

(1)

(N° 190.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 JUIN 1911.

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1911 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1911 comprend les crédits suivants :

Ministère de l'agriculture et des travaux publics . . . fr.	42,241,753.01
Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes. . .	70,410,128.00
Ministère des Finances	500,000.00
Avances au fonds spécial institué par l'article 6 de la loi du 26 août 1905	2,000,000.00
Au Ministère des affaires étrangères	8,974.20
Au Ministère des chemins de fer	83,725.13
Au Ministère des finances	10,428,000.00
Au Ministère de la guerre	280,551.42
Total . . . Fr.	125,955,133.76

EXAMEN DANS LES SECTIONS.

Le projet de budget, adopté dans les six sections, a été voté par 76 voix contre 24 et 3 abstentions.

Les questions suivantes ont fait l'objet principal des échanges de vues qui ont eu lieu dans les sections :

- 1° Le dépôt tardif du projet de budget ;
- 2° L'importance des emprunts et le taux de la Rente belge ;
- 3° Les travaux d'achèvement et de grosses réparations projetés au palais royal de Bruxelles et à ses dépendances ;

(1) Budget, n° 156.

(2) La section centrale, présidée par M. Harmignie, était composée de MM. Claes, Hubert, Hoÿois, Verhaegen, Pirmez, Tibbaut.

- 4° Les travaux aux environs d'Anvers et l'amélioration de l'Escaut maritime ;
- 5° Les relations de l'Angleterre avec le continent par la Belgique ;
- 6° Le port de pêche de La Panne ;
- 7° Les canaux brabançons ;
- 8° Le service téléphonique.

*
* * *

La section centrale s'est occupée à son tour de ces questions d'une façon sommaire, vu le peu de temps dont elle a disposé.

DÉPÔT TARDIF DU BUDGET EXTRAORDINAIRE.

Déposé le 18 mai 1911, le projet du budget n'a été soumis aux sections que le 7 juin et à la section centrale que le 21 juin.

Une seconde réunion de la section centrale a eu lieu le 30 juin. Au cours de cette seconde réunion, la section centrale a entendu M. le Ministre de l'agriculture et des travaux publics, elle a approuvé le rapport qui lui a été présenté et a voté le projet de budget.

Il va de soi que, dans ces conditions, l'examen approfondi des propositions du Gouvernement n'est pas possible. La section centrale doit se borner à quelques coups de sonde, alors qu'une étude complète serait hautement désirable.

Aussi ne peut-elle qu'insister sur les protestations formulées depuis de longues années par des membres de la Chambre, notamment par M. Beernaert en 1908, et par la section centrale en 1908 et en 1909.

Elle persiste à demander que le projet de budget extraordinaire soit déposé avant le 1^{er} février et elle se base, pour justifier à nouveau cette demande, sur l'importance des crédits extraordinaires demeurés disponibles à la date du 1^{er} juillet 1911 :

1° Sur les crédits reportés de l'exercice 1909 et susceptibles de recevoir des imputations jusqu'au 31 décembre 1911, il reste fr.	111,819,535 37
2° Sur les crédits reportés de l'exercice 1910 et susceptibles de recevoir des imputations jusqu'au 31 décembre 1912, il reste.	48,476,894 72
Soit, au total. fr.	160,296,430 09

Il eût donc été possible de remettre au 1^{er} février 1912, moyennant le vote de quelques crédits extraordinaires, le dépôt du projet de budget qui nous est soumis tardivement cette année.

L'importance des emprunts et le taux de la rente belge.

Des membres ont déclaré dans les sections que l'accroissement de la dette publique, conséquence directe de l'importance des emprunts que contracte la Belgique, est hors de proportion avec l'accroissement de l'outillage économique. D'autre part, l'amortissement serait, d'après eux, insuffisant. De là, le taux actuel très bas de la rente belge (le 3 p. c, belge, 2^e série, était à fr. 91.50 le 1^{er} mai 1911).

Cette conclusion est erronée.

Le cours de la rente belge est déterminé par le taux de l'intérêt qu'offrent nos fonds d'État. En Belgique, les capitaux recherchent de préférence le commerce et l'industrie avec les hauts intérêts que l'on y obtient. Si, il y a quelques années, le cours de la rente belge a dépassé un instant celui de la rente française, ce fait exceptionnel a été dû à l'afflux des capitaux français que leurs propriétaires ont affectés à l'achat de fonds d'État belge.

Depuis lors, des capitaux français importants ont été dirigés vers les fonds d'État suisses et américains et la rente belge n'a plus rencontré comme acheteurs que les capitalistes belges désireux, en général, de trouver des placements plus rémunérateurs.

On peut donc affirmer, sans crainte de se tromper, que la défaveur relative qui frappe la rente belge est tout simplement la conséquence de l'esprit d'entreprise qui anime les Belges et leur fait préférer les placements moins sûrs, mais plus rémunérateurs, de l'industrie et du commerce.

Le taux actuel de la rente belge est du reste notablement plus élevé que celui des rentes similaires allemande, russe, hollandaise. Il est dépassé par celui de la rente française. Or celle-ci, à l'inverse de ce qui se présente en Belgique, est extrêmement demandée par l'épargne française, moins soucieuse que l'épargne belge de favoriser l'expansion industrielle et commerciale, plus préoccupée que cette dernière de s'assurer un placement de tout repos.

La conclusion qui se dégage de ces faits est toute à l'honneur de la Belgique et fait l'éloge de la hardiesse des Belges.

Quant aux emprunts qui ont successivement porté la dette consolidée de la Belgique à 3,703,403,693.37 au 1^{er} janvier 1911, ils sont consacrés totalement, depuis 1895, à accroître l'outillage économique du pays.

La *Note préliminaire* fournie par le Gouvernement établit l'exactitude de cette affirmation et montre même qu'en dehors des emprunts, une somme totale de fr. 97,481,354.30 provenant d'aliénations de biens domaniaux, de remboursements d'avances, de fonds d'amortissement demeurés sans emplois et de bonis budgétaires, a été employée à des dépenses d'outillage économique.

Il n'est donc pas exact d'affirmer que l'importance des emprunts est hors de proportion avec l'accroissement de notre outillage économique.

L'amortissement complet de la dette aura lieu en 81 ans. Ailleurs le terme est plus long.

Il ne semble nullement exagéré de faire peser la charge de l'amortissement de l'outillage économique sur une période de 81 ans. Remarquons, en effet, que là où l'outillage s'use plus rapidement et disparaît, par exemple au chemin de fer, le matériel est amorti au moyen des ressources du budget ordinaire.

Un membre a fait toutes ses réserves au sujet de ces explications.

Les travaux d'achèvement et de grosses réparations projetés au palais royal à Bruxelles et à ses dépendances.

En 1903, le Ministre des travaux publics annonçait à la Chambre, pour les reconstructions nécessaires au palais, une dépense de 3,500,000 francs.

En 1909, le Ministre des travaux publics reconnut que la dépense atteindrait 12,908,478.48.

Il produisit alors un rapport de M. l'architecte Maquet, du 6 avril 1906, et une lettre du même, du 3 juillet 1909.

On y relève les passages suivants :

... « Il ne m'est pas possible de préciser davantage cette somme, vu *la vétusté* et le *mauvais état* dans laquelle *on a laissé les constructions* auxquelles se raccordent les bâtiments nouveaux. »

... « Dans le bloc dont la construction remonte à la création du palais, vers 1828, les toitures et les cheneaux n'existent en réalité plus... »

Quant aux bâtiments élevés il y a une quarantaine d'années, donc vers 1869, on a reconnu « la nécessité de renouveler les toitures »...

Ces passages établissent clairement que les grosses réparations — qui incombent à l'État — n'ont pas été faites en temps utile.

Quoi qu'il en soit, la section centrale avertit, en 1909, le département des travaux publics dans les termes suivants :

« Il est à souhaiter que la Chambre, définitivement instruite par de trop nombreuses expériences, se refuse désormais à voter des crédits à propos de travaux nouveaux et importants lorsque les demandes de crédit ne seront pas accompagnées d'éléments suffisants pour qu'elle puisse contrôler les prévisions annoncées. »

Au budget extraordinaire de 1910, le ministre des travaux publics demanda un crédit de 1 million, et répondit à une question que « pour achever la partie du programme actuellement en exécution, il faudrait demander au budget de 1911 un *dernier* crédit qui *ne dépasserait pas* 400,000 francs.

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

Il y avait concordance entre les prévisions de 1910 : 1 million + 400,000 fr. + 2 millions, soit 3,400,000 francs et celles de 1909 : 3,500,000 francs.

Mais voici qu'au projet de budget de 1911, figure une demande de crédit de 800,000 francs au lieu des 400,000 francs (qui ne devaient pas être dépassés). On annonce, en outre, qu'il faudra 3,200,000 francs au lieu de 2,000,000 francs (qui ne devaient pas être atteints).

Ecart total : 1,600,000 francs.

La section centrale demande :

- 1° La justification des écarts de 400,000 francs et de 1,200,000 francs ;
- 2° La justification des affirmations formelles données au Parlement en 1910 ;
- 3° Communication du devis détaillé des travaux annoncés en 1911 et dont le coût est fixé à 4 millions ;
- 4° Des indications précises au sujet des sommes que les travaux prévus à Laeken, au Heysel et à Meysse laisseront disponibles.

