolongement de la route de Deurle à Nazareth jusqu'à celle de Cruyshautem à Nederzwalm;
 Route de la Lienne;
 Route de Froidthier à Mortroux, avec embranchement de Val-Dieu à Aubel;
 Route de Kinroy à Kessenich et à Geys-tingen;
 Route de Diepenbeek à Genck;
 Route de Kerkom à Troignée (détournement);
 Route de Bourg-Léopold à Lommel;
 Route de Brée à Heusden;
 Route de Mechelen-sur-Meuse à Asch;
 Route de Corbion vers Pussemange;
 Route de Suzy à Les Fossés;
 Route de Haut-Fays à la station de Gedinne;
 Route de Celles à Hulsonniaux;
 Route de Monceau à la gare de Graide;
 Route de Wiesmes à Finnevaux.

En outre, un assez grand nombre de travaux de réfection extraordinaire sur les routes existantes.

Pour quelques-unes des routes précitées, le Gouvernement négocie encore avec les communes au sujet de la part d'intervention de celles-ci.

Ne conviendrait-il pas d'arrêter dès à présent les lignes principales du réseau de routes à créer dans la Campine ?

Quelles sont, dans cette région, les routes dont la construction est décidée ?

Actuellement les terrains nécessaires à l'assiette de ces routes s'obtiendraient à très bas prix. Dans quelques années, la dépense sera beaucoup plus considérable.

Voici la liste des routes en construction ou dont la construction est décidée dans la Campine :

A. — CAMPINE ANVERSOISE.

1° Routes en construction :

- a) Route de Réthy à Poederlé (2^e section, comprise entre Lichtaert et Poederlé);
- b) Route d'Arendonck à Weelde;
- c) Route de Meerle à Baerle-Duc, avec embranchement de la route de Hoogstraten vers Bréda.

2° Routes dont la construction est décidée :

- a) Route de Nieuwmoer vers Zundert;
- b) Route de 's Gravenwezel à Schilde;
- c) Route de Réthy à Poederlé (3^e section, comprise entre Lichtaert et Casterlé).

*B. — CAMPINE LIMBOURGEOISE.**1° Routes en construction :*

- a) Route de Diepenbeek à Genck;*
- b) Route de Kinroy à Kessenich.*

2° Routes dont la construction est décidée :

- a) Route de Bourg-Léopold à Lommel;*
- b) Route de Meehelen-s/Meuse à Asch;*
- c) Route de Heusden-Hechteren-Brée.*

La réponse n'est pas adéquate à la question en ce qui concerne le réseau des routes à créer dans la Campine.

Il y a là cependant un travail d'ensemble à réaliser de nature à tenter l'initiative intelligente de l'honorable Ministre des Finances et des Travaux publics.

La Chambre sait que, conformément aux prévisions formulées il y a plusieurs années par M. le professeur G. Lambert et par M. le professeur André Dumont, un vaste bassin houiller vient d'être découvert par ce dernier. Les travaux de sondage qui se poursuivent activement vont bientôt permettre de fixer exactement ses limites. Dans cette région, la population est d'une très faible densité, des étendues considérables sont dépourvues de voies de communication, les terrains sont d'insignifiante valeur. Le Gouvernement peut donc tracer ses routes comme il l'entend, où il le veut, dans les meilleures conditions de situation, de profil, de tracé, de largeur, avec l'espoir fondé, la certitude, de voir les agglomérations se former le long des voies qu'il aura établies. Pourquoi attendrait-il que des centres soient formés, constituant ainsi des points de sujétion pour les routes futures, pourquoi s'exposer à l'obligation d'acquérir plus tard à grand prix des terrains qu'il peut obtenir aujourd'hui presque gratuitement?

Il rencontrerait dans cette entreprise le concours empressé des communes dont un grand nombre possèdent de vastes étendues de terrains.

Outre les routes dont la construction est décidée, il en est un assez grand nombre qui sont sollicitées.

Pour la seule Campine limbourgeoise, on peut citer les routes de Rothem à la Meuse; Peer à Genck; Bocholt à Caulille; Kessenich à la Meuse; Rothem à Opoeteren-Gruitrode-Meeuwen-Peer-Exel-Lommel; Neeroeteren à Kinroy.

Le Gouvernement pourrait commencer par exécuter celles-ci dont l'utilité est immédiate.

Nous croyons inutile d'insister davantage sur ces considérations dont l'importance ne saurait échapper à nos collègues.

* * *

Faut-il dire que les plaintes habituelles ont été formulées au sujet de l'entretien des routes de l'Etat, ainsi que des vœux en faveur d'un nouveau crédit extraordinaire à consacrer à la réfection de celles qui laissent le plus à désirer?

On peut citer de nombreuses routes, celle de Liège à Bois-le-Duc, par exemple, dont la plus grande partie a des pavés datant d'un siècle et d'un siècle et demi.

On a fait observer aussi que d'une province à l'autre les routes sont traitées de façon différente sans que l'on sache pourquoi.

Dans le sud du Limbourg, certaines routes sont dans un état déplorable, citons Vliermael à Waremmé, Bilsen à Rixingen, Tongres à 's Heeren-Elde-ren, tandis que dans les parties voisines de la province de Liège les routes de l'État sont l'objet d'importantes réfections.

La Section centrale attire sur ces doléances justifiées l'attention bienveillante du Gouvernement.

* * *

Une dernière question relative aux routes a été agitée, notamment la nécessité de prévoir, lors de l'établissement des routes nouvelles, une largeur suffisante pour répondre à toutes les nécessités du trafic moderne : roulage ordinaire, automobilisme, chemins de fer vicinaux.

L'idée a même été émise, en vue de faciliter l'élargissement éventuel de celles des routes actuelles qui seraient trop étroites, d'interdire les constructions à front de route et d'obliger les propriétaires à bâtir en recul.

Ces divers points ayant déjà été traités par la Section centrale chargée de l'examen du Budget des Finances et des Travaux publics pour l'exercice 1901, la Section croit inutile de s'y arrêter davantage. Elle se borne à y appeler une fois de plus l'attention du Gouvernement.

**ART. 13 DU TABLEAU. — *Suppression du passage à niveau
sur le chemin de fer de l'État à Alost.***

Crédit demandé : 151,000 francs.

**ART. 14 DU TABLEAU. — *Pont du Val-Benoît, sur la Meuse, à Liège.
Rempiètement des piles du pont.***

Crédit demandé : 200,000 francs.

Ces articles n'ont donné lieu à aucune observation.

**ART. 15 DU TABLEAU. — *Création d'une nouvelle route de grande voirie entre
le quartier de Fragnée (Liège) et la gare d'Angleur, avec ponts sur la Meuse
et sur le nouveau lit de l'Ourthe.***

Crédit demandé : 1,300,000 francs.

La Section s'est occupée de cet article en même temps que de l'article 19.

ART. 19 DU TABLEAU. — Ourthe. — Expropriations et travaux.

Crédit demandé : 3,500,000 francs.

La Section a posé au sujet de ces deux articles la question suivante :

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 13 et 19. — A quels travaux se rattachent exactement les crédits sollicités? Ces crédits suffisent-ils pour l'achèvement de ces travaux?	ART. 13. — Le crédit de 1,300,000 francs concerne la construction d'un pont sur la Meuse, à Liège, dans le quartier de Fragnée, ainsi que de son raccordement, sur la rive gauche de la Meuse, à la route de Liège à Namur. Le coût total approximatif de ces travaux, y compris les emprises, s'élèvera à 2,600,000 francs. ART. 19. — Le crédit de 3,500,000 francs se rattache principalement aux travaux de rectification de l'Ourthe entre Chénée et Liège, qui donneront lieu approximativement à une dépense totale de 6,000,000 de francs. Le crédit sollicité permettra, en outre, de terminer les travaux de régularisation du cours de la rivière dans les traverses de La Roche, de Hamoir et de Poulseur, évalués à la somme totale de 330,000 francs.

C'est grâce à ces travaux que l'Exposition pourra avoir lieu dans la plaine des Aguesses.

ART. 16 DU TABLEAU. — Mont des Arts. — Expropriations et travaux. — Indemnité à la Ville de Bruxelles.

Crédit demandé : 5,000,000 de francs.

C'est en 1899 qu'il fut pour la première fois question du Mont des Arts à la Chambre.

Le Gouvernement, préoccupé de résoudre enfin la question du dégagement des musées depuis si longtemps en suspens, sollicita un crédit de 3,500,000 francs.

La note préliminaire du Budget justifiait cette demande dans les termes suivants :

« Ce crédit a pour objet l'acquisition de terrains compris entre la rue

» Caudenberg et la rue des Trois-Têtes, acquisition qui s'impose si l'on veut
» ne pas rendre à tout jamais irréalisable le dégagement des musées.

» Les Chambres ne seront appelées à se prononcer sur le projet même
» que lorsqu'il pourra faire l'objet de propositions nettement libellées, avec
» indication de la dépense à faire et des voies et moyens à y affecter. Elles
» statueront alors en pleine connaissance de cause, mais jusque-là il importe
» que la question reste entière.

» Si la Législature est favorable au projet, elle pourra se féliciter d'avoir
» pris la mesure conservatoire qui est proposée ; si, au contraire, elle y est
» défavorable, elle ne devra pas regretter d'avoir acquis des terrains qui
» pourront être réalisés avec toute facilité et sans préjudice pour le Trésor
» public. »

La Section centrale demanda si le Gouvernement avait en vue la réalisation d'un travail déterminé. Elle reçut la réponse suivante :

« La proposition de crédit se rattache moins à un travail déterminé qu'à
» un projet susceptible d'être traduit en plan de plus d'une manière. Des
» dessins ont été publiés et reproduits dans les journaux, mais ils n'ont
» aucun caractère officiel, et le Gouvernement n'a jamais eu à en délibérer.

» C'est précisément parce qu'il n'y a ni plan, ni devis, ni éléments d'ap-
» préciation positifs que le Gouvernement a fait ressortir dans l'Exposé des
» motifs qu'il ne s'agit pas en ce moment de statuer sur un projet, mais
» uniquement de prendre des mesures nécessaires pour ne pas le rendre
» irréalisable. »

L'allocation d'un crédit de 3,500,000 francs n'était donc dans la pensée du Gouvernement qu'une simple mesure conservatoire destinée à rendre éventuellement possible l'exécution d'un projet qui existait sans doute dans ses grandes lignes, mais dont le coût ni les détails n'étaient déterminés.

La Section centrale ne fut pas favorable à la proposition. Elle décida l'ajournement par quatre voix contre trois. Son Rapporteur, qui faisait partie de la minorité, défendit cependant, en son nom personnel, le crédit devant la Chambre. Celle-ci se rallia à la minorité de la Section centrale. Elle vota le crédit.

Un de nos architectes les plus réputés, M. Maquet, directeur de la Classe des Beaux-Arts de l'Académie royale de Belgique et membre de la Commission royale des Monuments, fut chargé de dresser les plans du travail à exécuter.

L'année dernière, tandis que l'architecte s'occupait du projet, la Chambre fut saisie, à l'occasion de la discussion du Budget extraordinaire, d'un amendement présenté par nos honorables collègues, MM. Lepage, Delbastée, De Jaer, Nerinx, Hymans et Furnémont.

Il était ainsi libellé :

« Acquisition de terrains et d'immeubles, en vue du dégagement des
» Musées et de l'établissement du Mont des Arts à Bruxelles : 2 millions de
» francs. »

Le but de ces Messieurs, ils ne s'en cachaient pas, était d'engager la Chambre. Il ne s'agissait plus d'une mesure conservatoire, mais d'un commencement d'exécution.

Fidèle à la pensée première du Gouvernement, la Section centrale repoussa cet amendement. Elle justifia son vote dans les termes suivants :

« Le rejet de cet amendement n'implique de la part de la Section centrale » aucune idée d'hostilité au projet dit « du Mont des Arts ».

» La Section croit, comme le Gouvernement, qu'il convient de ne pas » s'engager à l'aveugle dans l'exécution d'un projet dont on ne connaît ni les » plans ni le coût, et dont on ne peut dire qu'une seule chose, c'est qu'il » est très séduisant et que la dépense sera très considérable.

» La Section insiste cependant pour que le Gouvernement hâte autant » que possible les études, de façon à mettre un terme aux incertitudes des » intéressés et à l'état actuel de la Montagne de la Cour. »

Le Gouvernement propose aujourd'hui à la Chambre de décider l'exécution du Mont des Arts. Il sollicite à cet effet un premier crédit de 3,000,000 de francs. Conformément à sa promesse, les plans sont déposés sur le bureau de la Chambre, et le coût total des travaux nous est indiqué.

D'après l'estimation, la dépense restant à faire est de 23,931,000 francs, y compris l'indemnité de 1,000,000 de francs à payer à la ville de Bruxelles en exécution de l'article 7 de l'acte de la cession du 18 mai 1900. Le 2^e paragraphe de cet article est ainsi conçu :

« Aussitôt après le vote par la Législature du principe du dégagement des » musées royaux, l'État paiera un supplément de prix d'un million de francs » à la ville, afin d'indemniser partiellement celle-ci des sacrifices qu'elle s'est » imposés du chef des expropriations. »

Du crédit de 3,500,000 francs voté en 1899, une somme de 700,000 francs est tombée en annulation le 31 décembre 1901.

Le coût total du Mont des Arts sera donc de 23.931,000 + 2,800,000 = 26,731,000 francs.

* * *

Tels sont les termes dans lesquels cette question importante se présente devant la Chambre.

On peut dire que, depuis 1899, l'opinion publique s'est ralliée à l'idée du « Mont des Arts ».

Les délibérations des sections nous en fournissent la preuve.

En 1899, le crédit conservatoire proposé par le Gouvernement était rejeté par plusieurs sections, ajourné par la Section centrale.

Cette année aucune section n'a rejeté le crédit.

A la vérité, des demandes de renseignements assez nombreuses se sont produites; rien de plus naturel.

La Section centrale a tâché d'y donner satisfaction dans toute la mesure possible, afin que la Chambre prenne sa résolution en pleine connaissance de cause.

Pour émettre un vote réfléchi sur l'exécution du Mont des Arts, trois points principaux doivent être élucidés :

Le projet répond-il aux besoins signalés?

La dépense n'est-elle pas excessive? Est-elle en rapport avec le but que l'on veut atteindre?

L'estimation de la dépense est-elle sérieusement établie? La Chambre ne s'expose-t-elle pas, et n'expose-t-elle pas le pays à des mécomptes analogues à ceux qui se sont produits pour le Palais de Justice?

LE PROJET RÉPOND-IL AUX BESOINS SIGNALÉS?

Depuis de longues années, on réclame le dégagement des Musées. Ce dégagement est demandé non seulement en vue de mettre nos Musées mieux en évidence, mais surtout pour mettre les richesses qu'ils renferment à l'abri des incendies qui les menacent actuellement.

Depuis longtemps aussi l'on réclame des installations convenables pour les salons triennaux.

Il faut enfin songer à augmenter les espaces réservés au musée des Beaux-Arts, à la Bibliothèque royale, aux Archives, de manière à les mettre en rapport avec le développement actuel de nos collections et leur accroissement dans l'avenir.

Le programme imposé à l'architecte comportait ces divers objets.

Ce programme a été précisé par une commission nommée par le Gouvernement et composée de :

MM. Beernaert, le marquis de Beaufort et Cardon, membres de la Commission du Musée;

Fétis, conservateur en chef de la Bibliothèque royale;

Gaillard, conservateur adjoint des Archives du Royaume;

Robie et Khnopff, artistes peintres (ce dernier vice-président en exercice du Cercle Artistique);

Van der Stappen, sculpteur;

Lagasse, président de la Commission royale des Monuments et directeur des Bâtiments civils;

Maquet, architecte, auteur du projet;

Verlant, directeur des Beaux-Arts.

La Commission s'est réunie plusieurs fois. Dans sa dernière séance, elle s'est trouvée unanime pour préciser le programme auquel M. Maquet s'est conformé.

La Chambre peut donc avoir l'assurance que les propositions de M. Maquet répondent aux besoins signalés.

LA DÉPENSE N'EST-ELLE PAS EXCESSIVE? EST-ELLE EN RAPPORT AVEC LE BUT QUE L'ON VEUT ATTEINDRE?

Nous avons dit plus haut que le coût total du Mont des Arts sera de 26,734,000 francs.

Supposons que l'on renonce à son exécution.

Il faudra cependant dégager les Musées. Il faudra les agrandir. Il faudra construire des locaux pour les expositions triennales.

Ces nécessités sont reconnues par tous. Elles n'ont jamais été contestées. La dépense inhérente à ces travaux ne saurait être évitée.

Elle est déterminée par le développement des locaux à construire et par les expropriations et les aménagements à faire pour dégager les Musées.

Des locaux, musées, bibliothèques, salles d'archives, d'une étendue donnée, exigent une dépense déterminée.

Ou bien il faut renoncer aux locaux, ou bien il faut consentir à la dépense.

La seule question qui se pose ici est donc de savoir s'il ne vaudrait pas mieux se borner à dégager les Musées, et à bâtir en un autre endroit; ou même s'il n'y aurait pas avantage à déplacer les Musées.

La seule considération qui milite en faveur de ces solutions est le coût élevé des expropriations réclamées pour l'exécution du projet tel qu'il nous est soumis. On pourrait trouver ailleurs un emplacement moins cher.

Mais pour peu que l'on réfléchisse, on s'aperçoit qu'aucune de ces deux solutions ne serait moins coûteuse. Les avantages supposés n'existent pas.

Déplacer tous les musées amènerait l'obligation d'ériger des constructions fort coûteuses, en remplacement des locaux actuels, auxquels il faudrait donner une autre destination, peut-être difficile à trouver.

A moins de leur donner une situation très excentrique, les terrains nécessaires seront très chers.

Il est certain que l'économie que l'on pourrait réaliser sur le coût de l'emplacement serait compensée par le supplément des dépenses à faire pour les constructions.

Les musées, la bibliothèque, les archives sont situés au centre de l'agglomération bruxelloise. Il faut les y laisser, c'est une condition essentiellement favorable pour des collections qui doivent être facilement accessibles à tous. Mais il faut les dégager. Or, leur degagement rendra libre les espaces nécessaires aux agrandissements, et il faut ajouter que ces espaces rendus libres ne pourraient être convenablement utilisés à autre chose.

Le groupement des locaux des musées, de la bibliothèque, des archives, fournit d'ailleurs une solution plus économique que leur dispersion en différents points de la ville, assurant en outre les locaux nécessaires aux expositions triennales.

Reste la troisième question.

L'ESTIMATION EST-ELLE BIEN ÉTABLIE ?

La dépense à faire pour le Mont des Arts comprend les sommes à dépenser pour les expropriations et le coût des constructions.

Il n'y a pas à se le dissimuler, les mécomptes qui se sont produits lors de la construction du Palais de Justice ont rendu la Chambre et aussi le pays défiant.

Ce souvenir désagréable obsède les esprits. On se demande si le Mont des Arts ne sera pas un second Palais de Justice.

La question suivante a été posée par la Section centrale.

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 16. — La somme prévue de 24 millions suffira-t-elle pour l'exécution et le parachèvement des travaux?	Oui, d'après des prévisions soigneusement établies.
Les expropriations ont-elles fait l'objet d'un travail d'estimation détaillé?	Oui, par un fonctionnaire de l'enregistrement particulièrement compétent en la matière.

Le Gouvernement s'est donc préoccupé de faire établir, avec toute la précision possible, l'estimation de la dépense.

En ce qui concerne les expropriations, c'est un fonctionnaire de l'enregistrement particulièrement compétent qui a été chargé du travail.

La Chambre peut s'en rapporter à ses conclusions.

Mais en ce qui concerne la construction proprement dite? Ici le Gouvernement n'a pu intervenir directement, il a dû évidemment s'en remettre à l'auteur du projet.

Il avait fait de même lors de la construction du Palais de Justice. Ne nous expose-t-il pas à des mécomptes semblables à ceux dont nous avons souffert alors?

Nous ne le pensons pas. Deux circonstances nous rassurent.

Un examen, fût-il sommaire, des plans du Mont des Arts fait saisir d'emblée l'énorme différence entre cette construction et celle qui se dresse place Poelaert.

En disant que le Mont des Arts n'aura rien à redouter d'une comparaison avec le Palais de Justice, nous n'exagérons certes pas son mérite.

Mais nous n'avons pas à discuter ici la valeur artistique relative des deux monuments. C'est le côté de la dépense que nous avons à examiner, car c'est le seul point sur lequel nous soyons appelés à nous prononcer.

La réalisation du Mont des Arts ne donnera lieu à aucune difficulté d'exécution. Son ordonnance est plus calme, indice d'un goût plus affiné, que celle du Palais de Justice.

L'artiste ne s'est livré à aucun de ces écarts d'imagination dont la traduction en pierre exige des « tours de force » qui heurtent la raison et que l'art réprouve.

Lorsque l'architecte du Palais de Justice eut terminé les images qui constituaient son projet, il ne s'était pas soucié un seul instant du point de savoir si ses conceptions étaient réalisables, et il fallut lui adjoindre tout un service spécial d'ingénieurs pour arriver à résoudre les problèmes dont il n'avait pas même soupçonné l'existence.

Faut-il s'étonner dès lors des écarts formidables qui se révélèrent, au fur et à mesure de l'exécution, entre les estimations primitives et le coût réel? On a parfois accusé Poelaert d'avoir de parti pris dissimulé la vérité. Nous

sommes convaincu que c'est une erreur. Il n'a pu dissimuler ce qu'il ignorait lui-même.

Produit d'une imagination surexcitée, sa conception, plus énorme que grandiose, l'avait séduit, c'est son excuse. Il avait réussi à la faire accepter, mais à aucun moment il ne s'était rendu compte des difficultés d'exécution de son projet. Il n'avait donc pu les signaler, ce qui est l'excuse du Gouvernement d'alors.

Rien de pareil n'est à craindre pour le Mont des Arts. Ici aucun problème important de construction ne se présente et la principale occasion des mécomptes n'existe pas.

Des mécomptes ne seraient possibles que s'il y avait, soit chez le Gouvernement, soit chez l'artiste, le désir de céler la vérité.

Or, rien ne nous permet d'affirmer que le Gouvernement ait pareille intention.

27,000,000 de francs est une grosse dépense. Si le Gouvernement, d'accord avec l'architecte, nous avait dit que le Mont des Arts coûtera 18,000,000 seulement, — c'est un chiffre qui a été cité, nous ignorons son origine, il y a quelque trois ans, — nous l'aurions cru.

18,000,000 de francs eussent paru suffisants.

Le Gouvernement n'en a rien fait, il a eu raison. Si 27,000,000 de francs sont nécessaires, il vaut mieux le dire dès à présent.

On a trop souvent traité la Chambre comme une Chambre... d'enfants, auxquels il fallait cacher la vérité.

Cette franchise du Gouvernement, outre son mérite propre, a l'avantage d'inspirer la confiance.

Celle-ci est d'ailleurs justifiée par la personnalité de l'artiste qui a établi l'estimation.

Et c'est même la raison principale pour laquelle les mécomptes ne paraissent pas à craindre.

M. Maquet a l'habitude de ne pas dépasser ses devis. C'est la meilleure garantie, la plus puissante pour la Chambre, qu'il ne les dépassera pas pour le Mont des Arts.

Il est de ceux qui croient qu'un architecte est à même — s'il en a la volonté — de rester dans les limites des dépenses qu'il s'est assignées au début.

Ses idées sur ce point — important dans l'espèce — se trouvent consignées dans une lettre qui date de 1879 et que nous croyons intéressant de reproduire pour l'édification de nos collègues et pour la tranquillité de leur conscience.

C'était à l'époque où l'opinion publique, fort émue du coût indéfiniment croissant du Palais de Justice, se demandait avec anxiété quand enfin l'on verrait un terme à ce que l'on qualifiait de gaspillage.

Pour d'autres travaux encore des écarts marquants s'étaient produits entre l'estimation des architectes et les sommes réellement payées.

La Presse, le Parlement s'étaient faits l'écho du sentiment populaire. Toute confiance était ébranlée. M. Maquet écrivit spontanément à M. Sainctelette, ministre des Travaux Publics, la lettre suivante :

Bruxelles, le 9 avril 1879.

« MONSIEUR LE MINISTRE,

» De récents débats parlementaires ont montré à quels regrettables mécomptes certaines entreprises de grands travaux publics peuvent exposer le Gouvernement. L'examen approfondi des discussions qui se sont engagées à ce sujet à la Chambre d'abord et ensuite au Sénat m'a suggéré quelques réflexions d'intérêt général que je crois utile de soumettre à votre haute appréciation.

» Il me paraît avéré que la cause première des mécomptes auxquels je me permets de faire allusion réside surtout dans ce fait indéniable, à mon humble avis, que les plans sur lesquels sont élaborés les devis et cahiers des charges sont, la plupart du temps, fort incomplets.

» Je n'ai pas la prétention de vous apprendre, Monsieur le Ministre, que le point *essentiel*, en matière d'entreprises par voie d'adjudication, est l'étude des plans, non pas une étude dessinée à une échelle microscopique qui ne donne qu'une vaine idée de la pensée à réaliser, mais des plans complets dans leur ensemble et complets dans leurs détails, de manière que l'on puisse clairement apprécier l'importance et le coût du travail à exécuter. En un mot, que les travaux projetés soient entièrement et minutieusement représentés sur le papier avant d'en poursuivre l'exécution. C'est là le point capital d'une entreprise.

» J'ai l'intime conviction que ce point étant acquis, que cette précaution première étant prise, on éviterait sûrement les mécomptes quant aux dépenses et avec les entrepreneurs; on éviterait également de grandes pertes d'argent provenant des retards si souvent apportés dans l'exécution des travaux par suite d'indécision ou de manque de renseignements.

» C'est à tort, selon moi, Monsieur le Ministre, que l'on considère le devis estimatif comme étant la pièce « de résistance » d'une entreprise. Tous les hommes du métier reconnaissent que sans des plans sérieux, complets, il est matériellement impossible de rédiger un cahier de charges et d'établir un devis qui reposent sur des bases sérieuses. J'ajoute que le plan bien détaillé a cet avantage incontesté de prêter beaucoup moins à des interprétations équivoques, germes d'interminables et coûteux procès, que les documents rédigés : un dessin est compris dans toutes les langues du monde, par tous les entrepreneurs connaissant leur métier.

» Il est inadmissible que l'on puisse faire une estimation sur des données douteuses, pour des travaux qui existent plutôt dans l'imagination que dans les plans de leurs auteurs. Quand l'entrepreneur en est réduit, par la force des choses, à cette nécessité d'établir ses calculs sur des pièces insuffisantes, il ne peut le faire qu'au hasard, et, en ce cas, l'une ou l'autre partie en cause doit être lésée tôt ou tard : ou bien c'est l'Administration qui en pâtit, ou bien c'est l'adjudicataire. Mais le dommage est certain.

» On peut dire aussi que des plans mal rédigés ou incomplets risquent de vicier une adjudication en principe : c'est ouvrir la porte à des concurrences déloyales ou inconscientes, toute personne pouvant ainsi — ou du moins, croyant pouvoir — prendre part à une adjudication sans avoir ni les apti-

tudes ni les connaissances nécessaires, sans présenter, en un mot, les garanties désirables dont l'État se préoccupe à bon droit.

» Pour éviter qu'il en fût ainsi, il suffirait, je le crois, de faire dresser des devis estimatifs *détaillés*, dont les quantités et les prix seraient laissés en blanc ; ce seraient les soumissionnaires qui, au moyen des plans *complets* et des conditions, rempliraient ces blancs suivant leurs propres calculs et estimations. Ces devis particuliers pourraient être joints aux soumissions cachetées ; de cette façon l'État aurait ainsi une sorte de contrôle pour la justification des moyens que chaque entrepreneur se proposerait d'employer en vue de mener le travail à bonne fin. De plus, cette pièce servirait également de base pour la garantie que l'État devrait exiger de l'entrepreneur, en raison de l'exactitude de ses calculs et estimations.

» En opérant d'après les documents complétés de la sorte, les modifications qui seraient apportées aux travaux — soit avant, soit durant leur exécution — pourraient toujours être évaluées avant d'être prescrites. Point important : à supposer que ces modifications donnassent lieu à une surélévation dans le devis primitif, l'État pourrait toujours se rendre compte des motifs qui ont amené ces frais supplémentaires et en fournir la justification détaillée et précise, ce qui n'est point le cas avec les errements actuels.

» Pour me résumer, Monsieur le Ministre, je me permettrai de formuler ainsi les considérations diverses que je viens de prendre la liberté d'énumérer : les mécomptes dans les entreprises proviennent de la mauvaise rédaction ou de l'insuffisance des plans, lesquels, n'étant pas sérieux, ont, nécessairement, pour corrolaire obligé des cahiers de charges et des devis qui ne sont pas plus sérieux.

» En dernière analyse, je crois devoir rencontrer cette objection possible : exiger des plans complets, détaillés, c'est augmenter le travail des ingénieurs et des architectes, c'est, conséquemment, augmenter les frais premiers pour l'État. A cela, Monsieur le Ministre, j'estime que l'on peut répondre victorieusement en affirmant que le surcroît de dépenses de ce chef n'équivaudra jamais aux frais sans bornes auxquels l'État est exposé, dont il est victime, par suite de l'insuffisance des documents d'adjudication tels qu'on les comprend aujourd'hui.

» En finissant, je prie Monsieur le Ministre d'excuser la liberté que j'ai cru pouvoir prendre de lui exposer, dans l'intérêt de la chose publique, les idées qui me sont inspirées par une pratique déjà longue des travaux et des entreprises de travaux.

» Certain d'ailleurs que cette communication trouvera auprès de vous, Monsieur le Ministre, un accueil à tout le moins bienveillant, j'ai l'honneur de vous présenter, Monsieur le Ministre, l'expression de ma plus haute considération.

» H. MAQUET. »

En 1879, M. Maquet ne prévoyait pas qu'il serait, en 1902, chargé de l'exécution du Mont des Arts.

Il exposait les règles qu'il applique d'une manière générale dans la confection de ses projets, dans la rédaction de ses devis.

Ce sont des règles dont nul architecte ne devrait s'écarter. M. Maquet a déclaré à votre Rapporteur qu'il ne s'en est pas départi pour le Mont des Arts et qu'il ne s'en départira pas. C'est la meilleure assurance que la Chambre puisse avoir.

Elle peut donc, sans crainte, suivre le Gouvernement dans l'exécution de ce grand travail, l'un des plus importants qui auront été entrepris dans notre pays et même à l'étranger.

ART. 17 DU TABLEAU. — École de médecine vétérinaire. — Travaux de construction et de parachèvement.

Crédit demandé : 500,000 francs.

QUESTION.

ART. 17. — Quelle est la dépense faite à ce jour pour l'École vétérinaire?

RÉPONSE.

La dépense faite à ce jour pour l'École vétérinaire s'élève à fr. 1,688,474.17.

ART. 18 DU TABLEAU. — Meuse. — Expropriations et travaux.

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

QUESTION.

ART. 18. — Le Gouvernement s'est-il assuré que les travaux à exécuter à la Meuse ne donneront pas lieu à des objections fondées au point de vue esthétique?

RÉPONSE.

Le Gouvernement a invité la Direction du service spécial de la Meuse à communiquer à la Commission pour la protection des sites les avant-projets de tous les travaux importants à exécuter à la Meuse.

ART. 21 DU TABLEAU. — Canaux de Liège à Anvers. — Expropriations et travaux.

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Deux questions ont été posées par la Section centrale.

QUESTION.

ART. 21. — Quel est le programme du Gouvernement en ce qui concerne les canaux de Liège à Anvers?

Quelle sera la dépense qui en résultera?

RÉPONSE.

Le Gouvernement a arrêté en principe le programme d'amélioration générale des canaux qui relient Liège à Anvers, y compris les canaux d'embranchement vers Turnhout, de Turnhout à Anvers et d'embranchement vers Hasselt.

Ce programme consiste :

1° En ce qui concerne les canaux de Liège à Maestricht, de Maestricht à Bois-le-

Duc et de la Campine, formant la ligne directe de Liège à Anvers, à donner à ces canaux 18 mètres de plafond et un mouillage de 2^m,50, lequel pourra être porté ultérieurement à 5 mètres; à construire latéralement aux écluses existantes des écluses de 115 mètres de longueur et de 12^m,50 de largeur, et à ménager sous les ponts fixes une hauteur libre de 6^m,50 au-dessus de la flottaison. Des garages permettront le croisement des bateaux de très grande largeur.

Ces améliorations, dont le coût total approximatif est de 40 millions, permettront aux plus grands bateaux du Rhin et à leur remorqueur de naviguer entre Liège et Anvers.

2° En ce qui concerne les canaux d'embranchement, à leur donner 12 mètres de plafond et un mouillage de 2^m,40; à reconstruire les ouvrages d'art de façon à permettre le passage des bateaux de 8 mètres de largeur, jaugeant de 700 à 900 tonnes, et à ménager sous les ponts fixes une hauteur libre de 4^m,50 au-dessus de la flottaison. Des garages y seront également établis.

Ces améliorations donneront lieu à une dépense approximative de 11,500,000 francs, dont 5,800,000 francs pour l'amélioration des cunettes et 5,700,000 francs pour les ouvrages d'art.

QUESTION.

ART. 21. — Le Gouvernement se préoccupe-t-il de l'extension du réseau des canaux de la province d'Anvers et de la province de Limbourg en vue de l'exploitation du bassin houiller découvert par M. le professeur Dumont?

RÉPONSE.

Le Gouvernement se préoccupe de la question soulevée, et il estime qu'il sera aisé de raccorder le bassin houiller du Limbourg aux canaux de Liège à Anvers et leurs embranchements, et d'établir, de côté et d'autre de la crête de partage, des ports d'embarquement pour charbons, reliés au canal de Maestricht à Bois-le-Duc d'une part, et au canal d'embranchement vers Hasselt d'autre part.

La Section centrale félicite le Gouvernement de la façon large dont il a conçu les travaux d'amélioration à exécuter aux canaux de Liège à Anvers.

Elle se réjouit de ce que le Gouvernement ait dès à présent son attention fixée sur les dispositions à prendre pour permettre à ce réseau navigable de desservir dans de bonnes conditions les futurs charbonnages de la Campine.

ART. 23 DU TABLEAU. — *Lys. — Expropriation et travaux.*

Crédit demandé : 300,000 francs.

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 23. — Quels sont les travaux prévus pour l'amélioration de la Lys?	Ces crédits ont été énumérés lors de la discussion du Budget de 1898; leur coût n'est pas encore arrêté. Le crédit sollicité
Quel sera le coût de ces travaux?	suffira aux dépenses à faire jusqu'au vote du
N'y a-t-il pas lieu de solliciter un crédit supérieur à 300,000 francs?	prochain Budget extraordinaire, dans la traverse de Courtrai et entre Vive-Saint-Éloi et Grammene.

ART. 24 DU TABLEAU. — *Rupel. — Expropriation et travaux.*

Crédit demandé : 250,000 francs.