En vertu de la loi du 18 octobre 1908, un fonds spécial de 45,500,000 francs a été créé par l'art. 4 en vue de permettre à l'État de se substituer à la Fondation

de la Couronne pour l'achèvement des travaux ayant fait l'objet d'un contrat et mentionnés à l'annexe V, savoir :

1. Travaux à Laeken	fr. 15,000,000
2. — route de Meysse	6,000,000
3. — au Heysel	3,500,000
4. — à Ostende	20,000,000
5. Arrangement de l'hôtel de Belle-vue.	1,000,000
	45,500,000

Les contrats existants permettent-ils de réduire ces crédits ? Quelles sont les réductions *acquises* ? Quelles sont les réductions *prévues* ?

Bâtiments de la Liste civile.

La note préliminaire du budget extraordinaire de 1911 proclame (p. 30) que *depuis longtemps*, on a constaté la nécessité de grosses réparations à faire aux bâtiments de la Liste civile. Elle parle de leur état de délabrement extérieur et ajoute que la situation n'est pas moins mauvaise à l'intérieur.

Pourquoi le Département des travaux publics n'a-t-il point exécuté, *depuis longtemps*, les grosses réparations nécessaires ?

Le 29 décembre 1909, au Sénat, MM. les ministres Liebaert et Delbeke ont déclaré que seul l'entretien ordinaire incombe à la Liste civile, que les grosses réparations incombent à l'État.

La section centrale désire avoir communication du devis détaillé des travaux projetés. Elle compte que ceux-ci ne comprendront, comme le dit la note préliminaire, que des restaurations et des améliorations.

La section centrale chargée de l'examen du budget des travaux publics en 1910 a posé au Ministre la question suivante (p. 40) :

» Quelles mesures seront prises à l'avenir pour que les grosses réparations à effectuer aux habitations royales puissent être exécutées en temps opportun ?

» Un accord ne pourrait-il être établi, à ce propos, entre le Ministre des travaux publics et la Liste civile, accord en vertu duquel l'examen détaillé des habitations royales et de leurs dépendances, tant au point de vue des dépenses d'entretien ordinaire qu'à celui des grosses réparations, serait fait contradictoirement et à des époques à déterminer par des délégués à désigner, d'une part, par le Ministre des travaux publics et, d'autre part, par la Liste civile ? »

Elle a reçu la réponse que voici :

» Pareil accord serait désirable et sera proposé. »

Quelle suite a été donnée à cette proposition ?

La section centrale désire recevoir une réponse précise et complète.

M. le Ministre de l'agriculture et des travaux publics, après avoir entendu la lecture de cet exposé et de ces questions, a bien voulu donner verbalement à la section centrale les réponses suivantes, qu'il a accompagnées de la remise de devis et de plans :

I.

Il ne faut pas perdre de vue que les habitations royales ne pourront être remises à la Liste civile qu'après l'achèvement des travaux en cours. C'est à ce

moment que l'état de reprise sera dressé, et c'est à ce moment seulement que l'accord concernant les réparations, grosses ou locatives, pourra être conclu. Les négociations ne pourront aboutir à une convention que lorsqu'il sera possible de régler en détail les obligations de la Liste civile et de l'État en tenant compte de l'état définitif des immeubles.

En principe, l'administration de la Liste civile est disposée à entrer dans les vues du Gouvernement.

II.

La section centrale pose une autre question :

« Pourquoi le Département des Travaux Publics n'a-t-il pas exécuté depuis longtemps les grosses réparations nécessaires aux bâtiments de la Liste civile? »

Cette question n'avait pas été posée l'année dernière, bien qu'à cette époque la vétusté des bâtiments fût connue de la section centrale.

Il n'est pas possible d'expliquer d'une manière positive et certaine les raisons pour lesquelles les grosses réparations n'ont pas été exécutées plus tôt.

Les gouvernements qui se sont succédé depuis de longues années paraissent s'être également abstenus de toute initiative à cet égard.

III.

Justification des écarts de 400,000 francs et de 1,200,000 francs.

Cette question se rapporte à deux ordres de travaux :

D'abord, l'achèvement de la façade principale et l'aménagement de la place des Palais.

Ensuite, la réfection et la transformation des parties anciennes.

Le crédit de 4 millions pétitionné doit être affecté à l'ensemble et d'après les états de prévision dressés par M. l'architecte Flanneau, il sera réparti comme suit :

1° Achèvement de la façade principale et de l'aménagement de la place des Palais.

a) Travaux d'aménagement intérieur et décoration des locaux nouveaux créés par la reconstruction des bâtiments démolis dans l'aile gauche, électricité, éclairage, chauffage, ventilation, plomberie et toitures, locaux d'annexe, imprévus, 517,550 francs;

b) Prévision pour les comptes en contestation de l'entreprise Fichet (gros œuvre), pour mémoire.

La prévision de 400,000 francs donnée en 1910, visait l'achèvement du gros œuvre et des travaux d'aménagement moins complets.

Après le vote du budget de 1910, et en vue des visites de souverains étrangers, il a été reconnu indispensable d'exécuter d'urgence certaines appropriations et de compléter le programme des travaux à exécuter à l'intérieur des nouveaux locaux.

La majoration de 400,000 francs portant le montant global à 800,000 francs provient donc, non pas de mécomptes sur les prévisions antérieures, mais d'une extension du programme et d'une prévision plus prudente au sujet des contestations en cours.

2° Remise en état des parties anciennes :

a. Transformation et réfection de l'Hôtel de la Liste civile.	fr.	797,000
b. Anciens bâtiments de la partie centrale et de l'aile gauche.		992,977
c. Anciens bâtiments de l'aile droite		1,220,646
	Fr.	<u>3,009,923</u>

Le travail sous le littéra « ci-dessus ne faisait pas partie du programme envisagé l'année dernière. Le Gouvernement l'ayant reconnu nécessaire et urgent, une majoration de crédit de 800,000 francs a dû être prévue.

A la suite des rapports de la Commission d'incendie et de recherches nouvelles sur les conditions hygiéniques des immeubles, des modifications aux dispositions précédemment adoptées ont dû être admises, d'un côté en vue d'établir un service d'incendie et de créer les installations préventives nécessaires, d'un autre côté en vue de travaux d'ordre hygiénique.

Ces travaux, comme l'indiquent les relevés de M. Flanneau, se montent à environ 260,000 francs (1).

Enfin, outre les prévisions pour imprévu de 10 p. c. comprises dans les évaluations de M. Flanneau, le Gouvernement, en proposant un crédit global de 4,000,000 de francs a voulu laisser une seconde marge pour les imprévus jusqu'à concurrence de 140,000 francs.

IV.

Justification des affirmations formelles données au Parlement en 1910.

Les explications ci-dessus indiquent pour quelles raisons le programme des travaux et le chiffre des prévisions ont été modifiés.

V.

Il est impossible de communiquer le devis détaillé des travaux. Les devis sommaires présentés par M. Flanneau ont été établis de la même manière que ceux qu'il a fournis pour l'Hôtel de Belle-Vue. Ses prévisions se sont trouvées réalisées exactement alors. Grâce à l'expérience acquise, ses relevés actuels présentent une garantie encore meilleure.

VI.

Indications précises au sujet des sommes que les travaux prévus à Laeken, au Heysel et à Meysse laisseront disponibles.

Les engagements actuels de l'État pour ces travaux s'élèvent aux sommes suivantes :

Pour Lacken	fr.	1,987,751.50
Avenue de Meysse.		1,959,781.85
Heysel.		1,949,812.24

(1) En voici le détail :

1° Service d'incendie à installer conformément aux conclusions de la Commission	fr.	60,000
2° Installation d'appareils sanitaires et travaux d'hygiène.		136,000
3° Travaux d'assèchement.		70,000
	Total, fr.	<u>266,000</u>

Les réductions seront acquises par une simplification du programme, notamment en ce qui concerne les travaux au château du Belvédère, au local des expositions florales, et à la partie somptuaire de l'avenue de Meysse et du quartier du Heysel.

*
* *

En prenant acte des réponses que lui a adressées M. le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, la section centrale constate avec satisfaction que ce haut fonctionnaire est absolument convaincu que, cette fois, les prévisions ne seront plus dépassées et que les bâtiments formant le palais royal seront définitivement et complètement mis en état, moyennant les crédits sollicités.

Les travaux aux environs d'Anvers et l'amélioration de l'Escaut maritime.

Les questions suivantes ont été posées au Gouvernement.

On trouvera, réunies en une annexe, les réponses reçues par la section centrale.

1^{re} QUESTION.

A propos de l'article 21 du tableau, on demande où en sont les expropriations au nord d'Anvers?

Quel a été le coût des travaux de dragage dont il est question à cet article :

1^o pour 1910?

2^o pour les six premiers mois de 1911?

2^e QUESTION.

Est-il question d'annexer à la ville d'Anvers le polder de Borgerweert? Quel est le plan que poursuit le Gouvernement pour l'aménagement de cette région?

3^e QUESTION.

Le Gouvernement compte-t-il améliorer le balisage de l'Escaut maritime? Dans quelle mesure?

*
* *

Quant à l'amélioration du cours de l'Escaut maritime à l'aval d'Anvers, le Gouvernement a déclaré à la Chambre, le 20 juin dernier, qu'« il compte soumettre au Parlement dans le plus bref délai des propositions de nature à assurer à notre grand port national des installations répondant à tous les besoins du présent et de l'avenir ».