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 24. — Quel est le travail projeté au Rupel?	Le travail à exécuter au Rupel est destiné à l'amélioration des conditions de navigabilité de cette rivière dans la partie comprise
Quelle sera la dépense totale qui en résultera?	entre son embouchure et le débouché du canal maritime de Bruxelles.
	La dépense n'a pas encore pu être établie, les études n'étant pas suffisamment avancées.

Il résulte de cette réponse qu'il n'est pas question de faire déboucher directement dans l'Escaut le canal maritime de Bruxelles.

Au sein de la 1^{re} section, des réclamations ont été élevées au sujet du résultat des travaux exécutés à l'embouchure du Rupel.

Ces travaux auraient produits, sur la rive gauche de l'Escaut, des ensablements très préjudiciables aux riverains. Ceux-ci demandent au Gouvernement d'exécuter les travaux de dragage indispensables pour rendre au fleuve sa profondeur primitive.

ART. 28 DU TABLEAU. — *Canal de Gand à Terneuzen. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 8,000,000 de francs.

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 28. — Quelle est la dépense faite à ce jour pour le canal de Terneuzen?	La dépense faite à ce jour pour la mise à grande section du canal de Terneuzen s'élève à 8,520,000 francs.
Quelle sera la dépense totale à résulter du projet actuellement adopté?	La dépense totale à résulter du projet ac-

tuellement adopté est évaluée à 37,300,000 francs, y compris le subside de la ville de Gand, s'élevant à 4,714,000 francs. La ville devra, en outre, supporter seule le coût des nouveaux bassins.

Une nouvelle convention avec le Gouvernement des Pays-Bas, signée le 8 mars 1902, et que la Chambre est appelée à ratifier, remplacera la convention du 29 juin 1893, approuvée par la loi du 11 septembre de la même année.

La nouvelle convention améliore notablement les conditions de navigabilité du canal de Terneuzen.

La note préliminaire du budget, donne à ce sujet (p. 15) tous les renseignements désirables.

Le tableau suivant permettra à la Chambre d'en apprécier l'importance

	SECTION MOUILLÉE EN MÈTRES CARRÉS.	MOUILLAGE EN MÈTRES.
Canal d'Ymuiden (agrandissement projeté Amsterdam à la mer du Nord)	785	9.80
Canal de Suez (agrandissement projeté)	710	9.00
Gand à Terneuzen (agrandissement projeté).	420	8.75
Canal de Manchester	380	7.925
Bruges à Heyst.	370	8.00
Canal de la mer du Nord à la Baltique.	363	9.00

Le canal de Terneuzen occupera donc parmi ces grands canaux maritimes le troisième rang si l'on considère la section mouillée, le quatrième si l'on considère le mouillage. La ville de Gand sera dotée d'une voie d'accès vers la mer qui répondra pour le présent et l'avenir à tous les besoins de son trafic.

ART. 30 DU TABLEAU. — *Installations maritimes d'Anvers. — Expropriations, travaux, dragages, etc.*

Crédit demandé : 14,000,000 de francs.

QUESTION.

ART. 30. — Quels sont les travaux que le Gouvernement se propose d'effectuer au moyen des crédits sollicités?

S'agit-il de la Grande Coupure?

RÉPONSE.

La note préliminaire du Budget indique quels sont ces travaux. Les expropriations poursuivies au nord d'Anvers en exécution de l'article 8 de la loi du Budget extraordinaire de 1900, permettront éventuellement l'exécution de la Grande Coupure.

QUESTION.

ART. 30. — Combien coûteront les murs de quai en amont d'Anvers?
 Quelle était la dépense prévue?
 Comment se justifie la différence?

RÉPONSE.

Le mur de quai en amont d'Anvers, y compris son terre-plein, coûtera 18,060,000 francs, sous réserve des droits de l'État quant à la dépense à résulter des travaux de consolidation du mur. Cette dernière dépense s'élève à 4,053,000 francs, suivant décompte.

L'estimation dressée en 1896 par le service spécial de l'Escaut maritime s'élevait à 18,564,000 francs, y compris les acquisitions de terrains.

D'après la soumission approuvée, complétée par la convention additionnelle du 20 septembre 1897, le coût des travaux proprement dits devait être de 10,900,000 francs. Cette somme constitue un chiffre global, aucune distinction n'étant faite dans la soumission entre la part afférente à la construction du mur proprement dit et celle relative aux autres travaux (dragages, remblais, construction d'aqueducs, etc.).

L'augmentation du coût des travaux résulte de la consolidation du mur (dépense éventuelle) et du fait que la largeur du terre-plein a été portée de 100 à 144 mètres.

QUESTION.

ART. 30. — Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet de l'exécution du transbordeur?

RÉPONSE.

Répondant à une question analogue posée par la Section centrale du Budget extraordinaire de 1901, le Gouvernement a fait remarquer que « l'ouverture à donner au » pont-transbordeur ne pourra être arrêtée » qu'après qu'une décision sera intervenue » au sujet de l'amélioration générale de » l'Escaut en aval d'Anvers.

» Voulant faciliter les communications » entre les deux rives du fleuve, le Gouver- » nement vient de doubler le service du » passage d'eau par bateau à vapeur » d'Anvers à la Tête-de-Flandre. »

Il résulte de la réponse du Gouvernement à la première de ces questions que la situation signalée l'année dernière par la Section centrale ne s'est pas modifiée.

L'interpellation en cours à la Chambre nous dispense d'entrer dans de longues considérations au sujet de la nécessité des travaux d'amélioration de l'Escaut.

La section se borne à rappeler les conclusions de la Section centrale de 1901 auxquelles elle se rallie.

ART. 30 DU TABLEAU. — *Port d'Ostende. Expropriation et travaux. — Établissement de l'avenue d'accès aux nouvelles installations maritimes. — Établissement et exploitation d'un passage d'eau public entre les deux rives du port.*

Crédit demandé : 4,500,000 francs.

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 51. — La Section centrale demande communication des plans de l'avenue d'accès aux nouvelles installations maritimes d'Ostende.	La Section centrale trouvera ci-joint le plan terrier de l'avenue. Celle-ci constitue le détournement de la route d'Ostende vers Bruges nécessité par les travaux d'extension du port; elle a son origine à la place Van der Sweep, en face de la gare, et passe successivement au-dessus de la dérivation du canal de Bruges à Ostende, au-dessus des voies desservant la gare maritime et au-dessus de la nouvelle écluse de navigation, pour rejoindre plus loin l'ancienne route.
En quoi consistera le passage d'eau entre les deux rives du port ?	Le passage d'eau entre les deux rives du port est destiné à l'usage des piétons et sera desservi par bateau à vapeur.

ART. 32 DU TABLEAU. — *Port d'escale de Heyst.*

Crédit demandé : 3,000,000 de francs.

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 52. — Le bruit a couru que l'avant-port de Heyst s'envase. Est-il exact ?	Rien n'est venu démontrer jusqu'à présent que l'importance des travaux de dragage nécessaires à l'entretien de l'avant-port de Heyst dépassera les prévisions.

La Section est heureuse de constater que rien n'est fondé dans les craintes manifestées dans une section au sujet de l'envasement du port de Heyst.

Enfin, une dernière question ne se rattachant à aucun des articles du projet a été posée pour donner satisfaction à un vœu émis dans une section.

QUESTION.	RÉPONSE.
Les travaux d'assèchement des polders se poursuivent-ils avec une activité suffisante ? Des plaintes ont été formulées à ce sujet dans les sections.	Le Gouvernement ignore à quels travaux il est fait allusion ; au surplus, les ouvrages à exécuter en vue de l'assèchement des polders incombent, en principe, aux associations poldériennes. Il est permis d'affirmer, d'une manière générale, que les voies d'écoulement admi-

nistrées par l'État et dans lesquelles débouchent des canaux d'assèchement des polders, sont dans les conditions voulues pour suffire à cet assèchement.

Vote du Budget.

Les divers articles ainsi que l'ensemble du projet de loi ont été votés à l'unanimité par la Section centrale.

Celle-ci a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,
G. HELLEPUTTE.

Le Président,
D^r W. HEYNEN.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 29 APRIL 1902.

Begrooting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het
diensjaar 1902 ⁽¹⁾.

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

Wij zullen niet breedvoerig ons leedwezen uitdrukken, omdat wij de Buitengewone Begrooting niet naar behooren kunnen onderzoeken. Dat ware eene alledaagschheid.

Sedert jaren kan de Buitengewone Begrooting niet meer grondig worden onderzocht in de Kamer. Te nauwernood vindt deze den tijd om daarover te stemmen.

Sommigen maken de Regeering aansprakelijk voor dezen zoo ongewonen als regelmatigen toestand.

Nog dit jaar, werd in de 3^e afdeeling geklaagd over het laattijdig indienen van de Begrooting.

Een oogenblik overweging volstaat om te bevinden dat de toestand weinig beter zou zijn, ware de Begrooting vroeger overgelegd.

Reeds in November, waren al de gewone Begrootingen ingediend en toch staan aan de dagorde der Kamer nog zeven Begrootingen, waarvan de bespreking niet eens is aangevangen.

Anderzijds is het natuurlijk, dat de Buitengewone Begrooting de laatste van alle wordt overgelegd, want is het noodzakelijk de gewone Begrootingen goed te keuren, met de Buitengewone Begrooting is dit niet het geval.

⁽¹⁾ Begrooting, n^o 123.

⁽²⁾ De Middenafdeeling bestond uit de heeren HEYNEN, voorzitter; HELLEPUTTE, DAVIGNON, BEERNAERT, DE BROQUEVILLE, RENKIN, BRAUN.

Schier altijd werd de Buitengewone Begrooting tamelijk laat in het zittingsjaar overgelegd, zooals onderstaande tabel aantoont ⁽¹⁾ :

Wet tot het verleenen van kredieten voor werken van openbaar nut.

JAAR.	BEDRAG.	Datum waarop het wetsontwerp werd ingediend.	Datum waarop het verslag werd overgelegd.	Datum der stemming.	Verslaggevers.
1870	16,000,000 »	22 Maart.	—	7 Mei	
1871	22,000,000 »	15 Juni.	—	21 Juli.	
1872	9,000,000 »	30 April.	8 Mei.	15 Mei.	
1873	186,730,000 »	18 Februari.	4 April.	24 Juni	Nothomb.
1874	10,250,000 »	19 Maart.	23 April.	22 Mei.	Cornesse
1875	28,605,100 »	21 Mei.	Geen datum.	16 Juni.	T'Serstevens.
1876	35,714,200 »	28 Maart	10 Mei.	20 Mei.	Delehay.
1877	25,330,000 »	20 Juni.	5 Juli.	5 Juli.	Nothomb.
1878	29,947,000 »	30 April.	16 Mei.	24 Mei.	Idem.
1879	104,810,000 »	2 Juli.	15 Juli.	31 Juli.	Gillieaux.
1880	26,500,000 »	16 April.	4 Mei.	8 Mei.	Le Hardy de Beaulieu.
	25,598,500 »	10 Augustus.	12 Augustus.	14 Augustus.	Idem.
1881	22,400,000 »	16 December 1880.	23 December 1880.	25 Januari 1881.	Jottrand.
	39,373,700 »	12 Juli 1881.	19 Juli 1881.	4 Augustus 1881.	Idem.
1882	64,286,000 »	18 April.	6 Mei.	12 Mei.	Scailquin.
1883	15,000,000 »	14 December 1882.	20 December 1882.	21 December 1882.	J. Malou.
	8,086,960 »	15 Maart 1883.	7 Juni 1883.	21 Juni 1883.	V. Lucq.
	5,700,000 »	14 Augustus 1883.	—	15 November 1883.	

Begrooting van buitengewone ontvangsten en uitgaven.

1886	37,000,000 »	12 Januari.	15 April.	11 Mei.	Doucet.
1887	49,000,000 »	8 Februari.	5 Mei.	14 Juni	de Burlet en De Bruyn.
1888	52,000,000 »	10 April.	2 Mei.	19 Mei.	De Bruyn.
1889	56,000,000 »	28 Mei.	30 Juli.	10 Augustus.	de Smet de Naeyer.
1890	64,000,000 »	29 April.	9 Mei.	17 Mei.	Vercruysse.
1891	60,000,000 »	2 Juni.	23 Juli.	14 Augustus.	Ancion.
1892	61,000,000 »	24 Maart.	7 April.	14 Mei.	t' Kint de Roodenbeke.
1893	59,000,000 »	4 Mei.	30 Juni.	18 Augustus.	Idem.

⁽¹⁾ Tot in 1883, werden de wetten betreffende buitengewone uitgaven geheeten « wetten tot het verleenen van kredieten voor werken van openbaar nut ». In de tabel wordt tegenover de verschillende wetten, welke van 1873 tot 1883 kredieten van dien aard toekenden, de datum opgegeven toen het ontwerp werd ingediend, het verslag overgelegd en de Kamer er over besliste.

Sedert 1883, is van de Buitengewone Begrooting een afzonderlijk wetsontwerp gemaakt.

Voor 1884 en 1885, werden die kredieten in eene gezamenlijke tabel vereenigd — Buitengewone Begrooting — gevoegd bij Staats algemeene Begrooting.

JAAR.	BEGROAG.	Datum waarop het wetsontwerp werd ingediend.	Datum waarop het verslag werd overgelegd.	Datum der stemming.	Verslaggevers.
1894	50,000,000 »	18 Mei.	4 Juni.	12 Juni.	Ancion.
1895	58,000,000 »	12 Juni.	1 ^{re} Augustus.	23 Augustus.	De Clercq.
1896	56,000,000 »	2 Juni.	12 Juni.	18 Juni.	C' Kint de Roodenbeke.
1897	57,000,000 »	25 Juni.	20 Juli.	4 Augustus.	Ronse.
1898	71,000,000 »	19 April.	2 Mei.	5 Mei.	Idem.
1899	72,000,000 »	15 Juni.	19 Juli.	25 Augustus.	Helleputte.
1900	135,000,000 »	11 April.	1 ^{re} Mei.	5 Mei.	Norinx.
1901	90,000,000 »	12 Juli.	2 Augustus.	8 Augustus.	Helleputte.
1902	141,000,000 »	15 April.	29 April.	—	Idem.

Uit deze tabel blijkt, dat van 1870 tot 1902 de Buitengewone Begrotingen of de Wetsontwerpen die deze vervingen voor het uitvoeren van werken van openbaar nut, werden ingediend en dat daarover verslag werd uitgebracht en gestemd als volgt :

MAAND	Indiening van de wetsontwer- pen en Begrotingen.	Indiening van de verslagen. (¹)	Stemming. (²)	Aanmerkingen.
Januari	1 maal.	»	»	
Februari	2 »	»	»	
Maart	4 »	»	»	
April	8 »	5 maal.	»	
Mei	4 »	8 »	12 maal.	
Juni	7 »	4 »	5 »	
Juli	3 »	7 »	5 »	
Augustus	2 »	3 »	9 »	
September	»	»	»	
October	»	»	»	
November	»	»	1 maal.	
December	»	»	»	

Ten slotte dient aangemerkt dat de datum, waarop deze laatste Begrooting wordt overgelegd, van ondergeschikt belang is, vernits het meerendeel der werken van een dienstjaar worden betaald met de kredieten, die het vorige jaar werden toegekend.

(¹) De datum van het overleggen der verslagen in 1870, 1874, 1875 en 1883 ontbreken.

(²) De datum der stemming over de Begrooting voor 1902 ontbreekt.

De hoofdzaak is, tijd te vinden om de Begrooting te onderzoeken en te bespreken.

Welnu, niet enkel de Buitengewone Begrooting kan de Kamer niet meer bespreken, maar ook al de Begrootingen.

't Ligt niet op den weg der Middenafdeeling, de oorzaken van dezen toestand op te sporen, noch de hulpmiddelen aan te wijzen.

Zij vestigt er eens te meer de aandacht der Kamer op, in de hoop dat deze trachten zal — en zij alleen kan het — eenen toestand te wijzigen, die het parlementair stelsel gevaar doet loopen in eene van zijne voornaamste verrichtingen : het onderzoeken en nagaan der openbare uitgaven.

* * *

Het bezwaar van eene overhaaste beraadslaging zal echter dit jaar geringer zijn dan in vorige jaren.

Behalve de uitvoering van het ontwerp gezegd « Kunstberg », wordt geen enkel groot werk aan de Kamer voorgesteld, en uit het onderzoek in de afdeelingen blijkt dat er geene groote tegenkanting ontstond.

In al de afdeelingen werden al de artikelen goedgekeurd.

Bij de stemming over de Begrooting in haar geheel verdeelden de stemmen zich als volgt :

	Voor.	Tegen.	Onthouding.
	—	—	—
1 ^o afdeeling . . .	11	0	2
2 ^o — . . .	8	0	0
3 ^o — . . .	6	0	4
4 ^o — . . .	9	0	1
5 ^o — . . .	8	0	0
6 ^o — . . .	10	0	0
	—	—	—
Te zamen . . .	52	0	7

Dus stemde niemand er tegen.

* * *

In verschillende afdeelingen, werden eenige algemeene opmerkingen gemaakt. De Middenafdeeling acht het raadzaam er eerst en vooral bij stil te blijven.

Er is geklaagd, dat er al te aanzienlijke sommen worden besteed aan werken van weelde in groote steden, terwijl werken van allereerste noodzakelijkheid aan kleine plaatsen worden geweigerd, onder voorwendsel dat er geen geld is.

Als voorbeeld, wordt eenerzijds gewezen op de statie te Antwerpen, waarvoor het Bestuur onbepaald mocht uitgeven, en anderzijds op talrijke tusschenstatiën, waar geene eenvoudige beschutting voor reizigers verkregen kan worden.

Schier ieder jaar wordt deze klacht herhaald. Zij getuigt van de in den

geest van 't meerendeel der provinciebewoners vaststaande meening, die schijnt gerechtvaardigd door zekere feiten. Zij is gegrond, voor zooverre het overdreven uitgaven geldt, in welke plaatsen zij ook mogen gedaan worden. Niemand zou durven beweren, dat hiervan in ons land geene hoogst betreuwenswaardige voorbeelden bestaan.