La section centrale, malgré le désir exprimé en section, que des questions soient posées au Gouvernement, estime qu'il y a lieu d'attendre les propositions annoncées. Toutefois à l'unanimité de ses membres, elle exprime le vœu que ces propositions ne comportent aucun aléa susceptible de nuire au maintien des merveilleux avantages dont la nature a doté notre grand fleuve national et qu'un cours sinueux lui a conservés à travers les siècles.

LES RELATIONS DE L'ANGLETERRE AVEC LE CONTINENT PAR LA BELGIQUE.

L'Angleterre, toutes choses égales, cherche naturellement à abrégier le plus possible la durée du trajet pour les voyageurs qui se rendent de Londres vers l'Allemagne.

Voici que, depuis le 1^{er} mai 1911, la durée du trajet de Londres à Berlin est réduite, pour les voyageurs qui choisissent la voie de Flessingue, à 20 h. 30 m. environ.

Cette durée est de 25 heures pour les voyageurs qui traversent la Belgique et choisissent la voie d'Ostende.

Il est inutile de conclure (1).

M. le Ministre des chemins de fer, répondant à des questions qui lui ont été posées au Sénat et à la Chambre, a déclaré ce qui suit :

« Les remaniements de nos services ne dépendent pas uniquement de nos désirs, »
» mais sont subordonnés à un accord avec les administrations des chemins de fer »
» étrangers à emprunter par les trains internationaux ou devant assurer les cor- »
» respondances. »

Personne ne conteste que semblable accord soit nécessaire. Ce que nous sommes obligés de constater, c'est que d'autres ont réussi à le conclure et que la Belgique se trouve en ce moment distancée par tous ses concurrents. Si elle réussissait, à son tour, à conclure un accord avec les administrations des chemins de fer étrangers, elle pourrait arriver à réduire la durée du trajet à 19 h. 30 environ et ce serait elle qui battrait tous ses concurrents.

La Section centrale insiste en conséquence pour que rien ne soit négligé pour atteindre promptement ce résultat.

LE PORT DE PÊCHE DE LA PANNE.

Au cours de la communication qu'il a adressée au Parlement le 20 juin dernier, M. le Ministre des chemins de fer a annoncé qu'un projet est à l'étude en vue d'assurer l'établissement du port de La Panne.

La section centrale prend note, avec satisfaction, des intentions du Gouvernement.

En 1910, par voie d'amendement au projet de budget des recettes et des dépenses extraordinaires, le Gouvernement s'est fait autoriser à concéder la construction et l'exploitation d'un port de pêche à la Panne à une société d'intérêt public, conformément au programme exposé dans une Note justificative.

Celle-ci rappelle que la Commission d'études du port de La Panne a émis l'avis qu'il y a lieu pour l'Etat d'assurer la construction du port. Elle a recommandé toutefois de subordonner cette intervention à la double condition que la commune mette gratuitement à la disposition de l'Etat les terrains nécessaires et qu'il ait

(1) Les communications entre Londres et le continent ont fait l'objet d'articles parus dans le *Mouvement Géographique* des 21 et 28 mai 1911 et dus à M. Ad. Buyl, membre de la Chambre des Représentants.

une participation aux bénéfices éventuels de l'exploitation du port. Elle a préconisé la formation par la commune d'une « Société des installations maritimes et pêcheries de La Panne » qui serait chargée de l'exploitation du port et dont la composition, les statuts ainsi que la fixation du capital pourraient obtenir l'agrément de l'Etat.

Le Gouvernement — c'est la Note justificative qui le constate — ne s'est pas refusé à entrer dans ces vues. Toutefois il a voulu essayer d'une société d'intérêt public qui assumerait non seulement l'exploitation, mais aussi la construction et l'outillage du port de la Panne. L'Etat a été autorisé à souscrire la moitié du capital à concurrence de 6 millions.

L'essai n'a pas abouti jusqu'ici à procurer à la société d'intérêt public en formation l'autre moitié du capital, soit 6 millions. L'entreprise de la grande pêche maritime, pleine de promesses si elle est bien menée, n'a point encore fait ses preuves en Belgique. C'est à ce fait qu'il faut sans doute attribuer la timidité des capitaux belges.

La section centrale espère que le Gouvernement, dans le projet dont il achève l'étude, tiendra compte de l'énorme avantage qu'il y a à encourager, par la création à La Panne d'un port de pêche, le développement de la grande pêche maritime et l'utilisation des réserves de force, d'habileté et de courage de nos populations côtières.

L'heureuse initiative prise par le Roi en vue de former des pêcheurs et des marins expérimentés trouvera, elle aussi, une juste récompense dans le développement de la grande pêche maritime et surtout dans l'accroissement du bien-être et de la prospérité des milliers de ménages qui peuplent notre côte.

LES CANAUX BRABANÇONS.

Il suffit ici à la section centrale de prendre acte de l'institution, par arrêté royal, d'une commission pour l'étude des questions relatives à l'amélioration du réseau des canaux brabançons et des voies navigables qui s'y rattachent, et d'appeler l'attention des membres de la Chambre sur le remarquable rapport adressé au Roi par M. le Ministre de l'agriculture et des travaux publics et joint à l'arrêté royal.

4^e QUESTION.

En attendant que la commission nouvelle se réunisse, M. le Ministre de l'agriculture et des travaux publics pourrait-il faire connaître à la section centrale où en sont les études faites par son département pour relier le futur bassin houiller du Limbourg au canal de Louvain?

LE SERVICE TÉLÉPHONIQUE.

La section centrale chargée en 1910 de l'examen du projet de budget des recettes et des dépenses extraordinaires a posé au Gouvernement, comme l'avaient fait bon nombre de ses devancières, des questions relatives à l'unification du réseau téléphonique.

Questions et réponses sont également stéréotypées. Il est inutile de les répéter, tant elles sont connues des membres de la Chambre et du Gouvernement.

La section centrale, en mentionnant l'urgence d'une refonte du service téléphonique et de l'adoption de tarifs rationnels, se borne à interrompre la prescription.

5° QUESTION.

Un membre a fait observer que plusieurs journaux viennent de publier les bases sur lesquelles seraient établis, à partir du 1^{er} janvier 1912, les tarifs téléphoniques. Il demande si M. le Ministre pourrait fournir à la section centrale des indications positives à cet égard.

* * *

Plusieurs autres questions ont été posées, à la demande de membres de la section centrale. Nous les reproduisons.

Les réponses que recevra la section centrale seront publiées en annexe au présent rapport.

6° QUESTION.

Le Gouvernement a-t-il l'intention de mettre en valeur les maisons et les terrains acquis en vue de l'établissement du Mont des Arts, de manière à permettre à l'Etat de récupérer au moins en partie les énormes dépenses qu'il a faites?

Tel est le vœu unanime de la section centrale.

7° QUESTION.

La section centrale chargée de l'examen du budget extraordinaire, en 1910, a posé au Ministre la question suivante : « Les déclarations de M. le Ministre des Travaux publics, tant au Sénat qu'à la Chambre, en 1909, au cours de la discussion de son budget, avaient fait renaître l'espoir que le Gouvernement allait résolument prendre en mains la défense des intérêts belges gravement compromis, dans la vallée de l'Escaut, par la pollution des eaux de l'Espierre. Le mal existe depuis près d'un demi-siècle. Il va croissant. Le département des travaux publics a-t-il donné suite aux déclarations rapportées ci-dessus? Quelle suite? »

La réponse à cette question n'a point satisfait la section centrale. Mais le temps lui a fait défaut pour insister en 1910. Elle insiste en ce moment à nouveau et prie M. le Ministre de remarquer que, si la Belgique doit attendre le résultat des essais d'épuration effectués en France, elle atteindra vraisemblablement le centenaire de ses justes réclamations sans avoir obtenu de solution.

Les déclarations de M. le Ministre des Travaux publics, en 1909, annonçaient des intentions d'agir que le pays avait bien accueillies.

C'est à ce propos que la section centrale désire une réponse.

8° QUESTION.

Plusieurs sections demandent à nouveau le prompt rachat du pont d'Argenteau sur la Meuse, à l'aval de Liège. Quelles sont à ce propos les intentions du Gouvernement?

9^e QUESTION.

La section centrale demande communication du projet d'ensemble arrêté en vue des travaux d'amélioration de l'Escaut et à propos desquels un crédit de 1,810,000 francs est sollicité à l'article 10 du tableau.

10^u QUESTION.

A propos de l'article 29 du Tableau. (*Chemins de fer.*)

1^o Quels sont les travaux qui seront exécutés à la gare de Louvain?

Comprendront-ils la construction d'auvents au-dessus des quais se prolongeant au delà de la gare couverte?

Quand ce travail urgent sera-t-il entamé?

2^o Pourquoi n'a-t-on pas prévu de crédits pour la construction de galeries souterraines dans la gare si dangereuse de Tirlemont?

Quand compte-t-on exécuter ce travail réclamé depuis longtemps dans l'intérêt de la sécurité des voyageurs?

3^o Quand construira-t-on les courbes de raccordement au nord d'Aerschot, entre la ligne d'Anvers-Aerschot et celle d'Aerschot-Diest et à Louvain entre la ligne de Malines à Louvain et celle de Louvain à Aerschot ?

11^e QUESTION.

A propos de l'article 30 du Tableau. (*Chemins de fer. — Traction et matériel.*)

Un crédit de 18,795,536 francs est prévu pour l'achat de matériel de traction et de transport.

Combien de locomotives, de voitures de voyageurs et de wagons de marchandises compte-t-on acquérir au moyen de ce crédit ?

Ces achats seront-ils suffisants pour faire face aux nécessités du trafic?

La mise en adjudication ne pourrait-elle se faire, immédiatement après la promulgation du projet de loi contenant le budget des recettes et dépenses extraordinaires, de manière à procurer des commandes à l'industrie nationale, qui se ressent encore de la crise quelle a subie en ces dernières années?

12^e QUESTION.

A propos de l'article 3 du projet de loi, litt. D, Ministère de la Guerre.

Pourquoi le budget des recettes et dépenses extraordinaires ne prévoit-il aucun crédit pour la construction de nouvelles casernes, entre autres à Louvain où les bâtiments militaires sont insuffisants et se trouvent dans un état de vétusté déplorable?

Quand donnera-t-on suite aux plaintes justifiées qui ont été formulées à ce sujet depuis plusieurs années?

15^e QUESTION.

A propos de l'article 5 du tableau. Routes.

Parmi les travaux urgents que vise la note préliminaire (page 14), il faut incontestablement ranger le renouvellement des pavés usés et défectueux de la chaussée de Louvain à Malines, entre la gare de Hérent et le pont du canal, à Campenhout, où s'embranchent la chaussée de Haecht à Bruxelles.

Cette réfection, qui ne porterait que sur 8 kilomètres à peine et sur quelques mauvais tronçons qui subsistent encore entre le sommet du Mont-César et la gare de Hérent, permettrait de relier Anvers et Malines, via Vilvorde, Melsbroeck et Campenhout, non seulement à Louvain, mais en outre aux bonnes routes conduisant de cette ville vers les provinces de Liège et de Namur, par Tirlemont et Hannut, d'une part, et par Hamme-Mille et Wavre, d'autre part.

Ce serait la voie la plus directe pour se rendre de la province d'Anvers vers les Ardennes, l'Allemagne et la France. Ce travail est-il prévu au budget extraordinaire de 1911 ?

* * *

Le projet de budget des recettes et des dépenses extraordinaires a été adopté, en section centrale, à l'unanimité des voix moins une abstention.

Le rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
VERHAEGEN.

Le Président,
ALPH. HARMIGNIE.



Cette page remplace la page 13 du Document n° 190 (Rapport de M. Verhaegen sur le budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires).

(14)

(1)

(ANNEXE AU N° 190.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 JUIN 1911.

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1911.

ANNEXE AU RAPPORT

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

Réponses du Gouvernement aux questions posées
par la section centrale.

RÉPONSE A LA 1^{re} QUESTION.

a) Les zones frappées d'expropriation au Nord d'Anvers en vertu de l'article 8 de la loi du 10 mai 1900 et de l'article 1^{er} de celle du 30 mars 1906 mesurent respectivement 3,275 et 1,339 hectares.

L'État a acquis à la date de ce jour 3,070 hectares dans la première zone et 1,021 dans la deuxième. Les opérations se poursuivent normalement.

b) Le coût des travaux de dragage exécutés pour le port d'Anvers a été de :
1,500,000 francs pour l'année 1910, et de
600,000 francs pour les six premiers mois de 1911.

RÉPONSE A LA 2^e QUESTION.

La première de ces questions est de la compétence du Département de l'Intérieur.

En ce qui concerne la seconde question, il y a lieu de remarquer que la Commission d'étude du programme de l'aménagement général du polder de Borgerweert a été dissoute récemment et que la mission dont elle avait été chargée a été confiée à la Commission d'études de l'aménagement de l'agglomération anversoise.

Le Gouvernement devra attendre le résultat des travaux de cette dernière commission pour prendre une décision au sujet des projets à réaliser dans le polder de Borgerweert.

RÉPONSE A LA 3^e QUESTION.

Le complément d'éclairage et de balisage de l'Escaut, tel qu'il a été déterminé par la dernière convention entre le Gouvernement belge et le Gouvernement néerlandais, est entièrement réalisé. Les grands navires peuvent maintenant pratiquer l'Escaut sans qu'il soit nécessaire ou utile d'augmenter les points de reconnaissance à terre ou sur le fleuve.

RÉPONSE A LA 4^e QUESTION.

Une étude d'avant-projet du canal destiné à relier le bassin houiller du Limbourg au canal de Louvain a été esquissée.

5^e QUESTION.

La réponse à cette question n'était pas parvenue au moment de la publication de la présente annexe.

RÉPONSE A LA 6^e QUESTION.

L'État a chargé M. l'architecte Acker de reprendre les études délaissées par feu M. Maquet. La question de la mise en valeur d'une partie des immeubles acquis sera examinée.

RÉPONSE A LA 7^e QUESTION.

Depuis les déclarations faites en 1909, un projet de loi relatif aux mesures à prendre en vue de prévenir la pollution des eaux des ruisseaux et des rivières a été présenté à la Chambre des députés de France.

Si ce projet de loi est voté, l'application des dispositions qui y sont prévues aura pour résultat d'empêcher la contamination de toutes les eaux françaises et, par conséquent, les cours d'eau venant de France et pénétrant sur notre territoire ne pourront plus être pollués.

D'autre part, à la date du 8 mai 1911, M. le préfet du Nord a adressé aux maires de Roubaix et de Tourcoing les propositions définitives, formulées par M. Puech, relatives à un essai de son système d'épuration des eaux de l'Espierre.

Un grand pas a donc été fait et le moment ne paraît pas venu de prendre les mesures extrêmes auxquelles il est fait allusion dans la question posée par la section centrale.

RÉPONSE A LA 8^e QUESTION.

Je suis disposé à intervenir par voie de subside si les communes et la province prennent l'initiative de négocier ce rachat.

RÉPONSE A LA 9^e QUESTION.

Ci-joint deux plans (1) indiquant les travaux d'amélioration exécutés, en cours d'exécution et projetés à l'Escaut, depuis la frontière française jusqu'à Anvers. En ce qui concerne les travaux projetés, les indications ne sont que provisoires et pourront être modifiées lors de la rédaction des projets définitifs.

RÉPONSE A LA 10^e QUESTION.

1° On construit actuellement un auvent de 525 mètres de longueur sur 8 mètres de largeur avec pavillon à divers usages à l'extrémité vers Tirlemont de la station de Louvain.

Le complément des abris pour voyageurs se fera ultérieurement, à une époque qui ne peut être fixée définitivement dès à présent.

2° L'administration poursuit l'étude des dispositions à réaliser pour l'établissement d'un couloir souterrain entre les quais d'embarquement de la station de Tirlemont.

Ces travaux seront exécutés en 1912.

3°

A) *Courbe d'Aerschot.*

Un projet pour l'établissement de la courbe en question, comportant notamment deux bifurcations anglaises, a d'abord été étudié, mais il a été reconnu que ce projet devait être considéré comme programme d'avenir et que pour arriver à dégager aussitôt que possible la ligne de l'Est on pouvait se contenter, pour le moment, de construire une simple courbe de raccordement à niveau de 250 mètres de rayon.

Cette courbe est exécutée et elle a été mise en service le 1^{er} juin dernier.

B. *Courbe de Louvain.*

Le projet définitif des travaux à exécuter en vue de l'établissement de cette courbe, a été approuvé le 16 novembre 1909, et il avait été décidé que l'on se bornerait à acheter actuellement les terrains nécessaires.

(1) Ces deux plans ont été déposés dans le dossier de la section centrale chargée de l'examen du budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour 1911. Ils sont à la disposition des membres de la Chambre.

Le travail a été inscrit au programme de 1911. L'on ne pourra cependant mettre la main à l'œuvre que lorsque l'on disposera des terrains nécessaires.

De nombreuses parcelles doivent encore être acquises et pour plusieurs d'entre elles, l'on devra recourir à l'expropriation judiciaire.

RÉPONSE A LA 11^e QUESTION.

Le crédit de 18,795,536 francs est destiné au paiement de matériel déjà commandé pour 1911, et se décomposant comme suit :

59 locomotives, 258 voitures à voyageurs et 1.492 wagons.

Le matériel déjà commandé est suffisant pour les besoins de 1911. Pour 1912 il a déjà été adjugé 50 locomotives et accessoires pour une valeur de 2,974,635 francs.

Il est à noter que sur tous les marchés en cours, il reste encore à fournir par l'industrie nationale tant sur les fonds du budget extraordinaire que sur ceux du budget ordinaire :

118 locomotives, 47 tenders, 49 véhicules à voyageurs et 1,104 véhicules à marchandises.

RÉPONSE A LA 12^e QUESTION.

Les dépenses pour l'amélioration du casernement n'ayant pas pour effet d'accroître le capital économique du pays, ne peuvent figurer au budget des recettes et dépenses extraordinaires.

Une somme de 1,917,270 francs est portée à cet effet à l'article 57 du budget de la Guerre de 1911 (voir amendement du 20 juin 1911).

Comme l'expose la réponse à la 2^e question posée par la section centrale, chargée de l'examen de ce budget, « il n'est pas possible de fixer actuellement l'époque à laquelle la construction de la nouvelle caserne d'*artillerie* de Louvain pourra être entamée. Le Département de la Guerre doit, en effet, affecter principalement aux travaux en cours les ressources mises à sa disposition par la Législature pour l'amélioration du casernement ».