Doch zij zou het doel voorbijstreven, indien zij slechts het cijfer der uitgaven beschouwde, zonder aan het nut daarvan te denken.

De Middenafdeeling vroeg wat de statie te Antwerpen zal kosten. Ziehier het antwoord dat zij ontving :

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 3. — De Middenafdeeling verlangt te weten wat de Antwerpsche statie met hare aanhoorigheden in 't geheel kosten zal.	1 ^o Bouwen van de eigenlijke statie fr. 5,898,000 »
	2 ^o Bijwerken 179,752 »
	3 ^o Bouwen van de overdekte statie. 5,682,771 »
	4 ^o Aankoop van gronden, kunstwerken om de banen te verhoogen tusschen het ontvanggebouw en de vestingwerken, loods voor locomotieven, leggen der sporen, electrische en electro-hydraulische inrichting, enz. 9,756,611 »
	5 ^o Voltooiingswerken binnen het ontvanggebouw, meubelen, inrichting van verlichting en verwarming. 1,500,000 »
	Fr. 23,017,134 »

Dat is een hoog cijfer, en iedereen erkent dat het lager kon zijn, zonder den spoorwegdienst te schaden en toch Antwerpen eene inrichting te geven, zooals eene zoo aanzienlijke stad mag vergen.

Ondersteld dat de kosten tot 12,000,000 frank konden verminderd worden, wat voorzeker ten voordeele van onze thesis pleit, toch is 12,000,000 frank een groot cijfer, en we zijn er niet zeker van dat er niet tegen zou opgekomen worden.

Op den geest der inwoners van eene kleine plaats, die te vergeefs een afdak van 2 tot 3,000 frank vragen, is de indruk nagenoeg even groot, hetzij men hun zegge dat de Antwerpsche statie 12,000,000 frank kostte, of wel 23,000,000.

Om rechtvaardig te zijn, mag men dus, wanneer spraak is van kosten, het belangrijke werk en zijn nut niet uit het oog verliezen.

De Regeering is van zins in de Limburgsche en Antwerpsche Kémpen werken te doen uitvoeren, die meer dan 50,000,000 frank zullen kosten,

namelijk de verbetering der vaart tot verbinding van Maas en Schelde en hare vertakkingen.

Deze werken zullen waarschijnlijk worden aangevuld door het maken der afdamming van de Twee Ourthes, die vele millioenen kosten zal.

Zal iemand die uitgave afkeuren? Toch is zij aanzienlijk. Zij bedraagt meer dan het dubbele der uitgave voor de Antwerpsche statie.

Op zichzelf, heeft een cijfer geene beteekenis. Er dient geweten wat het verbeeldt.

De waarheid is, dat de Regeering voor de belangen van gansch het land moet zorgen.

Zij mag geene voorkeur hebben voor deze of gene streek, deze of gene plaats. Ze moet met een waakzaam oog elken toestand onderzoeken, alle behoeften kennen, en onpartijdig het geld der begrooting besteden, daar waar het openbaar belang zulks vereischt.

Zal zij zoodoende iedereen bevredigen? Dat mag zij niet hopen.

Doch 't zal voor haar eene vertroosting wezen, te zeggen, dat zoo zij anders handelde, ze veel minder algemeenen lof zou verwerven, al zou ze minder hare daden kunnen rechtvaardigen.

* * *

Deze Begrooting, dit moet bekend worden, kan minder aanleiding geven tot opmerkingen dan zekere voorgaande begrootingen.

Op eene gezamenlijke som van 141,000,000 frank, worden nagenoeg de negen tienden besteed aan werken van wezenlijk openbaar nut, die 's lands uitrusting op 't gebied van staathuishoudkunde moeten verbeteren, en door hunne uitvoering of door hunne uitslagen, hunnen weldadigen invloed zullen doen gevoelen in al de plaatsen des lands, tot in de armste streken. Daárvóór verdient de Regeering dank.

Toch moet er gezorgd worden, dat de uitgaven van den Staat overeenkomen met de behoeften.

Des te meer is dit noodig, daar er ieder jaar voor deze uitgaven leeningen worden gesloten, en is leening goed te keuren voor werken die opbrengen, zij is het niet meer voor uitgaven, welke niet worden gebillijkt door een onmiddellijk nut.

In verschillende afdeelingen werd gesproken van eene neiging om af te wijken van eene verstandige zuinigheid. Deze strekking vindt men niet alleen in het getal ondernomen gebouwen, maar ook in de daaraan ten koste gelegde weelde.

Deze klachten werden verduidelijkt naar aanleiding van artikelen 5 en 6 der tabel, waaronder kredieten werden gevraagd voor het bouwen en vergrooten van kantoren voor posterij, telegraaf en telefoon.

Sedert jaren, werden in verschillende plaatsen des lands vele gebouwen, of kantoren voor posterij, telegraaf en telefoon opgericht.

Dat verwekte groote kosten van eerste uitgave en ook jaarlijksche onderhoudskosten.

Vroeger huurde de dienst der posterijen en telegrafen gebouwen.

Bouwt de Staat zelf, dan spaart hij de huur uit, doch niet den kroos der kapitalen die hij uitgeeft, noch dezer uitdelging. Daarenboven moet hij de onderhoudskosten dragen.

Welnu, in meestal de gevallen, kosten gebouwen, door den Staat opgericht, duur, evenals alles wat de Staat verricht.

Is het waar, dat zijne kapitalen hem minder kosten dan aan bijzondere personen, toch mag gezegd, dat dit verschil meer dan opgewogen wordt door de hoogere kosten.

In sommige gevallen, gaf de Staat voor het onderhoud van het door hem opgericht gebouw meer uit dan de huur, die hij vroeger betaalde voor 't gebouw, dat hem niet toeoorde.

De Middenafdeeling wilde weten welke regelen de Regeering volgt voor het oprichten van gebouwen voor posterijen en telegrafen, en welke sommen tot hiertoe werden uitgegeven.

Zij stelde onderstaande vraag :

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 5 en 6. — Wat zijn de inzichten der Regeering, voor het bouwen van kantoren voor post- en telegraaf?	Tot hiertoe bouwde of kocht het Bestuur van Posterijen enkel lokalen in groote centrum, waar zijn dienst uitzonderlijke inrichtingen vergt, en in plaatsen waar onmogelijk een voldoende en behoorlijk lokaal gehuurd kon worden. Zij denkt daarmede voort te gaan.
Welke som werd daar tot hiertoe voor besteed?	Tot hiertoe werd voor het bouwen of aankopen van lokalen voor den postdienst 6,885,068 frank uitgegeven.
	Van 1 Januari 1880 tot heden werden met de buitengewone kredieten, aan het Telegraafbestuur toegekend voor bouw-, wijzigings- en andere werken aan lokalen voor telegraaf en telefoon, fr. 9,304,728.83 uitgegeven.

Dus belooopen de sommen, tot hiertoe uitgegeven voor posterij, telegraaf en telefoon, te zamen 16,000,000 frank in ronde cijfers. 't Is eene aanzienlijke som, en daarbij dient opgemerkt, dat er nog groote werken worden uitgevoerd.

Toch stipt de Middenafdeeling met genoegen aan, dat het bouwen of aankopen van lokalen voor deze verschillende diensten, bij de Regeering niet als regel geldt. Slechts daar, waar geene behoorlijke lokalen bestaan, worden er aangekocht of gebouwd.

Zelfs in dat geval, mag men zich niet laten verleiden tot eene weelde, welke hoegenaamd niet past bij den aard en de bestemming van het gebouw.

Plaatsen waar de Staat bouwt, vragen niets beters dan een « monument » te bezitten, dat haar niets kost.

Wij moeten bekennen, dat terwijl de leden der Kamer, vereenigd in de afdeelingen, belast met het onderzoek van de Buitengewone Begrooting, de verslaggevers der Middenafdeeling aanzetten om op te komen tegen de uitgaven, hunne taal soms gansch anders is, wanneer zij zich in het kabinet van den Minister bevinden. Geldt het hun arrondissement, dan is de uitgaaf nooit te zwaar.

Zij doen duizend goede redenen gelden, opdat er « bij hen zoowel als elders worde uitgegeven ». Is de Regeering immers niet verplicht den schoonheidszin te bevorderen en op al de punten des lands de ontwikkeling der kunst aan te moedigen?

Is hunne plaats arm aan monumenten, zij wijzen op deze eenige gelegenheid om er een te bezitten.

Telt zij er integendeel veel, zij dringen hierop aan, dat de Regeering niet dulden mag dat het nieuw gebouw afsteke tegen een zoo fraai geheel, en de schoonheid der straten of het schilderachtige der openbare plaatsen ontsiere.

De talrijke gebouwen, in de laatste jaren opgericht, deden deze lust aangroeien.

Na de statien, de post-, telegraaf- en telefoonkantoren, waaraan wij reeds gewoon zijn, wordt thans gesproken van hotels voor het bewaren der hypotheeken. In eene der afdeelingen werd het voorstel gedaan, een programma vast te stellen voor het aankopen of oprichten van die gebouwen.

Eenmaal dien weg ingestapt, bestaat er voor ons geene reden om stil te staan en kan de reeks van de op te richten gebouwen voor belastingen, accijnzen, bruggen en wegen, erfenisrechten, agentschappen der schatkist, enz., in 't oneindige worden uitgebreid.

Er dient voorzichtig gehandeld, en de regel, door de Regeering aangeduid, is de goede : koopen of bouwen, zoo men niet anders kan.

Doch voor die gebouwen dient eene ongepaste weelde vermeden.

Ongetwijfeld mag en moet de Regeering zich bezorgd toonen om aan de door hem gebouwde lokalen een artistiek voorkomen te geven.

Zij kan en moet zorgen voor de opleiding van den geest der burgers. Zoo men bijzondere personen aanbeveelt om in de mate van hunne middelen eenen artistieken vorm te geven aan alles wat zij vervaardigen of laten maken, zelfs aan de onbeduidendste voorwerpen van dagelijksch gebruik, met des te meer reden moet men het vragen, ja eischen van den Staat.

Doch schoonheid mag niet verward worden met weelde.

Weelde ligt in het ten toon spreiden van rijkdom, in het gebruik van kostbare materialen, in overdaad van versiersels.

Schoonheid ligt hoofdzakelijk in de verhouding tusschen de uitwendige vormen en de bestemming van het gebouw.

Men vormt den smaak niet, maar bederft hem, wanneer men een postgebouw aanspraak laat maken op zooveel bouwkunstig schoon als een stadhuis of een justitiepaleis.

Een postgebouw is eene brievenbus, omringd door bureelen.

De brievenbus heeft min of meer vakken, de bureelen zijn min of meer

talrijk naar de plaatselijke gewichtigheid : de bestemming noch de aard van 't gebouw verandert. En het druischt eenigszins tegen het gezond verstand aan, dit eenvoudig gebouw te willen inkleeden als de gedenkteeken, die in ons land getuigen van gehechtheid aan de gemeentevrijheden, van eerbied voor het gerecht.

Ieder gebouw een voorkomen en vormen geven, die zijne bestemming aantoonen en zijnen aard uitdrukken, dat is wezenlijke schoonheid.

Aan dit onschendbaar schoonheidsbeginsel, dat overigens gold ten allen tijde en bij alle volken die eene plaats in de geschiedenis der kunst bekleeden, hoeft de Staat zich als iedereen te onderwerpen. In een geldelijk opzicht, zal hij zich daar goed bij bevinden en het beoogd verheven doel bereiken, in stede van het mis te loopen.

* * *

De Middenafdeeling richtte niet min dan negen en twintig vragen tot de Regeering. Zij betreffen de verschillende artikelen der tabel.

Wij sommen ze op in dezelfde orde als die artikelen, met de bedenkingen van waar zij uitgingen of waartoe zij aanleiding gaven.

Daarenboven werden in de afdeelingen de twintig onderstaande vragen gesteld :

1. Hoeveel wordt besteed aan de doelmatige inrichting der statien Néchin en Péronne?

2. Waarom is er geen krediet gevraagd voor de statie Antoing?

3. Wanneer wordt het dubbel spoor gelegd tusschen Antoing en Péruwelz?

4. Wanneer denkt de Regeering de nieuwe statie te Verviers te bouwen?

5. Is er besloten tot het bouwen van eene nieuwe statie te Jemelle? Dat is noodzakelijk.

6. Waarom bestaat de halte Sinte-Maria-Aaltre niet voor den goederendienst?

7. Zijn de werken, te verrichten ter statien Landen en Thienen, begrepen in het krediet van 13,700,000 frank onder littera A van artikel 3 der tabel?

8. Bevat het krediet van 6,000,000 (1^o van littera A, art. 3 der tabel), de noodige sommen voor het uitvoeren der werken ter statie Gent-Zuid?

Zonder veel geld te besteden, kan men deze statie voorzien van de praktische inrichtingen, die zij vergt. Daartoe ware het voldoende den goederendienst te verplaatsen, voor den reizigersdienst de ruimte in te nemen tusschen de Graaf van Vlaanderen-plaats en de Dierentuindreef, den hoofdgevel 15 tot 20 meter te verplaatsen en de overdekte statie te verlengen.

9. Wanneer doet de Regeering een dubbel spoor leggen op de baan der Ourthe?

10. Wanneer denkt de Regeering de Militaire laan op het grondgebied Schaarbeek aan te leggen?

11. Kan de Staat de brug te Temsche niet overnemen?

12. Wanneer wordt het fort op 't Vlaamsch Hoofd ontmanteld en de vroegere weg van Antwerpen naar Gent heropend?

13. Wanneer wordt de brug te Deurle vernieuwd?
14. Wanneer neemt de Staat de brug te Melle over?
15. Waarom neemt de Staat den steenweg Kalken, Beirvelde, Zeveneeken niet over?
16. Wanneer doet de Regeering te Machelen eene brug bouwen?
17. Is de noodwendige afkoop der brug te Ougrée begrepen in de kredieten onder artikel 12 der tabel?
18. Wordt de Lei tusschen Kortrijk en Deinze eerlang rechtgemaakt?
19. Waarom is er op de Begrooting geen krediet uitgetrokken voor de afdamming der Spiere? Het vroegere krediet diende opnieuw uitgetrokken en verhoogd.
20. Acht de Regeering niet noodig de waterleidingswerken de Düren (Pruisen) te doen nagaan?

Wij achtten het niet raadzaam deze vragen aan de Regeering over te maken met de andere, en wel om den arbeid der Middenafdeeling niet te vertragen, en omdat er over geene enkele in de Afdeeling beraadslaagd kan worden.

't Zal voor de Regeering eenvoudiger en gemakkelijker zijn daar tijdens de beraadslaging op te antwoorden.

Overigens zijn zij voor 't meerendeel van louter plaatselijk belang.

* * *

De Kamer zal bemerken, dat er onder de vragen, door de Middenafdeeling gesteld, vele voorkomen, die reeds vroeger werden gedaan, en wel diegene over den datum van het uitvoeren van zekere werken, over de tot hiertoe gedane uitgaven en die welke nog te doen zijn, of ook over de bestemming van vroeger toegekende en uitgegeven kredieten.

Die vragen komen geregeld weer. 't Is de uiting van den natuurlijken en loffelijken wensch der Kamer om ingelicht te zijn over den gang der ondernomen werken.

Om herhalingen in vragen en antwoorden en bijgevolg tijdverlies te vermijden, zou het volstaan ieder jaar aan de Buitengewone Begrooting eene synoptische tabel toe te voegen van de werken die aan den gang zijn, den datum, waarop zij werden aangevangen, hunne vordering, de geraamde kosten, de uitgegeven en de nog noodige sommen, den waarschijnlijksten datum der voltooiing.

Eenmaal zulke tabel opgemaakt, ware 't zeer gemakkelijk ze bij te houden, en aldus zou de Kamer ieder jaar een overzicht hebben van de werken, die worden uitgevoerd.

Moeten, zooals een lid in eene Afdeeling vroeg, zelfs de « volledige plannen der groote door den Staat ondernomen werken » aan de leden der Kamer worden rondgedeeld?

Dat denken wij niet. 't Zou aanzienlijke kosten veroorzaken en van twijfelachtig nut zijn, want om de nauwkeurige beteekenis van een plan te vatten, hoeft men het soms lang te onderzoeken. Doch die plannen zou men

kunnen bezorgen aan diegenen onzer medeleden, welke ze bijzonderlijk willen bestudeeren.

Daarenboven dient aangemerkt dat de *Annales des travaux publics* over meestal de aanzienlijke werken beschrijvingen met plans geven. Al de leden der Kamer ontvangen dit tijdschrift.

Naast dit tijdschrift, ware het ronddeelen van « volledige plannen » overbodig.

* * *

We gaan over tot het onderzoek van de verschillende artikelen der tabel.

ART. 1 VAN DE TABEL. — *Braakland en domeinbosschen : bebossching, gezondmaking, aanlegging van ruimingswegen.*

Aangevraagd krediet : 100,000 frank.