La construction de cette nouvelle caserne « bien que nécessaire, ne figure pas parmi les travaux les plus urgents; toutefois, il entre dans les intentions du Département de la Guerre de les entamer aussitôt qu'il pourra y affecter des crédits suffisants pour les terminer rapidement ».

Quant à la caserne d'infanterie de cette ville, elle est en bon état d'entretien; elle renferme des locaux prescrits par le règlement et il n'est pas question de la remplacer ou de lui faire subir des transformations importantes.

RÉPONSE A LA 13^e QUESTION.

Le projet d'amélioration de la section de route dont il s'agit est à l'étude.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 30 JUNI 1911.

Begrooting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1911 (1).

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van begrooting der buitengewoone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1911 behelst de navolgende kredieten :

Ministerie van Landbouw en Openbare werken	fr. 42,244,755.01
Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen	70,410,128.00
Ministerie van Financiën	500,000.00
Voorshotten op het bijzonder fonds, ingesteld bij artikel 6 der wet van 26 Augustus 1903	2,000,000.00
Ministerie van Buitenlandsche Zaken	8,974.20
Ministerie van Spoorwegen	83,725.15
Ministerie van Financiën	10,428,000.00
Ministerie van Oorlog	280,551.42
Te zamen	fr. 125,953,133.76

ONDERZOEK IN DE AFDEELINGEN.

Het in de zes afdeelingen aangenomen ontwerp van begrooting werd goedgekeurd met 76 stemmen tegen 24 en 5 onthoudingen.

De volgende punten gaven inzonderheid aanleiding tot gedachtenwisseling, te weten :

- 1^o Het laattijdig overleggen van het ontwerp van begrooting ;
- 2^o Het bedrag van de leeningen en de koers van de Belgische rente ;
- 3^o De voltooiings- en groote herstellingswerken, ontworpen aan 's Konings paleis te Brussel en dezès aanhoorigheden ;
- 4^o De werken in de omstreken van Antwerpen en de verbetering van de Zeeschelde ;

(1) Begrooting, n^o 156.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Harmignie, bestond uit de heeren Claes, Hubert, Hoyois, Verhaegen, Pirmez, Tibbaut.

- 5° De betrekkingen van Engeland met het vasteland over België;
- 6° De visschershaven te De Panne;
- 7° De Brabantsche vaarten;
- 8° De telephoondienst.

*
* *

De Middenafdeeling heeft zich op hare beurt ingelaten met deze vraagstukken, doch op bondige wijze, gezien den korten tijd waarover zij beschikte.

LAATTIJDIG OVERLEGGEN VAN DE BUITENGEWONE BEGROOTING.

Het ontwerp van begrooting werd ingediend op 18 Mei 1911, doch eerst op 7 Juni onderworpen aan de afdeelingen en op 21 Juni aan de Middenafdeeling.

Eene tweede vergadering van de Middenafdeeling werd gehouden den 30ⁿ Juni. In den loop van deze tweede bijeenkomst hoorde de Middenafdeeling den Minister van Landbouw en Openbare Werken; zij hechtte haar zegel aan het haar aangeboden verslag en vereenigde zich met het ontwerp van begrooting.

Het is te begrijpen dat het onder zulke omstandigheden onmogelijk is, de voorstellen der Regeering grondig te onderzoeken. De Middenafdeeling moet zich bepalen tot enkele peilingen, wanneer eene volledige studie hoogst wenschelijk ware.

Ook kan zij er niet buiten, te drukken op het protest, sedert jaren uitgebracht door de leden der Kamer, met name door den heer Beernaert in 1908, en door de Middenafdeelingen in 1908 en 1909.

Bij voortduur vraagt zij dat het ontwerp van buitengewone begrooting worde ingediend vóór 1 Februari en, om dit verzoek andermaal te rechtvaardigen, steunt zij op de aanzienlijkheid van de buitengewone kredieten beschikbaar gebleven op 1 Juli 1911 :

1° Op de kredieten, overgebracht van het dienstjaar 1909 en toerekeningsvatbaar tot 31 December 1911, is er beschikbaar	fr. 111,819,535.37
2° Op de kredieten overgebracht van het dienstjaar 1910 en toerekeningsvatbaar tot 31 December 1912, is er beschikbaar.	48,476,894.72
Dus te zamen.	fr. 160,296,430.09

Het ware dus mogelijk geweest, het overleggen van het ons dit jaar zoo laattijdig nedergelegd ontwerp van begrooting te verdagen tot 1 Februari 1912, hadden wij nog eenige buitengewone kredieten gestemd.

Bedrag van de leeningen en koers van de Belgische rente.

In de afdeelingen hebben sommige leden verklaard dat de toeneming van 's lands schuld, rechtstreeksch gevolg van de aanzienlijke leeningen door

België aangegaan, buiten alle verhouding is tot onze toenemende uitrusting op economisch gebied. Anderdeels zou, volgens hen, de delging ontoereikend zijn. Daaruit volgt de thans zeer lage koers van de Belgische rente (de 3 t. h. Belgische, 2^e reeks, stond 1 Mei 1911 op fr. 91.50).

Dat is eene verkeerde gevolgtrekking.

De koers van de Belgische rente hangt af van het bedrag van den interest, welken onze Staatsfondsen opbrengen. In België wenden de kapitalen zich bij voorkeur tot den handel en de nijverheid, uit hoofde van den hoogen interest dien deze afwerpen. Indien de Belgische rente, enkele jaren geleden, een oogenblik hooger stond dan de Fransche, was dat uitzonderlijk verschijnsel te wijten aan den stroom van Fransche kapitalen, door hunne eigenaars aangewend tot het aankopen van Belgische Staatsfondsen.

Sedert werden aanzienlijke Fransche kapitalen belegd in Zwitsersche en Amerikaansche Staatsrenten en werd de Belgische rente nog slechts aangekocht door Belgische kapitalisten, die over 't algemeen liefst eene meer winstgevende geldbelegging verlangen:

Zonder vrees voor vergissing mag dus worden gezegd dat de betrekkelijke ongunst, die de Belgische rente treft, eenvoudig het gevolg is van den ondernemingsgeest die de Belgen bezielt en hen minder veilige, maar meer winstgevende beleggingen in nijverheid en koophandel doet verkiezen.

De hedendaagsche koers der Belgische rente blijft echter veel hooger dan die van de Duitsche, Russische, Nederlandsche. Alleen de Fransche rente staat hooger. Welnu, deze rente, in strijd met wat zich voordoet in België, wordt veel gevraagd door de Fransche spaarders, minder bezorgd dan de Belgische om bij te dragen tot de ontwikkeling van handel en nijverheid, meer gesteld dan de Belgische op eene volstrekt veilige geldbelegging.

De slotsom van deze feiten pleit ter eere van België en van het aandurven der Belgen.

De leeningen, die achtereenvolgens België's gevestigde schuld hebben gebracht tot fr. 3,703,403,695.37 op 1 Januari 1911, worden sedert 1895 volkomen gebruikt om 's lands uitrusting uit te breiden op economisch gebied.

De *Inleidingsnota*, door de Regeering geleverd, bewijst de echtheid van deze bewering en toont zelfs aan dat, behalve de leeningen, eene totale som van fr. 97,481,334.30, opbrengst der vervreemding van domein-goederen, der uitkeering van voorschotten, der ongebruikt gebleven amortisatie-fondsen en overschotten der begrootingen, werd besteed aan uitgaven voor onze economische inrichting.

Dus is het onjuist te beweren, dat de hoegrootheid der leeningen buiten verhouding is tot de toeneming van onze uitrusting in zake van handel en nijverheid.

In 81 jaren tijds zal de schuld volkomen gedelgd zijn. Elders duurt het veel langer.

Het schijnt geenszins overdreven, den last der delging van de economische uitrusting te doen strekken over een tijdvak van 81 jaren. Er valt trouwens op te merken, dat daar waar de uitrusting spoediger verslijt, ja verdwijnt,

bij voorbeeld voor den spoorweg, het materieel wordt gedelgd door middel van de gewone begrooting.

Over deze bedenkingen maakte een lid al zijne voorbehoudingen.

Voltooiings- en groote herstellingswerken, ontworpen aan 's Konings paleis te Brussel en dezès aanhoorigheden.

In 1903 meldde de Minister van Openbare Werken aan de Kamer, dat er voor herstellingen aan 's Konings paleis eene som van 3,500,000 frank noodig was.

In 1909 gaf de Minister van Openbare Werken toe, dat de uitgave fr. 12,908,478.48 zou belopen.

Hij steunde toen op een verslag van den bouwmeester Maquet, gedagteekend 6 April 1906, alsmede op een brief van denzelfden, onder datum van 5 Juli 1909.

Daarin leest men onder andere : « De gebouwen, die met de nieuwe een geheel moeten vormen, zijn zoo oud en verkeeren in zoo een slechten toestand, dat het mij onmogelijk is die som nader te bepalen ».

... « In het gedeelte van het gebouw, dat werd opgetrokken toen het Paleis werd opgericht, dus rond 1828, bestaan de daken en de liggende dakgoten eigenlijk niet meer... »

Wat betreft de gebouwen die ongeveer veertig jaar geleden werden opgericht, dus rond 1869, « heeft men het noodzakelijk bevonden, de daken te vernieuwen... »

Deze regelen bewijzen zonneklaar dat de groote herstellingen, die ten laste van den Staat komen, niet op behoorlijken tijd werden uitgevoerd.