VRAAG.	ANTWOORD.
ARTIKEL 1. — Is het aangevraagde krediet toereikend?	Het aangevraagde krediet is toereikend tot het voortzetten van de werken tot gezondmaking en bebossching der hooge venen in het Hertogenwald, in de voorwaarden welke zijn opgegeven in antwoord op de vraag, verleden jaar naar aanleiding van hetzelfde buitengewoon krediet gesteld ten opzichte van de herbebossching der gronden, door den Staat aangekocht in de omstreken van Vielsalm (Groot-Bosch) en Spa, alsmede de werken om eenige kleine domeingoederen, die hij in de Kempen bezit, opbrengend te maken. Daarenboven zal het veroorloven achtereenvolgens nieuwe ontginningswegen in het Hertogenwald, het Soniënbosch, het bosch Sainte-Cécile, het Bosch te Spa, enz., te maken.
Tot welke werken is besloten?	
Welke werken werden reeds uitgevoerd met de vroeger toegekende kredieten?	
	De vroeger toegekende kredieten dienden tot het verrichten van werken tot gezondmaking, bebossching en herbebossching in bovenvermelde eigendommen, en het aanleggen van wegen, onder andere de aanzienlijke baan der Helle in het Hertogenwald, eene baan in het Sint-Michiëlsbosch, het eerste vak van eenen ruimingsweg in het domeinbosch te Rance, enz.

Wegen.

In de Middenafdeeling werd een lang en belangwekkend debat gevoerd over de wegen van allen aard.

Drie vragen werden aan de Regeering gesteld.

VRAAG.	ANTWOORD.
De Middenafdeeling verlangt te weten of de Regeering beschikt over toereikende kredieten tot het inwilligen van aanvragen, haar gedaan tot verbetering der gemeentewegen, van belang voor den landbouw.	De noodige kredieten om den geregelde gang van de werken tot verbetering van wegen ten behoeve van den landbouw te verzekeren, staan op de gewone Begrooting uitgetrokken.
Dient op de Buitengewone Begrooting geen krediet uitgetrokken om het volvoeren van die werken te bespoedigen?	In geval van ontoereikendheid, vraagt de Regeering onverwijld bijkredieten. Dit geschiedde namelijk in 1901.

Met groote voldoening stipt de Afdeeling dit antwoord aan. Het geeft aan onze gemeentebesturen de zekerheid dat zij vol vertrouwen het zoo nuttig werk tot verbetering der wegen ten behoeve van den landbouw mogen voortzetten.

ART. 2 VAN DE TABEL. - *Buurtwegen. — Aanleggingswerken.*

Aangevraagd krediet : 2,000,000 frank.

De Middenafdeeling wenscht de Regeering geluk, omdat deze op de Begrooting een aanzienlijk krediet uittrok voor de buurtwegen, zoo nauw verwant aan de welvaart der landelijke gemeenten

Om te weten hoe de kredieten, voor de vijf voorgaande jaren toegekend, besteed werden, stelde de Middenafdeeling onderstaande vraag :

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 2. — De Afdeeling verlangt de tabel der werken, sedert vijf jaar verricht door middel van de kredieten, zoo op de gewone als op de Buitengewone Begrooting uitgetrokken voor buurtwegen.	Het opmaken van de door de Middenafdeeling gevraagde tabel zou zeer veel tijd vergen.
	Het zou ettelijke dagen duren om de namen op te sporen en over te schrijven van de wegen en de gemeenten, alsmede de cijfers der duizende toelagen, welke voorkomen in de koninklijke besluiten welke toelagen verleenden. Overigens verscheen in het <i>Staatsblad</i> een uittreksel uit deze besluiten.
	Hieronder geven wij, per jaar en provincie, het bedrag der verstrekte toelagen op.
	Men zal bemerken dat er in dit opzicht merklijk verschil bestaat tusschen de provinciën.
	Dit verschil is te wijten aan uiteenlopende omstandigheden en wel omdat de aanvraag moet uitgaan van de gemeenten, vermits de Regeering zonder onderscheid bijdraagt voor elke gemeente die haar een aannemelijk ontwerp voorlegt, waarvoor toelagen verleend kunnen worden.

PROVINCIE.	1897.			1898.			1899.			1900.			1901.			TOTALEN.		
	KREDIETEN		Lengte der verbeterde wegen.	KREDIETEN		Lengte der verbeterde wegen.	KREDIETEN		Lengte der verbeterde wegen.	KREDIETEN		Lengte der verbeterde wegen.	KREDIETEN		Lengte der verbeterde wegen.	KREDIETEN		Lengte der verbeterde wegen.
	gewone.	buiten-gewone.		gewone.	buiten-gewone.		gewone.	buiten-gewone.		gewone.	buiten-gewone.		gewone.	buiten-gewone.		gewone.	buiten-gewone.	
Antwerpen	400,079		Kil. 57	464,286		Kil. 23	510,380	75,922	Kil. 37	280,123	185,793	Kil. 25	227,246	198,627	Kil. 20	1,682,108	460,342	Kil. 142
Brabant	453,558		15	441,245		37	512,784	327,315	10	"	219,509	23	622,249	195,216	29	2,029,836	740,040	112
Henegouw	576,788		32	346,093		21	415,488	"	50	138,420	864,533	49	577,804	87,424	59	2,054,593	951,937	191
Limburg	90,792		9	96,952		10	80,046	162,593	13	72,794	13,742	14	53,660	275,500	12	403,244	451,833	58
Luik	328,995		44	464,870		51	573,883	"	43	302,704	556,198	45	285,279	117,298	30	1,956,181	673,496	213
Luxemburg	45,635		32	165,405		48	45,108	130,847	34	45,901	"	5	29,574	45,680	15	331,715	174,527	134
Namen	41,242		3	266,376		27	231,982	106,155	26	43,386	94,306	17	188,440	65,849	22	771,426	266,310	95
Oost-Vlaanderen . .	172,596		22	243,844		24	167,265	186,209	34	157,416	331,404	19	"	58,068	10	741,121	575,681	109
West-Vlaanderen . .	280,101		25	308,082		16	325,487	215,474	9	184,008	30,000	7	131,380	177,245	15	1,229,038	422,719	70
Het Rijk	2,389,786		215	2,797,243		257	2,671,423	1,204,515	256	1,224,752	2,295,485	204	2,116,076	1,216,907	192	11,199,280	4,716,907	1,124
							3,875,938			3,320,237			3,352,985			15,916,187		

Aanmerkingen : I. De lengte, per jaar opgegeven voor de verbeterde wegen, komen niet overeen met het bedrag der toelagen, hetzelfde jaar verleend. Zoo betreffen, bij voorbeeld de 3,875,938 frank, in 1899 betaald, gedeeltelijk werken, in vroegere jaren verricht. — II. De lengten, voor 1901 opgegeven, zijn geraamde : men kent nog niet het nauwkeurig bedrag van de werken, gedurende dit jaar in ontvang genomen.

In dit antwoord vindt de Middenafdeeling niet de door haar gevraagde inlichtingen.

Zij dringt niet aan, omdat het al te veel tijd zou vergen ze te leveren.

Enkel verzoekt zij de Regeering de omstandige tabel aan de Buitengewone Begrooting voor 1903 toe te voegen.

Het onderzoek van artikel 2, betreffende de buurtwegen, deed andermaal eene beraadslaging ontstaan, die herhaaldelijk werd gevoerd in zake het overnemen van de buurtwegen door den Staat.

't Verkeer in ons land is volkomen gewijzigd door de uitbreiding van onze wegen en spoorwegen, die de vroegere groote wegen vervingen.

Sommige buurtwegen worden veel meer gebruikt dan zekere banen van provincie of Staat; hun onderhoud put de kas der gemeenten uit.

Gemeenten, waar vele groote gemeenschapswegen elkander kruisen, hebben schier geene herstellingswerken te verrichten; andere kennen Staats banen maar van hooren spreken, en putten hare kas uit, zonder evenwel hare gemeenschapswegen goed te kunnen onderhouden.

Dat verwekt klachten, en in elk geval zijn de lasten zeer ongelijk verdeeld.

De vrees voor het onderhoud doet vele gemeenten aarzelen om buurtwegen aan te leggen, ondanks de aanzienlijke toelagen van den Staat.

Iedereen erkent dat het bestaande stelsel dient gewijzigd.

Vele andere stelsels werden vooruitgezet en warm verdedigd.

In de Middenafdeeling, werd een doortastend middel aangegeven; de Staat zou eenvoudig al de buurtwegen overnemen, mits bijdrage van provinciën en gemeenten.

Doch het vond geene meerderheid in de Afdeeling, die met vijf stemmen tegen twee een gansch verschillend stelsel aannam, volgens hetwelk al de buurtwegen worden overgelaten aan de provinciën, en de baanvakken naar buurtschappen aan de gemeenten. Wel te verstaan kunnen die lasten niet worden weggenomen zonder vergoeding en hoeven dan maatregelen genomen voor geregeld onderhoud der gemeenschapswegen.

Wij achten het niet raadzaam hier de beweegredenen over te nemen, die voor beide stelsels werden aangevoerd; ongetwijfeld kennen al onze medeleden deze redenen. Gansch het belang van de beraadslaging ligt in de uitgebrachte stemming en de richting, die zij de Regeering aanduidt.

ART. 3 VAN DE TABEL. — *Spoorwegen. — Wegen en werken.*

Aangevraagd krediet : 30,450,000 frank.

Naar aanleiding van de aanzienlijke kredieten, door het Bestuur van spoorwegen aangevraagd, drongen vele onzer medeleden aan, opdat zorgvuldig elke uitgave van weelde worde vermeden bij het verrichten der werken.

Ze zijn beducht voor de gestadige overdreven verhooging van de kosten

tot eerste inrichting. Zij doen aanmerken, dat die toeneming niet in verhouding staat tot de winsten, door den spoorweg afgeworpen, dat zij den geldelijken toestand van onzen spoorweg ernstig in gevaar brengt en het evenwicht der begrooting dreigt te verbreken.

Behalve de vraag over de statie te Antwerpen, die op bladzijde 5 van dit verslag voorkomt, werden de navolgende vragen gesteld.

VRAAG.

ART. 3. — De Middenafdeeling verlangt het inzicht der Regeering te kennen over de verbinding Noord-Zuid en de middenstatie.

Ze wenscht te weten op welk cijfer de gansche uitgaaf is geraamd.

Is het krediet, onder littera *D* uitgetrokken, voor die werken bestemd?

ANTWOORD.

De verbinding Noord-Zuid en de middenstatie hangt af van eene overeenkomst met het Brusselsch gemeentebestuur, voor de omgevingen van gemelde statie en de nieuwe wegen, die er naartoe moeten leiden.

De onderhandelingen worden voortgezet.

De gansche kosten zijn geraamd op 56 millioen (zie Buitengewone Begrooting 1900, oorkonde n^o 134).

Het krediet van 1,700,000 frank, onder littera *D*, moet besteed worden aan dringende werken ten behoeve van het verkeer in de Brusselsche statien. In elk geval zijn die werken noodzakelijk.

Na dit antwoord, hoeft de Middenafdeeling niet langer te verwijlen bij het vraagstuk der verbinding van de Noord- met de Zuidstatie en van de middenstatie.

Overigens verklaarde de Regeering, tijdens de interpellatie daarover, dat de werken eerst dan worden aangevangen, wanneer de Kamers kennis hebben gekregen van de volledige plannen en van de geraamde kosten. De Middenafdeeling dringt aan, opdat deze mededeeling op zulke wijze geschiede, dat een ernstig onderzoek mogelijk weze.

VRAAG.

ART. 3. — Wat is de Regeering van zins, aangaande het wegnemen van het hellend vlak te Luik?

Wat zouden die werken kosten?

ANTWOORD.

Er is geen spraak van wegneming van het hellend vlak te Luik, maar wel van eene afleidingslijn, van Fexhe-le-Haut-Clocher tot Kinkempois.

Die uitgaaf daarvoor is op 10 tot 12 millioen geraamd.

VRAAG.

ART. 5. — Is het aangevraagde krediet toereikend om eerlang de lijn Meehelen-Antwerpen-Zuid te leggen?

ANTWOORD.

Het daartoe aangevraagde krediet bedraagt de waarde van de werken die in 1902 kunnen verricht worden.

VRAAG.

ART. 3. — Wanneer zal de lijn Antwerpen-Halle voltooid wezen?

ANTWOORD.

De volgende werken liggen ter studie en zijn aangevangen :

1^o Leggen van eene nieuwe lijn met dubbel spoor, van Schaarbeek tot Muisen, uitsluitend bestemd voor goederen, en inrichting van de bestaande baan Brussel-Noord naar Mechelen, voor den reizigersdienst alleen.

2^o Leggen van eene lijn met dubbel spoor, van Muisen naar Antwerpen-Zuid, met verbindingen, om van Mechelen tot Muisen twee afzonderlijke lijnen te hebben, ieder met dubbel spoor; de eene, naar Antwerpen (Middenstatie) bestaat reeds, de andere, aan te leggen naar Antwerpen-Zuid. Beide moeten dienen voor reizigers- en goederendienst.

Het baanvak Antwerpen-Zuid naar Wilrijk wordt reeds gebruikt, en nog 4 kilometer zijn verder gelegd, behalve de sporen.

Voor deze lijn, moet eene nieuwe brug over de Neeth worden gelegd : dat zal twee jaar duren. Tot hiertoe kon er geen aanvang mede gemaakt worden, omdat de Staat nog niet al de gronden bezit; de aankoop daarvan wordt onverwijld doorgezet en het ontwerp bestudeerd. Dus kan onmogelijk vooralsnu bepaald worden wanneer de lijn voltooid zal zijn.

ART. 4 VAN DE TABEL. — *Spoorwegen. — Trekdienst en materiëel.*

Aangevraagd krediet : 38,615,300 frank.

Naar aanleiding van een krediet van 200,000 frank, onder litt. E, voor het toepassen van de Westinghouse-rem op goederenwagens, werd door de Middenafdeeling onderstaande vraag gesteld :

VRAAG.

ART. 4. — Is de Regeering van plan de Westinghouse-rem toe te passen op al de goederenwagens?

Welke kosten zou dit veroorzaken?

ANTWOORD.

Er worden nog steeds proeven genomen, om de Westinghouse-rem voor het goederenmateriëel te bezigen.

Eene eerste proef, genomen met een honderdtal wagens, behoorende tot twee treinen voor kleine goederen tusschen Brussel

(Groendreef) en Oostende, leverde bevredigende uitslagen op; dus is het raadzaam de proef ernstig voort te zetten en tot een aantal andere treinen uit te breiden.

Wordt de luchtrem op onze wagens toegepast, dan kunnen de goederentreinen merkkelijk sneller rijden en zou er meer nut worden getrokken uit het rollend materieel.

Met het krediet van 200,000 frank, op het ontwerp van Begrooting uitgetrokken, kan de volledige rem toegepast op 456 wagens en de algemeene leiding op 655 andere wagens aangebracht worden.

ART. 5 VAN DE TABEL. — Posterijen. — Bouwen, vergrooten, inrichten en meubelen van lokalen, materiëel, enz.

Aangevraagd krediet : 2,500,000 frank.

ART. 6 VAN DE TABEL. — Telegraaf en telefoon. — Nieuwe lijnen, gebouwen, toestellen, netten, enz.

Aangevraagd krediet : 4,627,400 frank.

Er is eene vraag gesteld over het aangevraagde krediet voor het bouwen van lokalen ten dienste van posterij, telegraaf en telefoon. Zij staat op bladzijde 7 van dit verslag, benevens het antwoord der Regeering.

ART. 7 VAN DE TABEL. — Zeewezen.

Aangevraagd krediet : 156,400 frank.

Dit krediet wordt aangevraagd voor het inrichten van de telegraaf zonder draad, stelsel Marconi, aan boord der pakketbooten voor den dienst Oostende-Dover.

Een ander krediet van 21,400 frank (aandeel der telegraaf) staat voor hetzelfde doel onder littera F, artikel 6. Deze kredieten gaven aanleiding tot onderstaande vraag :

VRAAG.

ART. 6. — Is het voorzichtig het telegraafstelsel Marconi toe te passen?

Bestaat er thans geen beter stelsel?

ANTWOORD.

Het Departement besloot er slechts toe, eenen kustpost alsmede de negen pakketbooten van de lijn Oostende-Dover te voorzien van de toestellen Marconi voor de

telegraaf zonder draad, nadat, uit drie maanden officiële proefneming tusschen de pakketboot « *Princesse Clémentine* » en *De Panne*, de mogelijkheid was gebleken door middel van dat stelsel eenen regelmatig en gemeenschapsdienst in te richten.

Tot hiertoe is niet bewezen dat het stelsel Marconi niet het beste is; onbetwistbaar werd het 't meest toegepast en strekt het over den grootsten afstand.

Ongetwijfeld mag men, hiervoor zooals voor alles, verbetering verwachten; doch kan, zooals de Regeering vertrouwt, het stelsel Marconi de diensten bewijzen, die men er van verwacht door zijne bijzondere toepassing op den dienst van Staats pakketbooten, zoo is het, in 't belang zelf van dezen dienst, hoogst wenschelijk, niet langer het verwezenlijken van dezen nieuwen vooruitgang te vertragen.

ART. 8 VAN DE TABEL. — *Nieuwe Militaire School.*
Bouw- en voltooiingswerken.

Aangevraagd krediet : 3,000,000 frank.

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 8. — Wat zal het bouwen der Militaire School kosten?	Volgens het tot hiertoe betaalde en de raming van nog te verrichten werken, zal, zonder de meubelen, de School fr. 8,669,684 20 kosten, zegge 8,670,000 frank in ronde cijfers.
Hoeveel werd tot hiertoe betaald?	Fr. 4,291,884 20.
Hoeveel leerlingen kan zij bevatten?	a) <i>Militaire School.</i> 560 leerlingen, verdeeld als volgt : Infanterie en cavalerie . . . 220 Artillerie en genie . . . 140 b) <i>Applicatie-school.</i> 180 leerlingen onderluitenanten.

Welke ambtenaren of beambten worden, behalve de leerlingen, in de lokalen der school gehuisvest?

a) *Militaire School.*

De commandant der School.
De tweede commandant.
De kapitein-instructeur der infanterie.
De toegevoegde officier-instructeur der infanterie.
2 studie-opzieners.
De betaalmeester.
De geneesheer.
De secretaris van den commandant der School.

b) *Applicatie-school.*

De kwartier-commandant.

c) *Krijgsschool.*

De commandant der School.
In de gebouwen is er insgelijks huisvesting voor eenen adjunct der genie.