Hoe het ook zij, in 1909 verwittigde de Middenafdeeling het Ministerie van Openbare Werken in de volgende bewoordingen :

« Het is te wenschen dat de Kamer, goed wetende waaraan zich te houden door al te talrijke vroegere feiten, voortaan zal weigeren kredieten toe te staan voor nieuwe en aanzienlijke werken, wanneer de kredietaanvragen niet gestaafd zijn met voldoende gegevens opdat zij de aangekondigde raamingen kunne nagaan. »

In de Buitengewone Begrooting van 1910 vroeg de Minister van Openbare Werken een krediet van 1 miljoen en antwoordde hij op eene vraag dat « om het gedeelte van het programma, dat thans wordt uitgevoerd, te kunnen voltooien, het noodig zou geweest zijn een laatste krediet uit te trekken op de begrooting van 1911, welk krediet 400.000 frank niet zou te boven gaan ».

» Voor de overige werken, aan de oud-gedeelten uit te voeren, verzeekerde men dat ze 2 miljoen niet zouden bereiken. »

De raamingen voor 1910 : 1 miljoen + 400,000 frank + 2 miljoen of 3,400,000 frank kwamen dus overeen met die voor 1909 : 3,500,000 frank.

En thans staat in het ontwerp van begrooting voor 1911 een krediet van 800,000 frank in stede van de 400,000 frank (die niet moesten overschreden worden). Daarenboven wordt aangekondigd dat er 3,200,000 frank

zullen noodig zijn in plaats van 2,000 000 frank (die niet moesten bereikt worden).

Gezamenlijk verschil : 1,600,000 frank.

De Middenafdeeling vraagt :

1° De rechtvaardiging der verschillen van 400,000 frank en 1,200,000 frank ;

2° De rechtvaardiging der uitdrukkelijke verzekeringen, in 1910 aan de Kamer gegeven ;

3° De mededeeling van het omstandig bestek der in 1911 aangekondigde werken, waarvan het bedrag op 4 miljoen is bepaald ;

4° De juiste opgAAF van de sommen welke de werken, te Laken, op den Heysel en te Meysse voorzien, beschikbaar zullen laten.

Krachtens de wet van 18 October 1908 werd er, bij artikel 4, een bijzonder fonds van 45,500,000 frank gevestigd, ten einde den Staat toe te laten in de plaats van de Kroonstichting op te treden tot het voltooien van de werken waaromtrent eene overeenkomst werd opgemaakt en die zijn vermeld in de bijlage V, te weten :

1. Werken te Laken.	fr. 15,000,000
2. — Steenweg op Meysse	6,000,000
3. — op den Heysel	3,500,000
4. — te Oostende	20,000,000
5. Schikking van het Belle-Vue-Hotel	1,000,000
	45,500,000

Laten de bestaande overeenkomsten toe, die kredieten te verminderen? Welke zijn de *reeds vastgestelde* verminderingen? Welke zijn de *voorziene* verminderingen?

Gebouwen der Civiele Lijst.

De inleidingsnota der buitengewoone begrooting voor 1911 verklaart, op bladzijde 307, dat men *sedert lang* de noodzakelijkheid heeft ingezien, groote herstellingswerken uit te voeren aan de gebouwen der Civiele Lijst. Zij spreekt van den staat van uiterlijk verval, waarin ze zich bevinden, en voegt erbij dat het met het binnengedeelte al even slecht is gelegen.

Waarom heeft het Ministerie van Openbare Werken de noodige groote herstellingswerken *sedert lang* niet uitgevoerd?

Op 29 December 1909 verklaarden de Ministers Liebaert en Delbeke in den Senaat, dat alleen het gewoon onderhoud ten laste van de Civiele Lijst komt, en dat de groote herstellingswerken door den Staat moeten verricht worden.

De Middenafdeeling verlangt mededeeling van het omstandig bestek der ontworpen werken. Zij rekent er op, dat, zooals de inleidingsnota het zegt, dit bestek enkel herstellingen en verbeteringen zal bevatten.

De Middenafdeeling, belast met het onderzoek der begrooting van open-

bare werken voor 1910, stelde den heer Minister de volgende vraag (bladz. 10) :

« Welke maatregelen zullen voortaan genomen worden opdat de vereischte groote herstellingswerken aan de koninklijke woningen bijtijds kunnen uitgevoerd worden ? »

» Kan daartoe geene overeenkomst worden getroffen tusschen den Minister van Openbare Werken en de Civiele Lijst, opdat tot het omstandig onderzoek van de koninklijke woningen en dezer afhankelijkheden, met het oog zoowel op de kosten van gewoon onderhoud als op de kosten van groote herstellingen, op bepaalde tijden zou worden overgegaan door afgevaardigden én van den Minister van Openbare Werken én van de Civiele Lijst. »

Daarop werd aldus geantwoord :

« Dergelijke overeenkomst is wenschelijk en zal voorgesteld worden. »

Welk gevolg werd aan dat voorstel gegeven ?

De Middenafdeeling verlangt een nauwkeurig en volledig antwoord.

Na lezing te hebben gehoord van dat vertoog en van die vragen, heeft de Minister van Landbouw en Openbare Werken mondeling aan de Middenafdeeling de volgende antwoorden gegeven, toegelicht door bestekken en plans.

I.

Er dient niet uit het oog te worden verloren, dat de koninklijke gebouwen naar de Civiele Lijst eerst zullen kunnen overgaan, wanneer de werken voltooid zijn. 't Is dan dat de staat van overneming zal opgemaakt worden en 't is slechts op dat oogenblik dat de overeenkomst betreffende de groote of de gewone herstellingen zal kunnen gesloten worden. De onderhandelingen zullen eerst op eene overeenkomst kunnen uitloopen, wanneer het zal mogelijk zijn de verplichtingen van de Civiele Lijst en van den Staat in al hunne bijzonderheden te regelen, lettende op den staat waarin de gebouwen per slot van rekening zullen verkeerren.

In beginsel is het beheer der Civiele Lijst geneigd om tot de inzichten van de Regeering toe te treden.

II.

De Middenafdeeling stelt eene andere vraag :

« Waarom heeft het Departement van Openbare Werken sedert lang de noodige groote herstellingswerken niet uitgevoerd aan de gebouwen der Civiele Lijst ? »

Deze vraag werd verleden jaar niet gesteld, ofschoon de Middenafdeeling toen reeds wist, dat de gebouwen oud en vervallen waren.

Het is niet mogelijk, op stellige en zekere wijze de redenen op te geven waarom de groote herstellingen niet vroeger werden uitgevoerd.

De Regeeringen, die elkander sedert lange jaren opvolgden, schijnen zich evenzeer te hebben onthouden van elke bedrijvigheid op dat gebied.

III.

Rechtvaardiging der verschillen van 400,000 frank en van 1,200,000 frank.

Deze vraag betreft twee soorten van werken :

In de eerste plaats, de voltooiing van den voorgevel en de verbetering van het Paleizenplein ;

Verder, de herstelling en de verandering van de oude gedeelten.

Het aangevraagd krediet van 4 millioen moet worden gebruikt voor de gezamenlijke werken ; volgens de bestekken, door den bouwmeester Flanneau opgemaakt, zal het worden ingedeeld als volgt :

1^o Voltooiing van den voorgevel en verbetering van het Paleizenplein.

a) Binnenwerk en versiering van de nieuwe lokalen daar waar de afgebroken gebouwen stonden, langs den kant van den linkervleugel ; electriciteit ; verlichting ; verwarming ; verluchting ; loodwerk en dakwerken ; bijgebouwen ; onvoorziene werken, 517,550 frank ;

b) Raming voor de rekeningen, waarover betwisting, betreffende de onderneming Fichet (zwaar werk), voor memorie.

De raming van 400,000 frank, in 1910 opgegeven, bedoelde de voltooiing van de zware werken en van minder volledige werken tot schikking en regeling.

Nadat de begrooting voor 1910 gestemd was en met het oog op het bezoek van vreemde vorsten, werd het onontbeerlijk erkend, sommige werken tot schikking en regeling uit te voeren en het programma van de werken, binnen de nieuwe lokalen uit te voeren, volledig te maken.

De vermeerdering van 400,000 frank, welke het gezamenlijk bedrag op 800,000 frank brengt, spruit dus voort niet uit de misrekeningen bij de vroegere ramingen, maar uit eene uitbreiding van het programma en uit eene meer voorzichtige raming betreffende de hangende betwistingen.

2^o Herstelling van de oude gedeelten :

a) Verandering en herstelling van het gebouw der Civiele lijst	fr.	797,000
b) Oude gebouwen van het middengedeelte en van den linkervleugel		992,977
c) Oude gebouwen van den rechtervleugel		1,220,646
	Fr.	<u>3,009,923</u>

Het werk, onder bovenstaande littera a bedoeld, maakte geen deel uit van het verleden jaar voorziene programma. Daar de Regeering het noodig en dringend achtte, moest eene kredietverhooging van 800,000 frank voorzien worden.

Naar aanleiding van de verslagen der Brandcommissie en van een nieuw onderzoek over den toestand der gebouwen in gezondheidsopzicht, moesten de vroeger aangenomen schikkingen worden gewijzigd, eenerzijds, met het doel een brandweerdienst in te stellen en de noodige inrichtingen tegen

brand tot stand te brengen, anderzijds, met het oog op de gezondheidswerken.