Opsomming van de diensten die in het gebouw moeten gevestigd zijn :

Militaire school.
Applicatie-school.
Krijgsschool.

Rijschool, bevattende de renbaan, het worstelperk en het cavalerie-kwartier (100 paarden).

Zwemdok.
Infirmierie.
Woningen.

Aanhoorigheden en administratie.

In 1901 had de Middenafdeeling gevraagd : « Wanneer zullen de nieuwe lokalen der Militaire School voltooid zijn? », en het antwoord luidde :

« Vermoedelijk kunnen die lokalen niet vóór het jaar 1905 worden betrokken. »

In de nota, toegevoegd aan de Begroeting voor 1902, staat : « De werken » kunnen derwijze worden voortgezet, dat het gebouw rond het einde van » 't jaar 1903 kunnen betrokken worden. »

Daaruit mag men afleiden dat de lokalen ten vroegste in 1906 betrokken kunnen worden.

Talrijke leden der Middenafdeeling betreuren, dat er zooveel officieren in de School worden gehuisvest. De daaruit voort te vloeien-uitgaaf schijnt hun niet gerechtvaardigd.

ART. 9 VAN DE TABEL. — *Geschiktmaken van gronden voortkomende van het slechten van vestingen.*

Aangevraagd krediet : 300,000 frank.

Sommige leden drongen in de afdeelingen aan, opdat, in 't belang der Schatkist, de gronden, die voortkomen van het slechten van vestingen, zoo spoedig mogelijk worden verkocht.

ART. 10 VAN DE TABEL. — *Aankoop van onroerende goederen tot vergrooting van het boschdomein en tot uitbreiding of regeling van de grenzen van Staats eigendommen en voornamelijk van de domeinduinen.*

Aangevraagd krediet : 300,000 frank.

ART. 11 VAN DE TABEL. — *Inrichtingswerken voor het tot waarde brengen van de duinen der domeinen.*

Aangevraagd krediet : 300,000 frank.

Navolgende vraag staat in verband met bovenstaande artikelen 10 en 11 :

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 10 en 11. — Hoe werden besteed de kredieten, vroeger toegekend voor : 1^o het uitbreiden van het boschdomein; 2^o de grensregeling van Staats eigendommen; 3^o het tot waarde brengen van de domeinduinen?	Aankoop van onroerende goederen tot vergrooting van het boschdomein en tot uitbreiding of regeling van de grenzen van Staats eigendommen en voornamelijk van de domeinduinen :
Waarin bestaan laatstgemelde werken?	Van de vijf jaarlijksche kredieten van 300,000 frank, op de Buitengewone Begrotingen voor 1897, 1898, 1899, 1900 en 1901 uitgetrokken, te zamen . fr. 1,500,000 werd tot hiertoe genomen : voor uitbreiding van het boschdomein . 200,312 67 en voor uitbreiding of regeling dergrenzen van Staats eigendommen . . 893,248 93
	TE ZAMEN. . . fr. 1,093,361 60
	BESCHIKBAAR. . fr. 404,458 40
	op welke som 139,944 frank is genomen voor geregelde aankopen, die eerlang worden betaald.

* *

Inrichtingswerken voor het tot waarde brengen van de domeinduinen :

De kredieten, in 1899 en 1901 toegestaan, beloopten . . . fr. 600,000 „
 waarvan 108,695 47
 den 31 December 1901 te
 niet vielen.

Blijft. . . fr. 491,304 53

Van die som werd tot hiertoe afgenomen . . . fr. 218,966 75
 om te Wenduine riolen te maken met de noodige onderhoudstoestellen en eene waterleiding.

Beschikbaar. . . fr. 272,337 78

waarop uit dien zelfden hoofde nog nagenoeg 15,000 frank is te betalen.

De Staat verrichte deze werken om de domeinduinen te Wenduine voordelig te kunnen verkoopen. De gemeente betaalt hem de kosten bij jaarsommen, zoodat de Staat enkel een voorschot doet.

Een ruim gedeelte van de op het krediet van 1901 beschikbare som moet besteed worden aan de bijdrage van den Staat in het rechtmaken van den weg langs de Oostendse duinen, ten gehuchte Albertus. Ten gevolge van deze rechtmaking, kunnen Staats gronden voordeliger worden verkocht.

Dit antwoord geeft geene inlichtingen over de wijze, waarop de vroeger toegekende kredieten werden besteed.

De Afdeeling wilde weten welke eigendommen werden aangekocht of van welke de grens werd geregeld.

Behalve het algemeen belang van 't gebruik der fondsen, door de Kamers ter beschikking van de Regeering gesteld, strekte de vraag om de Kamer in te lichten over de wijze, waarop de uitbreiding van het boschdomein wordt begrepen.

Het algemeen belang vergt dat bosschen worden behouden, daar waar het klimaat of het waterstelsel zulks eischt. De tusschenkomst van den Staat om die bewaring te verzekeren door aankoop van bestaande bosschen of door nieuwe beplanting, waar bosschen zijn verdwenen, is dus volkomen gebillijkt.

Dit ware niet het geval, moest die tusschenkomst enkel strekken om eenvoudig het boschdomein van den Staat uit te breiden.

Dergelijk gevoelen werd herhaaldelijk uitgedrukt in de afdeelingen of in de Middenafdeeling.

Reeds in 1899, vroeg de Middenafdeeling daarover duidelijke uitleggingen; zij werden niet verstrekt.

Andermaal dringt de Middenafdeeling aan, opdat de Regeering hierin niet verder ga dan de grenzen, haar gesteld door de eigenlijke taak van den Staat. Zij verlangt dat er aan de Kamer inlichtingen worden verstrekt, om te bewijzen dat dit wel degelijk het geval is, en inzonderheid waaraan de sommen van fr. 200,312.67 en fr. 895,248.93 werden besteed.

ART. 12 VAN DE TABEL. — *Banen en verbindingen : aanleggen, rechtmaken en verbeteren. Bouwen van bruggen of toelagen voor dergelijke werken. Naasting van Staatwege van vergunde banen en bruggen; toelagen aan de provinciën en de gemeenten voor dergelijke naastingen.*

Aangevraagd krediet : 6,000,000 frank.

Dat is het aanzienlijkste krediet, dat ooit op de Buitengewone Begrooting voorkwam.

De Middenafdeeling drukt de Regeering haren dank uit over die zorg.

Zij achtte het belangwekkend om te weten voor welke banen het aangevraagde krediet moet dienen.

Ook kwam het haar noodig voor, de Regeering te doen inzien dat het nuttig ware van nu af aan te denken aan het uitbreiden van de wegen in de Kempen, wat noodzakelijk moet geschieden, ten gevolge van de ontdekking en van de aanstaande ontginning van steenkolenlagen in die streek.

Derhalve stelde zij aan de Regeering deze vraag :

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 12. — Aan welke banen denkt de Regeering het krediet van 6 miljoen te besteden?	Onder de banen, waaraan de Regeering denkt het krediet van 6 miljoen te besteden, komen met name voor : Baan van Meerle naar Baarle-Hertog met vertakking naar Hoogstraten; Baan van Arendonk naar Weelde; Baan van Rethy naar Poederlee; Baan van Nieuwmoer naar Zundert; Baan van 's Gravenwezel naar Schilde; Verlenging der baan van Nieuwpoort aan de Zandvoordebrug tot de baan van Eernegem naar Plasschendale;

Baan van Temsche naar Kruibeke;
Verlenging der baan van Deurle naar Nazareth tot die van Kruishautem naar Nederzwalm;

Baan van de Lienne;

Baan van Froidthier naar Mortroux, met vertakking van Val-Dieu naar Aubel;

Baan van Kinroy naar Kessenich en Geistingen;

Baan van Diepenbeek naar Genk;

Baan van Kerkom naar Troignée (afwend-
ding);

Baan van Burg-Leopold naar Lommel;

Baan van Bree naar Heusden;

Baan van Mechelen-Maas naar Asch;

Baan van Corbion naar Pussemingen;

Baan van Suxy naar Les Fossés;

Baan van Haut-Fays naar de statie Gedinne;

Baan van Celles naar Hulsonniaux;

Baan van Monceau naar de statie Graide;

Baan van Wiesmes naar Finnevaux.

Benevens een aantal buitengewone herstellingswerken aan bestaande banen.

Voor enkele van bovenvermelde banen onderhandelt de Regeering nog met de gemeenten, over dezer bijdrage.

Ware 't niet raadzaam, van nu af aan, de voornaamste lijnen aan te duiden van het wegnnet, in de Kempen aan te leggen?

Tot den aanleg van welke banen is in die streek besloten?

Thans zijn de noodige gronden voor die banen goedkoop te krijgen. Binnen enkele jaren, zullen de kosten veel meer belooopen.

Ziehier de lijst der banen die thans in de Kempen worden aangelegd of waartoe is besloten :

A. — ANTWERPSCHE KEMPEN.

1^o Banen in aanleg :

a) Baan van Rethy naar Poederlee (2^e vak, tusschen Lichtaart en Poederlee);

b) Baan van Arendonk naar Weelde;

c) Baan van Meerle naar Baarle-Hertog, met vertakking op de baan van Hoogstraten naar Breda.

2^o Banen waartoe is besloten :

a) Baan van Nieuwmoer naar Zundert;

b) Baan van 's Gravenwezel naar Schilde;

c) Baan van Rethy naar Poederlee (3^e vak, tusschen Lichtaart naar Kasterlee);

*B. — LIMBURGSCH KEMPEN.**1^o Banen in aanleg :*

- a) Baan van Diepenbeek naar Genk;*
- b) Baan van Kinroy naar Kessenich.*

2^o Banen waartoe is besloten :

- a) Baan van Burg-Leopold naar Lommel;*
- b) Baan van Mechelen-Maas naar Asch;*
- c) Baan van Heusden-Helchteren-Bree.*

Het antwoord past slecht op de vraag betreffende het wegennet, in de Kempen aan te leggen.

Toch moet daar een gezamenlijk werk worden verricht, dat van aard is den ondernemingsgeest van den achtbaren Minister van Financiën en Openbare Werken te prikkelen.

De Kamer weet, dat volgens het gevoelen, sedert vele jaren uitgedrukt door professor G. Lambert en professor André Dumont, onlangs door laatstgenoemden een aanzienlijk kolenbekken is ontdekt. De boringen worden ijverig voortgezet, en eerlang zal de uitgestrektheid nauwkeurig gekend zijn. Die streek heeft geene dichte bevolking, overgroote uitgestrektheden bezitten geene gemeenschapswegen en de gronden hebben er schier geene waarde. Dus kan de Regeering de banen aanleggen zooals zij begeert en in de beste voorwaarden van ligging, profiel, richting en breedte, met de gegronde hoop, ja de zekerheid, dat er langs de door haar gemaakte banen gebouwd zal worden. Waarom gewacht tot er reeds centrum zijn gevormd, waarop men zou kunnen steunen om later banen aan te leggen; waarom verplicht zijn later veel te betalen voor gronden die zij thans als 't ware kosteloos kan krijgen?

Voor dergelijke onderneming, zouden de gemeenten, waaronder vele groote uitgestrektheid gronds bezitten, dadelijk bijspringen.

Behalve de wegen waartoe is besloten, worden nog een aantal andere gevraagd.

In de Limburgsche Kempen kunnen opgesomd worden de banen van Rothem naar de Maas; van Peer naar Genk; van Bocholt naar Caulille; van Kessenich naar de Maas; van Rothem naar Opoeteren-Gruitrode-Meeuwen-Peer-Exel-Lommel; van Neeroeteren naar Kinroy.

De Regeering zou eenen aanvang kunnen maken met deze banen van onmiddellijk nut.

Wij achten het onnoodig verder aan te dringen op deze beschouwingen, waarvan onze medeleden het gewichtige zullen inzien.

* * *

Hoeft er gezegd, dat over het onderhoud van Staats banen de gebruikelijke klachten werden uitgedrukt, en gevraagd dat er nogmaals een buitengewoon krediet worde toegekend voor het herstellen van diegene, welke het meest te wenschen overlaten?

Talrijke banen, bij voorbeeld, die van Luik naar 's Hertogenbosch, zijn voor 't meerendeel bestraat met overeeuwsche kasseien.

Ook werd aangemerkt, dat er van de eene provincie tot de andere, zonder te weten waarom, in zake van banen, verschillend wordt gehandeld.

In 't zuiden van Limburg, verkeerren zekere banen in eenen jammerlijken toestand, onder andere Vliermaal naar Borchworm, Bilsen naar Rixingen, Tongeren naar 's Heeren-Elderen, terwijl in de naburige gedeelten der provincie Luik de Staatsbanen aanzienlijk worden hersteld.

Op die billijke klachten vestigt de Middenafdeeling de welwillende aandacht der Regeering.

* * *

Naar aanleiding van banen, werd als laatste punt opgeworpen de noodzakelijkheid om, bij den aanleg van nieuwe wegen, eene toereikende breedte te voorzien, ten einde alle behoeften van het hedendaagsch verkeer te bevredigen : gewoon vervoer, motorwagens, buurtspoorwegen.

Om alle mogelijke verbreding van de thans te enge banen te vergemakkelijken, werd het denkbeeld geopperd niet te laten bouwen aan de baan, maar wel met inspringing.

Al die punten werden reeds behandeld door de Middenafdeeling tot onderzoek der Begrooting van Financiën en Openbare Werken, dienstjaar 1901; derhalve acht de Afdeeling het noodeloos daarbij langer te verwijlen. Eens te meer vestigt zij er echter de aandacht der Regeering op.

ART. 13 VAN DE TABEL. — *Te niet doen van den overweg op Staats spoorbaan, te Aalst.*

Aangevraagd krediet : 151,000 frank.

ART. 14 VAN DE TABEL. — *Brug Val-Benoit, over de Maas, te Luik.
Herstelling van het benedengedeelte der brugpijlers.*

Aangevraagd krediet : 200,000 frank.

Over deze artikelen werden geene opmerkingen gemaakt.

ART. 15 VAN DE TABEL. — *Aanleggen eener nieuwe baan van groote wegenis tusschen de wijk van Fragnée (Luik) en de statie Angleur, met bruggen over de Maas en over de nieuwe bedding der Ourthe.*

Aangevraagd krediet : 1,500,000 frank.

De Afdeeling behandelde dit artikel terzelfder tijde als artikel 19.

ART. 19 VAN DE TABEL. — *Ourthe*. — *Onteigeningen en werken*.

Aangevraagd krediet : 3,500,000 frank.

Naar aanleiding van beide artikelen, stelde de Afdeeling deze vraag :

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 18 en 19. — Voor welke werken zijn eigenlijk de aangevraagde kredieten bestemd? Zijn zij toereikend om die werken te voltooien?	ART. 18. — Het krediet van 1,300,000 frank dient tot het bouwen van eene brug over de Maas, te Luik, in de wijk Fragnée, alsmede hare verbinding op den linkeroever der Maas, met de baan van Luik naar Namen. Deze werken worden over 't geheel, de grondafnemingen inbegrepen, geraamd op 2,600,000 frank. ART. 19. — Het krediet van 3,500,000 frank strekt voornamelijk tot de rechtmakingswerken der Ourthe, tusschen Chênée en Luik, die in 't geheel nagenoeg 6,000,000 frank zullen kosten. Daarenboven zal men met het aangevraagde krediet de werken tot regeling van den loop der rivier op het grondgebied van La Roche, Hamoir en Poulseur, te zamen op 350,000 frank geraamd, kunnen voltooien.

Dank aan die werken, kan de Tentoonstelling gehouden worden in de vlakte der Aguesses.

ART. 16 VAN DE TABEL. — *Kunstberg*. — *Onteigeningen en werken*. — *Vergoeding aan de Stad Brussel*.

Aangevraagd krediet : 5,000,000 frank.

In 1899, was voor de eerste maal spraak in de Kamer van den Kunstberg.

De Regeering, die eindelijk het sedert zoo lang hangend vraagstuk van de afzondering der museums wilde oplossen, vroeg een krediet aan van 3,500,000 frank.

De inleidingsnota voor de Begrooting staafde de aanvraag op deze wijze :

« Dit krediet moet strekken om gronden aan te koopen tusschen den

» Coudenberg en de Drie-Hoofdenstraat, wat noodzakelijk is, wil men de
» afzondering der museums niet voorgoed onmogelijk maken.

» De Kamers moeten over het ontwerp zelf eerst dan uitspraak doen,
» wanneer dienaangaande duidelijk uitgedrukte voorstellen kunnen gedaan
» worden, met aanduiding van de kosten en de middelen om ze te bestrijden.
» Dan zullen ze met volle kennis van zaken oordeelen, doch tot zooverre
» dient de zaak voorbehouden.

» Nemen de Kamers het ontwerp aan, dan mogen ze zich gelukkig
» achten den vrijwarenden maatregel te hebben genomen; zooniet, hoeven
» ze niet den aankoop te betreuren van gronden, die met het meeste
» gemak en zonder nadeel voor de Openbare Schatkist verkocht kunnen
» worden. »

De Middenafdeeling vroeg of de Regeering een bepaald werk wilde uitvoeren. Zij kreeg onderstaand antwoord :

« Het voorstel tot krediet geldt minder een bepaald werk dan een ontwerp
» waarvoor meer dan één plan kan worden opgemaakt. Er werden schetsen
» afgekondigd en door dagbladen overgenomen, doch zij zijn niet officiëel
» en de Regeering had daar nooit over te beraadslagen.