Naar de opgaven van den heer Flanneau zullen deze werken ongeveer 260,000 frank kosten (1).

Eindelijk, buiten eene som van 10 t. h. voor onvoorziene werken, begrepen in de ramingen van den heer Flanneau, stelt de Regeering een globaal krediet voor van 400,000 frank; zóó beschikt men, buiten de 10 t. h., over eene som van 140,000 frank voor de onvoorziene werken.

IV.

Rechtvaardiging van de stellige bevestigingen, aan de Kamers gegeven in 1910.

Bovenstaande uitleggingen verklaren om welke redenen het programma der werken en het bedrag der ramingen werden gewijzigd.

V.

Het is onmogelijk, het omstandig bestek der werken mede te deelen. De beknopt samengevatte bestekken van den heer Flanneau werden op dezelfde wijze opgesteld als die welke hij inleverde voor het *Hôtel de Belle-Vue*. Toen werden zijne ramingen stipt bewaarheid. De door hem opgedane ervaring waarborgt thans nog beter de juistheid zijner opgaven.

VI.

Nauwkeurige aanwijzingen betreffende de sommen die na de uitvoering der werken voorzien te Laken, op den Heysel en te Meysse, beschikbaar zullen zijn.

Tot deze werken is de Staat thans verbonden voor de volgende sommen :

Laken.	fr. 4,987,751.50
Laan op Meysse	1,939,781.83
Heysel	1,949,812.24

De verminderingen worden verkregen door eene vereenvoudiging van het programma, namelijk bij de werken aan het kasteel Belvédère, aan het lokaal der bloementoonstellingen en bij de werken van louter weelde in de Meysseleaan en in de Heyselwijk.

*
* *

De Middenafdeeling, akte nemend van de antwoorden die zij ontving van den Minister van Landbouw en Openbare Werken, stelt met genoegen vast dat

(1) Ziehier de omstandige rekening :

1 ^o Brandweer in te richten overeenkomstig de besluiten van de Commissie	fr. 60,000
2 ^o Plaatsing van gezondheidstoestellen en gezondheidswerken	156,000
3 ^o Werken tot droogmaking.	70,000
Totaal.	fr. 266,000

deze hooge ambtenaar er ten volle van overtuigd is, dat ditmaal de ramingen niet meer overschreden zullen worden en dat de gebouwen, die het koninklijk paleis uitmaken, voorgoed en ten volle klaar zullen komen met de aangevraagde kredieten.

De werken in de omgeving van Antwerpen en de verbetering der Zeeschelde.

De volgende vragen werden tot de Regeering gericht.

De antwoorden, die de Middenafdeeling heeft ontvangen, zijn opgenomen in de bijlage van dit verslag.

1^o VRAAG.

Bij artikel 21 van de tabel wordt gevraagd hoever het staat met de ont-eigeningen benoorden Antwerpen?

Hoeveel hebben de baggerwerken gekost, waarvan sprake is in dit artikel :

1^o in 1910?

2^o gedurende het eerste halfjaar 1911?

2^o VRAAG.

Is het waar dat de Borgerweertpolder bij de stad Antwerpen zal ingelijfd worden? Naar welk plan zal de Regeering deze streek inrichten?

3^o VRAAG.

Is de Regeering van plan, de Zeeschelde af te bakenen? In welke mate?

* * *

Over de verbetering van den loop der Schelde beneden Antwerpen verklaarde de Regeering aan de Kamer, op 20 Juni jongstleden, dat « zij zoo spoedig mogelijk aan de Kamers voorstellen zou onderwerpen, geschikt om onze groote nationale haven te voorzien van instellingen die aan al de huidige en latere behoeften beantwoorden. »

Ondanks het verlangen, in de afdeelingen geuit en strekkende tot het richten van vragen tot de Regeering, is de Middenafdeeling van meening dat de aangekondigde voorstellen dienen te worden afgewacht. Nochtans drukt zij eenparig den wensch uit, dat deze voorstellen geene werken zullen bevatten, die het behoud zouden kunnen schaden van de wonderbare voordeelen waarmede de natuur onzen grooten nationalen stroom heeft begiftigd en die zijn bochtige loop hem sedert eeuwen heeft bewaard.

VERKEERSWEZEN TUSSCHEN ENGELAND EN HET VASTELAND
OVER BELGIË.

Engeland, alle zaken gelijkstaande, tracht den duur van de reis voor de personen, die van Londen naar Duitschland reizen, natuurlijk zooveel mogelijk te verkorten.

Nu, sedert 1 Mei 1911 is de duur van de reis van Londen naar Berlijn

verkort tot op ongeveer 20 u. 30 m. voor de reizigers die over Vlissingen gaan.

Zij, die over Oostende door België reizen, hebben 25 uren noodig.

Elk besluit is overbodig (1).

In zijne antwoorden op vragen, die hem werden gesteld in Senaat en Kamer, verklaarde de Minister van Spoorwegen het volgende :

« De wijzigingen in onze diensten hangen niet enkel af van onze » wenschen, doch kunnen slechts tot stand worden gebracht na eene over- » eenkomst met de besturen van de vreemde spoorwegen waarop de interna- » tionale treinen moeten loopen of die de aansluitingen moeten verzekeren. »

Niemand betwist de noodzakelijkheid van de gelijke overeenkomst. Wij moeten nochtans vaststellen dat anderen er in slaagden ze te sluiten en dat België door al zijne concurrenten voorbijgestreefd wordt. Zoo het op zijne beurt erin slaagde eene overeenkomst te sluiten met de besturen van de vreemde spoorwegen, dan zou het den duurtijd der reis kunnen verkorten tot op ongeveer 19 u. 30 m. en het zou dus al zijne concurrenten kloppen.

De Middenafdeeling dringt bijgevolg aan opdat niets worde verzuimd om dezen uitslag spoedig te bereiken.

DE VISSCHERSHAVEN VAN DE PANNE.

In zijne mededeeling aan de Kamers, op 20 Juni jongstleden, kondigde de Minister van Spoorwegen aan, dat een ontwerp van haven bij de Panne ter studie lag.

De Middenafdeeling neemt met genoegen nota van de inzichten der Regeering.

Door een amendement op het ontwerp van begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven voor 1910, vroeg en bekwam de Regeering machtiging om het graven en het in bedrijf nemen van eene visschershaven bij de Panne in concessie te geven aan eene maatschappij van openbaar nut overeenkomstig het in eene verklarende nota uiteengezette programma.

Deze nota herinnert er aan, dat de Studiecommissie van de haven bij de Panne de meening heeft uitgedrukt, dat de Staat de haven behoort te graven. Zij deed echter de aanbeveling dat deze tusschenkomst diende te worden verleend mits deze tweevoudige voorwaarde : 1^o de gemeente zou de noodige gronden kosteloos ter beschikking moeten stellen van den Staat ; 2^o de Staat zou een deel hebben in de mogelijke winsten van het havenbedrijf. Zij stelde voor, dat de gemeente eene « Maatschappij der haveninrichtingen en visscherij van de Panne » zou oprichten, die belast zou worden met het in bedrijf nemen van de haven en waarvan de samenstelling, de statuten, alsmede de bepaling van het kapitaal door den Staat zouden kunnen goedgekeurd worden.

(1) Over het verkeer tusschen Londen en het vaste land verschenen in *Le Mouvement Géographique*, van 21 en 28 Mei 1911, artikelen geschreven door den heer Ad. Buyl, lid van de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

De Regeering — dat blijkt uit de verklarende nota — zou daar wel voor te vinden zijn. Zij wilde echter eene proef nemen met eene maatschappij van openbaar nut, die niet alleen het in bedrijf nemen der haven van de Panne, maar ook het graven en toerusten daarvan op zich zou nemen. De Staat werd gemachtigd, voor de helft van het kapitaal in te schrijven tot een bedrag van 6 millioen.

Tot nu toe is men er niet in geslaagd, aan de op te richten maatschappij van openbaar nut de andere helft van het kapitaal, zijnde 6 millioen, te verschaffen. De onderneming van de groote zeevisscherij, waarvan, wordt zij wel geleid, veel te verwachten is, heeft zich tot nu toe in België niet doen gelden. Het is wellicht om deze reden dat de Belgische kapitalen zich zoo omzichtig toonen.

De Middenafdeeling hoopt dat de Regeering, in het ontwerp waarvan zij de studie voltrekt, in aanmerking nemen zal hoe voordeelig het is, de ontwikkeling der groote zeevisscherij en het benuttigen der sluimerende kracht, vaardigheid en moed onzer kustbewoners te bevorderen door het tot stand brengen van eene visschershaven in De Panne.

Het voortreffelijk initiatief van den Koning tot het opleiden van ervaren visschers en zeelieden zal eveneens eene rechtmatige belooning vinden in de ontwikkeling der groote zeevisscherij en vooral in het toenemen van den welstand en den voorspoed onder de duizenden gezinnen die onze kust bevolken.

DE BRABANTSCH-VAARTEN.

Hier kan de Middenafdeeling er zich bij bepalen, akte te nemen van het instellen, bij koninklijk besluit, eener commissie belast met de studie der vraagstukken betreffende de verbetering van het Brabantsche vaartennet en van de daarbij aangesloten bevaarbare wegen, en de aandacht der Kamerleden te vestigen op het merkwaardig verslag, door den Minister van Landbouw en Openbare Werken den Koning overgemaakt en toegevoegd aan het koninklijk besluit.