» Juist omdat er geene bepaalde plannen, bestekken noch beoordeelings-
» gronden bestaan, deed de Regeering in de Toelichting uitschijnen, dat er
» vooralsnu niet dient beslist over een ontwerp, doch dat enkel de noodige
» maatregelen hoeven genomen om zijne verwezenlijking niet te ver-
» hinderen. »

Het uittrekken van een krediet van 3,500,000 frank was dus in de opvatting van de Regeering eenvoudig een vrijwarende maatregel, om de uitvoering mogelijk te maken van een plan, dat ongetwijfeld in de hoofdtrekken bestond, doch waarvan kosten noch bijzonderheden waren bepaald.

De Middenafdeeling was niet voor dit voorstel. Met vier stemmen tegen drie besloot zij tot verdaging. Haar Verslaggever, die tot de minderheid behoorde, verdedigde evenwel in de Kamer uit persoonlijke naam het krediet. Deze vereenigde zich met de minderheid der Middenafdeeling en stemde voor het krediet.

Een van onze meest befaamde bouwmeesters, de heer Maquet, bestuurder van de Klasse der Schoone Kunsten ter koninklijke Academie van België en lid van de koninklijke Commissie der Monumenten, werd belast met het opmaken van de plannen voor dat werk.

Terwijl de bouwmeester aan zijn ontwerp werkte, werd verleden jaar, bij de bespreking van de Buitengewone Begrooting in de Kamer, een amendement overgelegd door onze achtbare medeleden, de heeren Lepage, Delbastée, De Jaer, Nerinx, Hymans en Furnémont, luidende aldus :

« Aankoop van gronden en huizen tot afzondering van de museums en
» oprichting van den Kunstberg te Brussel : 2 miljoen frank. »

Het doel van deze heeren was — en zij verzwegen het niet — de Kamer eene verbintenis te doen nemen. 't Was geen vrijwarende maatregel meer, maar wel een begin van uitvoering.

Getrouw aan de eerste opvatting der Regeering, verwierp de Middenafdeeling dit amendement, en gaf onderstaande redenen op voor hare beslissing :

« Het verwerpen van dit amendement bewijst niet dat de Middenafdeeling » tegen het ontwerp van den « Kunstberg » is.

» Evenals de Regeering, denkt de Afdeeling dat men zich niet blindelings » verbinden mag voor de uitvoering van een ontwerp, waarvan de plannen » noch kosten gekend zijn, en waarvan niets anders is te zeggen dan dat het » zeer verlokkelijk is en dat de kosten hoogst aanzienlijk zullen wezen.

» Toch dringt de Afdeeling aan, opdat de Regeering de studiën zooveel » mogelijk bespoedige, om een einde te stellen aan de onzekerheid der » belanghebbenden en aan den tegenwoordigen toestand van den Berg » van 't Hof. »

Thans stelt de Regeering aan de Kamer voor om te beslissen tot het oprichten van den « Kunstberg ». Daartoe vraagt zij een eerste krediet van 5,000,000 frank. Volgens hare belofte, berusten de plannen op 't bureel der Kamer, en worden ons de gansche kosten der werken opgegeven.

Naar raming, blijft er nog 23,931,000 frank uit te geven, met inbegrip van de vergoeding van 1,000,000 frank, aan de stad Brussel te betalen in uitvoering van artikel 7 der akte van afstand, in dato 18 Mei 1900. De 2^e paragraaf van dit artikel luidt :

« Zoodra de Wetgeving het grondbeginsel aanneemt van de afzondering » der koninklijke museums, betaalt de Staat boven den prijs aan de stad » een millioen frank, om haar gedeeltelijk te vergoeden voor de opofferingen, » die zij zich uit hoofde van de onteigeningen heeft getroost. »

Van het krediet van 3,500,000 frank, in 1899 toegestaan, is eene som van 700,000 frank den 31ⁿ December 1901 te niet gedaan.

Dus zal de Kunstberg in 't geheel kosten : 23,931,000 + 2,800,000 — 26,731,000 frank.

*
* *

In zulke omstandigheden komt dit gewichtig vraagstuk voor de Kamer.

Er mag worden gezegd, dat sedert 1899 de openbare denkwijze zich vereenigde met den « Kunstberg ».

Daarvan vinden wij het bewijs in de beraadslagingen der afdeelingen.

In 1899, werd het door de Regeering vrijwarend krediet door verschillende afdeelingen verworpen en door de Middenafdeeling verdaagd

Thans stemde geene enkele afdeeling het krediet af.

Wel is waar werden nogal veel vragen om inlichting gesteld, doch niets is natuurlijker.

De Middenafdeeling heeft getracht er zooveel mogelijk gevolg aan te geven, opdat de Kamer met volle kennis van zaken zou beslissen.

Om eene goed doordachte stemming over den Kunstberg uit te brengen, hoeven drie hoofdpunten opgehelderd :

Beantwoordt het ontwerp aan de behoeften?

Zijn de kosten niet te zwaar? Komen zij overeen met het beoogde doel?

Is de uitgaaf ernstig geraamd? Stelt de Kamer zichzelve en het land niet bloot aan misrekening, zooals voor het Justitiepaleis?

BEANTWOORDT HET ONTWERP AAN DE BEHOEFTE?

Sedert jaren wordt de afzondering der Museums gevraagd, niet enkel om onze oude Museums beter te doen uitkomen, maar vooral om hunne kunstschaten te vrijwaren tegen steeds dreigend brandgevaar.

Ook sedert lang worden behoorlijke lokalen voor de driejarige tentoonstellingen gevraagd.

Eindelijk hoeft er meerdere ruimte gegeven aan het museum van Schoone Kunsten, aan de Koninklijke Bibliotheek, aan het Archief, overeenkomstig de uitbreiding van deze verzamelingen op dit oogenblik en in de toekomst.

Al die punten had de bouwmeester op te lossen.

Zijn programma werd hem opgelegd door eene commissie, welke de Regeering had samengesteld uit :

De heeren Beernaert, markgraaf de Beaufort en Cardon, leden der Commissie van het Museum;

Fétis, hoofdbewaarder der Koninklijke Bibliotheek;

Gaillard, toegevoegd bewaarder van 't Rijksarchief;

Robie en Khnopff, kunstschilders (laatstgenoemde werkend voorzitter van den Kunstkring);

Van der Stappen, beeldhouwer;

Lagasse, voorzitter van de Koninklijke Commissie der Monumenten en bestuurder der Burgerlijke Gebouwen;

Maquet, bouwmeester, die het plan maakte;

Verlant, bestuurder der Schoone Kunsten.

De Commissie vergaderde herhaaldelijk. In hare laatste zitting bepaalde zij voorgoed het programma, waaraan de heer Maquet zich heeft gedragen.

Dus mag de Kamer verzekerd zijn, dat de voorstellen van den heer Maquet aan de vereischten beantwoorden.

ZIJN DE KOSTEN NIET TE ZWAAR? KOMEN ZIJ OVEREEN MET HET BEOOGDE DOEL?

Hierboven zegden wij, dat de Kunstberg in 't geheel 26,751,000 frank kosten zal.

Ondersteld dat er van afgezien wordt.

Toch moeten de Museums worden afgezonderd en vergroot. Ook dienen lokalen gebouwd voor de driejarige tentoonstellingen.

Niemand betwiste ooit de noodzakelijkheid daarvan.

Dus kan men de daartoe noodige kosten niet ontgaan.

Ze zijn het gevolg van de uitgestrektheid der te bouwen lokalen en van de onteigeningen en de inrichtingen om de Museums af te zonderen.

Lokalen, museums, bibliotheken, archiefzalen van bepaalde uitgestrektheid vergen ook eene bepaalde uitgaaf.

Of er dient van de lokalen afgezien, of in de uitgaaf toegestemd.

Dus blijft hier de eenige vraag: ware 't niet beter enkel de Museums af te zonderen en elders te bouwen, of ware het niet voordeliger de Museums te verplaatsen?

Het eenige wat voor deze oplossingen pleit, zijn de groote kosten van onteigening, om het ons voorgelegd ontwerp te volvoeren. Elders kan men eene goedkoopere plaats vinden.

Een weinig overweging bewijst dat geene van beide oplossingen minder kosten zou. De onderstelde voordeelen bestaan niet.

Verplaatst men al de museums, zoo moeten de bestaande lokalen, die eene andere, wellicht moeilijk te vinden bestemming zouden krijgen, door zeer dure gebouwen vervangen worden.

Bouwt men ze niet in afgelegen wijken, zoo kosten de gronden heel duur.

Stellig zouden de mindere kosten der plaats worden opgewogen door meerdere kosten der gebouwen.

De museums, de bibliotheek, het archief zijn gelegen te midden van den Brusselschen omtrek. Ze dienen er te blijven: 't is uiterst voordelig voor de verzamelingen, welke gemakkelijk toegankelijk moeten wezen. Doch ze moeten afgezonderd worden. Deze afzondering verschaft de noodige ruimte tot vergrooting, welke ruimte niet goed tot iets anders kan dienen.

Lokalen van museums, bibliotheek en archief vereenigd, is overigens eene goedkoopere oplossing dan ze over verschillende punten der stad te verspreiden, en dat geeft tevens de noodige lokalen voor de driejarige tentoonstellingen.

Blijft de derde vraag.

ZIJN DE KOSTEN ERNSTIG GERAAMD?

De uitgaaf, voor den Kunstberg te doen, bevat de kosten van onteigening en van de gebouwen.

Stellig heeft de misrekening voor het Justitiepaleis de Kamer en het land achterdochtig gemaakt.

Dit onaangenaam aandenken kwelt ieders geest. De vraag rijst op of de Kunstberg geen tweede Justitiepaleis zal worden.

Onderstaande vraag werd door de Middenafdeeling gesteld.

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 16. — Is de geraamde som van 24 miljoen toereikend om de werken gansch te voltooien?	Ja, volgens nauwkeurige raming.
Werden de onteigeningen in 't bijzonder geraamd?	Ja, door een uiterst bevoegd ambtenaar bij de registratie.

Dus deed de Regeering zoo nauwkeurig mogelijk de kosten ramen.

Een bijzonder bevoegd ambtenaar bij de registratie raamde de kosten der onteigening.

Aan zijne beslissing mag de Kamer zich houden.

Doch de eigenlijke bouwwerken? Hier moest de Regeering zich natuurlijk verlaten op den vervaardiger van het ontwerp.

Hetzelfde geschiedde met het Justitiepaleis. Stelt dit ons niet bloot aan dezelfde misrekening als toen?

Dat denken we niet. Twee omstandigheden stellen ons gerust.

Uit een zelfs oppervlakkig onderzoek blijkt dadelijk het overgroot verschil tusschen dit bouwwerk en dat op de Poelaertplaats.

Als wij zeggen, dat de Kunstberg niets heeft te vreezen van eene vergelijking met het Justitiepaleis, overdrijven wij voorwaar zijne verdienste niet.

Hier hebben wij niet te oordeelen over de betrekkelijke kunstwaarde van beide bouwwerken. Wij hebben de kosten na te gaan, want daarover alleen hoeven wij uitspraak te doen.

Het tot stand brengen van den Kunstberg zal bij de uitvoering geene moeilijkheden verwekken. Hij is kalmer opgevat en getuigt van eenen meer verfijnden smaak dan het Justitiepaleis.

De kunstenaar liet niet den vrijen teugel aan zijne verbeelding, welker verwezenlijking in steen iets uiterst gewaagds vergt, dat aandruischt tegen rede en kunst.

Toen de bouwmeester van het Justitiepaleis zijn ontwerp had geteekend, dacht hij er geen oogenblik aan of zijne opvatting te verwezenlijken was, en men moest hem eenen bijzonderen dienst van ingenieurs toevoegen, om de vraagstukken op te lossen, waarvan hij niet eens het bestaan had vermoed.

Is het dan te verwonderen dat naarmate de werken vorderden, de wezenlijke kosten ongehoord afweken van het geraamde? Aan Poelaert werd soms verweten de waarheid met opzet te hebben verborgen. Wij

zijn van het tegendeel overtuigd. Hij kon niet verbergen wat hij zelf niet wist.

Zijne opvatting, grooter dan grootsch, gebaard door eene opgewonden verbeelding, had hem verleid en dit verontschuldigt hem. Hij kon ze doen aannemen, doch nooit gaf hij zich rekenschap van de moeilijkheid om zijn ontwerp uit te voeren. Dus kon hij ze niet aantoonen, en dit verontschuldigt de toenmalige Regeering.

Voor den Kunstberg is niets dergelijks te vreezen. Hier rijst geen aanzienlijk bouwproblema op, en bestaat de hoofdzakelijkste gelegenheid tot misrekening niet.

Deze ware slechts dan mogelijk, zoo de Regeering of de kunstenaar verlangden de waarheid te verbergen.

Niets veroorlooft ons dergelijke bedoeling van de Regeering te bevestigen.

27,000,000 frank is eene groote som. Hadde de Regeering ons, in gemeen overleg met den bouwmeester, gezegd dat de Kunstberg slechts 18,000,000 zou kosten, — wij weten niet van waar dit cijfer komt, doch drie jaar geleden werd het opgegeven, — wij hadden het geloofd.

18,000,000 frank hadde voldoende geschenen.

De Regeering deed het niet, en had gelijk. Is er 27,000,000 frank nodig, dan is 't beter het van nu af reeds te zeggen.

Al te dikwijls werd de Kamer behandeld als waren wij kinderen, aan wie de waarheid verborgen moet worden.

Die openhartigheid vanwege de Regeering is verdienstelijk en boezemt tevens vertrouwen is.

Dit vertrouwen wordt gerechtvaardigd door de persoonlijke waarde van den kunstenaar, die de raming deed.

't Is zelfs de voornaamste reden waarom geene misrekening te vreezen schijnt.

De heer Maquet gaat gewoonlijk zijne bestekken niet te boven. Dit is voor de Kamer de beste, de machtigste waarborg dat hij ze voor den Kunstberg niet zal overtreffen.

Hij behoort tot hen die denken dat een bouwmeester — zoo hij wil — binnen de palen kan blijven van de uitgaaf welke hij zich bij den aanvang voorstelde.

Zijne denkbeelden over dit gewichtig punt staan uitgedrukt in eenen brief van 1879, welken wij raadzaam oordeelen over te drukken als inlichting voor onze medeleden en om hun geweten gerust te stellen.

Toen was de openbare meening erg ontroerd over de steeds toenemende kosten van het Justitiepaleis en vroeg zich angstig af, wanneer men het einde zou zien van wat men geldverspillen heette.

Ook voor andere werken waren de wezenlijk betaalde sommen merkkelijk grooter geweest dan de raming der bouwmeesters.

De Pers, het Parlement hadden het openbaar gevoelen vertolkt. Alle vertrouwen was geschokt. Uit eigen beweging schreef de heer Maquet aan den heer Saintelette, Minister van Openbare Werken, dezen brief :

Brussel, 9 April 1879.

« MIJNHEER DE MINISTER,

» De beraadslagingen, onlangs in het Parlement gevoerd, hebben bewezen welke betreurenswaardige misrekening zekere ondernemingen van groote openbare werken aan de Regeering kunnen berokkenen. Een aandachtig onderzoek van de beraadslagingen daarover in de Kamer en vervolgens in den Senaat, gaven mij eenige bedenkingen van algemeen nut in, welke ik raadzaam acht aan uw verlicht oordeel te onderwerpen.

» 't Schijnt mij buiten kijf, dat de eerste oorzaak der misrekeningen, welke ik zoo vrij ben te bedoelen, vooral te vinden is in dit naar mijne nederige meening onbetwistbaar feit, dat de plannen, naar welke de bestekken en lastkohieren worden opgemaakt, meesttijds gansch onvolledig zijn.

» Ik heb de verwaandheid niet, Mijnheer de Minister, u te melden, dat het, voor ondernemingen bij aanbesteding, *hoofdzaak* is de plannen te bestudeeren, niet volgens eene microscopische schaal, die enkel een onbeduidend begrip geeft van de te verwezenlijken opvatting, maar volledige plannen voor den samenhang en voor al de bijzonderheden, derwijze dat men duidelijk kan oordeelen over den omvang der kosten van het uit te voeren werk. Kortom, dat de ontworpen werken gansch en tot in de minste bijzonderheden moeten afgebeeld wezen op het papier, al eer de uitvoering aan te vangen. Ziedaar de hoofdzaak eener onderneming.

» Ik ben innig overtuigd dat, dit punt eenmaal afgedaan, en deze eerste voorzorg genomen, men voorzeker de misrekeningen over de kosten en met de ondernemers zou vermijden; tevens zou men groote geldverliezen ontgaan, die 't gevolg zijn van de menigvuldige vertragingen in het uitvoeren der werken, door aarzeling of gemis van inlichtingen.

» Mijns inziens, Mijnheer de Minister, wordt ten onrechte het bestek als de toetssteen, als de hoofdzaak eener onderneming beschouwd. Alle vakmannen bekennen, dat zonder ernstige, volledige plannen, het stoffelijk onmogelijk is een lastkohier op te maken, op ernstige grondslagen een bestek te steunen. Hier voeg ik bij, dat een omstandig plan het onbetwist voordeel oplevert veel minder dan geschrevene stukken vatbaar te zijn voor dubbelzinnige uitleggingen, die oneindige en dure processen uitlokken : want eene teekening wordt in alle talen der wereld verstaan én door alle aannemers die op de hoogte van hun vak zijn.

» Een bestek mag niet worden opgemaakt naar twijfelachtige gegevens, voor werken die veeleer in de verbeelding dan op de plannen der ontwerpers bestaan. Kan de aannemer, bij gebrek aan beters, niet anders dan zijne berekeningen maken naar onvoldoende stukken, zoo kan zulks enkel op goed geluk af geschieden, en in dat geval wordt eene van beide partijen vroeg of laat daardoor benadeeld : of het Bestuur, of de aannemer. Doch nadeel bestaat er voorzeker.

» Ook mag gezegd, dat slecht opgemaakte of onvolledige plannen het grondbeginsel van eene aanbesteding in gevaar kunnen brengen : zij stellen de deur open voor oneerlijke of onbevoegde mededingers, daar iedereen op die wijze kan — of ten minste denkt te kunnen — deelnemen aan eene

aanbesteding, zonder de noodige bevoegdheid of kennis te bezitten, kortom, zonder de wenschelijke waarborgen te geven, waarop de Staat te recht prijs stelt.

» Om zoo iets te beletten, zou het, mijns dunkens, volstaan, *omstandige* bestekken te doen opmaken, waarvan hoeveelheden en prijzen *in blanco* blijven; de aanbidders zelven zouden, dank aan volledige plannen en bedingen, die blanco's invullen, naar hunne eigene berekening en raming. Deze bijzondere bestekken kunnen toegevoegd worden aan gesloten inschrijvingen; op die wijze zou de Staat een soort van toezichtsmiddel bezitten, tot staving van de middelen welke ieder aannemer wil aanwenden om het werk goed uit te voeren. Daarenboven zou dat stuk insgelijks dienen tot grondslag voor den waarborg dien de Staat moet eischen van den aannemer, met het oog op de nauwkeurigheid zijner berekeningen en ramingen.

» Handelend naar aldus aangevulde stukken, kunnen de wijzigingen, mogelijk aan de werken toe te brengen vóór of gedurende de uitvoering, ten allen tijde geschat, aler bevolen te worden. Dat is een hoogst gewichtig punt: ondersteld dat die wijzigingen eene merkelijke verhooging van het eerste bestek uitlokken, dan kan de Staat ten allen tijde de redenen nagaan, die bedoelde verhooging vergden, ze omstandig en duidelijk uitleggen, wat thans niet het geval is.

» Om kortelijk mijne bedoeling samen te vatten, Mijnheer de Minister, veroorloof ik mij mijne verschillende beschouwingen uit te drukken: misrekening bij ondernemingen zijn te wijten aan het verkeerd opmaken of aan de ontoereikendheid van niet ernstige plannen, die noodzakelijk en onvermijdelijk gepaard gaan met evenmin ernstige lastkohieren en bestekken.

» Ten slotte acht ik het raadzaam deze mogelijke tegenwerping te voorkomen: volledige, omstandige plannen eischen, is het werk vermeerderen van ingenieurs en bouwmeesters, dus ook de eerste kosten voor den Staat. Daarop, Mijnheer de Minister, kan, dunkt mij, op afdoende wijze worden geantwoord, dat de verhooging van uitgaven uit dien hoofde nooit de eindelooze kosten zal evenaren, waaraan de Staat is blootgesteld en waarvan hij het slachtoffer is, ten gevolge van de gebrekkige oorkonden der aanbesteding, zooals men ze thans opvat.

» Ik vraag den heer Minister om versooning voor de vrijheid waarmede ik, in 't belang van 't algemeen, hem de denkbeelden uiteenzette, die gesteund zijn op eene reeds lange ondervinding in zake van werken en ondernemingen.

» Overigens ben ik overtuigd, dat mijn schrijven, Mijnheer de Minister, door U in elk geval welwillend zal onthaald worden, en heb de eer U, Mijnheer de Minister, de verzekering mijner hoogachting aan te bieden.

» H. MAQUET. »

In 1879 voorzag de heer Maquet niet dat hij in 1902 zou belast worden met het oprichten van den Kunstberg.

Hij ontwikkelde de regelen, welke hij op algemeene wijze toepast voor het opmaken van zijne ontwerpen en van zijne bestekken.

Van die regelen zou geen enkel bouwmeester ooit mogen afwijken. De heer Maquet verklaarde aan uwen Verslaggever, dat hij er niet van afweek voor den Kunstberg en er ook niet zal van afwijken. Beteren waarborg kan de Kamer niet hebben.

Zij mag dus onbevreesd met de Regeering meegaan voor het uitvoeren van dat groot werk, een der belangrijkste die ooit ondernomen werden in België en zelfs in den vreemde.

ART. 17 VAN DE TABEL. — *Veeartsenijschool. — Bouw- en voleindigingswerken.*

Aangevraagd krediet : 500,000 frank.

VRAAG.

ANTWOORD.

ART. 17. — Welke som werd tot hiertoe uitgegeven voor de veeartsenijschool?

Tot hiertoe werd voor de veeartsenijschool fr. 1,688,474.17 uitgegeven.

ART. 18 VAN DE TABEL. — *Maas. — Onteigeningen en werken.*

Aangevraagd krediet : 1,000,000 frank.

VRAAG.

ANTWOORD.

ART. 18. — Onderzocht de Regeering of de werken, aan de Maas uit te voeren, geene gegronde klachten zullen uitlokken, met het oog op de prachtige landschappen?

De Regeering heeft het Bestuur van den bijzonderen dienst der Maas uitgenoodigd aan de Commissie voor het beschermen der landschappen de voorontwerpen mede te deelen van al de aan de Maas uit te voeren belangrijke werken.

ART. 21 VAN DE TABEL — *Vaarten van Luik naar Antwerpen. — Onteigeningen en werken.*

Aangevraagd krediet : 1,000,000 frank.

Twee vragen werden door de Middenafdeeling gesteld.

VRAAG.

ANTWOORD.

ART. 21. — Welk programma volgt de Regeering voor de vaarten van Luik naar Antwerpen?

Welke kosten zal het verwekken?

De Regeering heeft het programma tot algemeene verbetering van de vaarten die Luik met Antwerpen verbinden, inbegrepen de vertakkingen naar Turnhout, van Turnhout op Antwerpen en die naar Hasselt, in beginsel vastgesteld.

Dat programma is :

1^o Voor de vaarten van Luik naar Maas-tricht, van Maastricht naar Baarle-Hertog, en die der Kempen, de rechtstreeksche lijn van Luik op Antwerpen, het grondvlak dier vaarten op 18 meter te verbreedten met eene diepte van 2^m,50, die later op 3 meter kan gebracht worden; naast de bestaande sluizen er andere te maken van 115 meter lengte en 12^m,50 breedte, met vaste bruggen, op 6^m,50 hoogte van het waterpeil. Wijkplaatsen zullen zeer breede schepen laten kruisen.

Dank aan die verbeteringen, welke nagenoeg 40 millioen moeten kosten, kunnen de grootste Rijnschepen met hunne sleepers varen tussehen Luik en Antwerpen.

2^o Het grondvlak der vertakkingsvaarten tot 12 meter verbreedten, met eene diepte van 2^m,40; de bruggen en sluizen herbouwen om schepen van 8 meter breedte van 700 tot 900 ton te laten doorvaren en onder de vaste bruggen eene vrije hoogte van 4^m,50 boven de vlotlijn te hebben. Daar ook zullen wijkplaatsen gemaakt worden.

Die verbeteringen zullen nagenoeg 11,500,000 fr. kosten, waarvan 5,800,000 frank voor verbetering der beddingen en 5,700,000 frank voor bruggen en sluizen.

VRAAG.

Ant. 21. — Houdt de Regeering zich bezig met het uitbreiden van het vaartnet der provincie Antwerpen en der provincie Limburg, met het oog op het ontginnen van het kolenbekken, door den heer leeraar Dumont ontdekt?

ANTWOORD.

De Regeering houdt zich onledig met dit vraagstuk, en acht het gemakkelijk het kolenbekken van Limburg te verbinden met de vaarten van Luik naar Antwerpen en dezer vertakkingen en van weerskanten van den dijk ladingplaatsen voor de kolen te maken, eenerzijds verbonden met de vaart van Maastricht naar Baarle-Hertog en anderzijds met de vertakkingsvaart naar Hasselt.

De Middenafdeeling wenscht de Regeering geluk met hare breede opvatting der verbeteringswerken aan de vaarten van Luik naar Antwerpen.

Het doet haar genoegen, dat de Regeering van stonden aan hare aandacht vestigde op de schikkingen, welke dienen genomen om dat vaartnet goed dienstbaar te maken voor de toekomstige kolenmijnen der Kempen.

ART. 23 VAN DE TABEL. — *Lei. — Onteigening en werken.*

Aangevraagd krediet : 300,000 frank.

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 23. — Welke werken zijn ontworpen voor de verbetering der Lei?	Die werken werden opgesomd tijdens de behandeling der Begrooting voor 1898; de kosten zijn niet bepaald. Het aangevraagde krediet zal volstaan tot aan de behandeling van de naaste Buitengewone Begrooting, voor de werken op het gebied der stad Kortrijk en tussehen Vijve-Sint-Eloi en Grammene.
Hoeveel zullen die werken kosten?	
Dient er geen grooter krediet aangevraagd dan 300,000 frank.	

ART. 24 VAN DE TABEL. — *Rupel. — Onteigening en werken.*

Aangevraagd krediet : 250,000 frank.

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 24. — Welk werk wordt aan den Rupel voorzien?	Het werk aan den Rupel dient om de rivier beter bevaarbaar te maken van de monding tot aan de verbinding met de vaart van Brussel.
Wat zal de algeheele uitgaaf bedragen?	De uitgaaf kan nog niet berekend worden, daar de studiën nog niet genoeg zijn gevorderd.

Uit dit antwoord blijkt, dat er geen spraak van is, de vaart van Brussel rechtstreeks in de Schelde te doen uitwateren.

In de 1^{ste} afdeeling rezen klachten op over de uitslagen van de werken, aan de monding van den Rupel uitgevoerd.

Die werken schijnen aan den linkeroever der Schelde verzandingen te hebben verwekt, die zeer nadeelig zijn voor de belendende inwoners. Zij vragen dat de Regeering de onontbeerlijke baggerwerken zou bevelen, om den stroom zijne vroegere diepte te geven.

ART. 28 VAN DE TABEL. — *Vaart van Gent naar Terneuzen. — Onteigeningen en werken.*

Aangevraagd krediet : 8,000,000 frank.

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 28. — Wat werd er tot hiertoe uitgegeven voor de vaart van Terneuzen?	Tot hiertoe werd er 8,520,000 frank uitgegeven om de vaart van Terneuzen op groote breedte te brengen.
Wat zal het thans aangenomen werk in 't geheel kosten?	De uitgaaf voor het thans aangenomen

ontwerp wordt geraamd op 37,300,000 frank, inbegrepen de toelage der stad Gent, ten bedrage van 4,714,000 frank. De stad moet daarenboven alleen de kosten der nieuwe dokken dragen.

Eene nieuwe overeenkomst met de Nederlandsche Regeering, gesloten op 8 Maart 1902, die de Kamer nog heeft te bekrachtigen, zal de overeenkomst van 29 Juni 1895 vervangen, die door de wet van 14 September 1895 werd goedgekeurd.

De nieuwe overeenkomst verbetert merkelyk de bevaarbaarheid der vaart van Terneuzen.

De toelichtende nota der Begrooting geeft dienaangaande (bladz. 15) al de wenschelijke inlichtingen.

Onderstaande tabel zal de Kamer laten oordeelen over de gewichtigheid van 't werk.

	WATERDOORSNEDE IN VIERKANTE METERS.	Diepgang IN METERS.
Vaart van IJmuiden (ontworpen vergrooting : Amsterdam naar de Noordzee).	785	9.80
Suez-Kanaal (ontworpen vergrooting).	710	9.00
Gent naar Terneuzen (ontworpen vergrooting).	420	8.75
Vaart van Manchester.	380	7.925
Brugge naar Heist	570	8.00
Vaart van de Noordzee naar de Oostzee	565	9.00

De vaart van Terneuzen zal dus onder de groote zee-vaarten den derden rang bekleeden voor de waterdoorsnede, en den vierden rang voor den diepgang. De stad Gent zal eenen uitweg naar zee bezitten, die voor nu en voor later aan al de behoeften van haren handel beantwoordt.

ART. 50 VAN DE TABEL. — *Zeevaartinrichtingen te Antwerpen. — Onteigeningen, werken, baggerwerken, enz.*

Aangevraagd krediet : 14,000,000 frank.

VRAAG.

ART. 50. — Welke werken is de Regeering van zins uit te voeren met de gevraagde kredieten?

Geldt het de Groote Doorsnede?

ANTWOORD.

De voorafgaande nota der Begrooting duidt die werken aan. De onteigeningen, voortgezet benoorden Antwerpen, krachtens artikel 8 der wet op de Buitengewone Begrooting 1900, zullen in voorkomend geval het uitvoeren der Groote Doorsnede mogelijk maken.

VRAAG.

Art. 30. — Hoeveel zullen de kaaimuren stroomopwaarts Antwerpen kosten?
 Hoeveel bedroeg de voorziene uitgaaf?
 Hoe het verschil uitgelegd?

ANTWOORD.

De kaaimuur stroomopwaarts Antwerpen, de opene ruimte inbegrepen, zal 18,060,000 frank kosten, mits voorbehoud van Staats rechten, wat de uitgaaf betreft, voort te spruiten uit de bevestigingswerken van den muur. Deze laatste uitgaaf bedraagt 4,053,000 frank, volgens berekening.

De raming, in 1896 opgemaakt door den bijzonderen dienst der Opperschelde, bedroeg 18,564,000 frank, aankoop van gronden inbegrepen.

Volgens de goedgekeurde inschrijving, aangevuld door de bijkomende overeenkomst van 20 September 1897, moesten de eigenlijke werken 10,900,000 frank kosten. Die som is een gezamenlijk bedrag, daar er geen onderscheid in de aanbidding is gemaakt tusschen de kosten van den eigenlijken muur en die van de andere werken (baggerwerken, aardaanvullingen, dukers, enz.).

De meerdere kosten der werken zijn het gevolg van de bevestiging van den muur (mogelijke uitgaaf) alsook hiervan, dat de opene ruimte van 100 meter werd verbreed tot 144.

VRAAG.

Art. 30. — Wat is de Regeering van zins met de hangbrug?

ANTWOORD.

In haar antwoord op eene soortgelijke vraag vanwege de Middenafdeeling voor de Buitengewone Begroting van 1901, deed de Regeering opmerken, dat « de opening » voor de hangbrug eerst dan kan bepaald » worden, wanneer eene beslissing is genomen over de algeheele verbetering der » Schelde, stroomafwaarts Antwerpen.

» Om het verkeer tusschen beide oever- » van den stroom te vergemakkelijken, » heeft de Regeering onlangs den overzet- » dienst per stoomboot van Antwerpen naar » 't Vlaamsch Hoofd doen verdubbelen. »

Uit het antwoord der Regeering op de eerste der vragen blijkt, dat de toestand waarop verleden jaar door de Middenafdeeling werd gewezen, niet veranderd is.

De interpellatie, welke thans voor de Kamer hangend is, ontslaat ons van lange beschouwingen over de noodzakelijkheid der verbeteringswerken aan de Schelde.

De Middenafdeeling herinnert eenvoudig de besluiten der Middenafdeeling van 1901 en vereenigt er zich mede.

ART. 30 VAN DE TABEL. — *Haven van Oostende. — Onteigening en werken. — Aanleggen der toegangslaen naar de nieuwe zeeinrichtingen. — Inrichting en exploitatie van een openbaar veer tusschen de twee oevers der haven.*

Aangevraagd krediet : 4,500,000 frank.

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 31. — De Middenafdeeling wenscht kennis te nemen van de plannen der toegangslaen naar de nieuwe haveninrichtingen te Oostende.	Hierbij vindt de Middenafdeeling het grondplan der laen. De baan van Oostende naar Brugge wordt verlengd uit hoofde van de vergrootingswerken der haven; de laen gaat uit van de Van der Sweepplaats, tegenover de statie, en loopt achtereenvolgens over de afleidingsvaart van Brugge naar Oostende, over de spoorlijnen die de havenstatie bedienen en over de nieuwe sluis voor de binnenvaart, om verder terug de nieuwe baan te vervoegen.
Waarin zal het veer tusschen beide oevers der haven bestaan?	Het veer is bestemd voor voetgangers en wordt bediend door eene stoomboot.

ART. 32 VAN DE TABEL. — *Aanlegghaven te Heist.*

Aangevraagd krediet : 3,000,000 frank.

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 32. — Het gerucht loopt dat de voorhaven te Heist verzandt. Is dat waar?	Tot hiertoe heeft niets bewezen dat er meer baggerwerken voor 't onderhoud der voorhaven te Heist zullen noodig zijn dan voorzien werd.

Het doet de Middenafdeeling genoegen, vast te stellen dat de vrees, in eene afdeeling uitgedrukt over het verzanden der haven te Heist, volstrekt ongegrond is.

Eene laatste vraag, die met geen enkel artikel der Begrooting in verband staat, werd gesteld tot inwilliging van eenen wensch, in eene afdeeling uitgedrukt.

VRAAG.	ANTWOORD.
Worden de werken tot droogmaking der polders ijverig genoeg voortgezet? Dienaangaande rezen klachten op in de afdeelingen.	De Regeering weet niet welke werken worden bedoeld; overigens zijn de werken, uit te voeren tot droogmaking van de polders, in beginsel ten laste van de wateringen der polders. In algemeenen zin mag worden bevestigd, dat de afwateringswegen, door den

Staat beheerd, en waarin de vaarten uitloopen, tot droogtrekking van de polders, voldoende zijn voor die droogmaking.

Stemming van de Begrooting.

De verschillende artikelen, alsmede het wetsontwerp in zijn geheel, werden met eenparige stemmen door de Middenafdeeling aangenomen.

Deze heeft dan ook de eer aan de Kamer voor te stellen, ze goed te keuren.

De Verslaggever,
G. HELLEPUTTE.

De Voorzitter,
D^r W. HEYNEN.