4^e VRAAG.

Zou de Minister van Landbouw en Openbare Werken, in afwachting dat de nieuwe commissie vergadert, aan de Middenafdeeling willen zeggen hoever het staat met de studiën betreffende het verbinden van het Limburgsche kolenbekken met de Leuvense vaart?

TELEPHOONDIENT.

De Middenafdeeling, in 1910 belast met het onderzoek van het ontwerp van begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven, heeft, zooals menige vorige afdeeling deed, tot de Regeering vragen gericht betreffende het brengen van eenheid in het telefoonnet.

Vragen en antwoorden zijn steeds dezelfde. De Kamer en de Regeering-kennen ze zoo goed dat het overbodig is ze herhalen.

Vraagt de Middenafdeeling dat de telephoondienst spoedig worde heringericht en dat redematige tarieven worden ingevoerd, dan doet zij het enkel opdat de zaken niet in het vergeetboek geraken.

5^e VRAAG.

Een lid merkt aan, dat in verscheidene bladen zijn opgenomen de grondslagen naar welke de telephoontarieven, te rekenen van 1 Januari 1912, zouden worden vastgesteld. Gemeld lid vraagt of de heer Minister hieromtrent bepaalde inlichtingen aan de Middenafdeeling zou kunnen verstrekken.

* * *

Op verzoek van leden der Middenafdeeling werden tal van andere vragen gesteld. Wij deelen ze mee.

De antwoorden, welke de Middenafdeeling zal ontvangen, zullen worden rondgedeeld als bijlage van dit verslag.

6^e VRAAG.

Is de Regcering van plan, de huizen en gronden, aangekocht tot de oprichting van den Kunstberg, te waarde te maken, derwijze dat de ontzaglijke uitgaven, door den Staat gedaan, hem ten minste gedeeltelijk worden terugbetaald?

Dat is de eenstemmige wensch van de Middenafdeeling.

7^e VRAAG.

De Middenafdeeling, belast met het onderzoek van de buitengewone begrooting voor 1910, richtte tot den Minister de volgende vraag :

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

Het antwoord op deze vraag schonk geene voldoening aan de Middenafdeeling. In 1910 ontbrak echter de tijd om daarop verder aan te dringen. De Middenafdeeling herhaalt thans hare vraag en verzoekt den Minister in overweging te nemen dat, zoo België wachten moet naar den uitslag der in Frankrijk gedane proefnemingen tot zuivering, ons land wellicht nog eene eeuw zal wachten zonder eene oplossing te hebben bekomen.

Uit de verklaringen van den Minister van Openbare Werken, in 1909, bleek dat men handelend wilde optreden; het land had dit met genoegen vernomen.

Hieromtrent verlangde de Middenafdeeling een antwoord.

8^o VRAAG.

Verscheidene afdelingen vragen dat de brug van Argenteau over de Maas, beneden Luik, spoedig worde genaast. Welk zijn hieromtrent de inzichten van de Regeering?

9^o VRAAG.

De Middenafdeeling vraagt mededeeling van het algemeen ontwerp van de verbeteringswerken der Schelde, waarvoor een krediet van 1,810,000 frank wordt aangevraagd bij artikel 10 der Tabel.

10^o VRAAG.

Naar aanleiding van *artikel 10 der Tabel (Spoorweg)*.

1^o Welke werken zullen in de statie te Leuven uitgevoerd worden?

Zal daarin begrepen zijn het aanleggen van overkappingen boven de perrons, die zich buiten de overdekte statie uitstrekken?

Wanneer zal men met dit spoedvereischend werk een aanvang nemen?

2^o Waarom werden er geen kredieten voorzien voor het bouwen van ondergrondse doorgangen in de zoo gevaarvolle statie te Thienen?

Wanneer denkt men over te gaan tot de uitvoering van dat werk, hetwelk zoo lang reeds werd aangevraagd in het belang van de veiligheid der reizigers?

3^o Wanneer zullen de verbindingssporen ten Noorden van Aarschot, tusschen de lijn Antwerpen-Aarschot en de lijn Aarschot-Diest, alsmede te Leuven, tusschen de lijn Mechelen-Leuven en de lijn Leuven-Aarschot, worden aangelgd?

11^o VRAAG.

Betreffende *artikel 30 der Tabel. (Spoorwegen. — Trekdienst en materieel.)*

Er is een krediet van 18,795,536 frank uitgetrokken tot het aankopen van materieel voor den trekdienst en het vervoer.

Hoeveel locomotieven, rijtuigen voor reizigers en goederenwagens denkt men aan te koopen door middel van dat krediet?

Zullen deze aankopen toereikend zijn om in de behoeften van het verkeer te voorzien?

Zou de aanbesteding niet kunnen plaats hebben onmiddellijk na het afkondigen van het ontwerp van wet waarbij de begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven wordt vastgesteld, derwijze dat de bestellingen worden gedaan aan 's lands nijverheid die nog steeds de nadeelige gevolgen ondervindt van de crisis welke zij in de jongste jaren heeft onderstaan?

12^o VRAAG.

Betreffende *artikel 3 van het wetsontwerp, litt. D, Ministerie van Oorlog.*

Waarom wordt in de begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven geen krediet uitgetrokken tot het bouwen van nieuwe kazernen,

onder andere, te Leuven waar de gebouwen voor het leger ontoereikend zijn en zich in een beklagenswaardigen staat van verval bevinden?

Wanneer zal er gevolg worden gegeven aan de gegronde klachten die, sinds verscheidene jaren, hieromtrent werden uitgebracht?

13^e VRAAG.

Betreffende *artikel 3 der tabel .Wegen.*

Onder de spoedvereischende werken, door de toelichtingsnota bedoeld (bl. 14), dient ontegensprekelijk te worden gerangschikt het vernieuwen van de versleten en slechte kasseien van den steenweg Leuven-Mechelen, tusschen de statie van Herent en de brug der vaart, te Campenhout, waar de steenweg Haacht-Brussel aansluit.

Door deze vernieuwing, welke slechts voor een achttal kilometer zou gelden, alsmede voor enkele slechte baanvakken die nog bestaan tusschen het toppunt van den Cesarsberg en de statie van Herent, zou men Antwerpen en Mechelen, over Vilvoorde, Melsbroek en Campenhout, kunnen verbinden niet alleen met Leuven, maar daarenboven met de goede wegen welke uit deze stad leiden naar de provinciën Luik en Namen, eenerzijds over Thienen en Hannut, anderzijds, over Hamme-Mille en Waver.

Het zou de meest rechte weg zijn om zich uit de provincie Antwerpen te begeven naar de Ardennen, naar Duitschland en naar Frankrijk.

*
* *

Het ontwerp van begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven werd in de Middenafdeling aangenomen met algemeene stemmen, behalve ééne onthouding.

Het verslag werd met algemeene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,

VERHAEGEN.

De Voorzitter,

ALP. HARMIGNIE.



(4)

(BIJLAGE VAN N^o 190.)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 30 JUNI 1911.

Begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1911.

BIJLAGE VAN HET VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING UITGEBRACHT DOOR DEN HEER VERHAEGEN.

Antwoorden van de Regeering op de vragen, gesteld
door de Middenafdeeling.

ANTWOORD OP DE 1^{ste} VRAAG.

a) De strooken grond, die zijn gelegen noordwaarts Antwerpen en moeten onteigend worden krachtens artikel 8 der wet van 10 Mei 1900 en artikel 1 der wet van 30 Maart 1906, bedragen onderscheidenlijk 3,278 en 1,339 hectaren.

Tot heden zijn door den Staat aangekocht 3,070 hectaren in de eerste strook en 1,021 in de tweede. De verrichtingen worden regelmatig voortgezet.

b) De baggerwerken, ter Antwerpsche haven, hebben gekost :
1,300,000 frank in 1910, en
600,000 frank voor de eerste zes maanden van 1911.

ANTWOORD OP DE 2^e VRAAG.

De eerste van die vragen behoort tot de bevoegdheid van het Ministerie van Binnenlandsche Zaken.

Betreffende de tweede vraag dient te worden aangemerkt dat de Commissie, belast met het bestuderen van het programma tot algemeene inrichting van den Borgerweertpolder, onlangs werd ontbonden en dat de taak, waarmede zij was belast, is opgedragen aan de Commissie belast met het bestuderen van de doelmatige inrichting van den Antwerpschen omtrek.

Om eene beslissing te nemen over de ontwerpen, in den Burgerweertpolder tot stand te brengen, moet de Regeering den uitslag der werken van die laatste Commissie verbeiden.

ANTWOORD OP DE 3^e VRAAG.

De aanvullende verlichting en afbakening van de Schelde, zooals zij werden bepaald door de jongste overeenkomst tusschen de Belgische Regeering en de Nederlandsche Regeering, zijn heel en al verwezenlijkt. De groote schepen kunnen thans de Schelde bevaren zonder dat het noodig zij, nog meer verkenningsteekens te land of te water te plaatsen.

ANTWOORD OP DE 4^e VRAAG.

Eene schets van het voorontwerp der vaart, bestemd om het kolenbekken van Limburg te verbinden met de vaart van Leuven, is opgemaakt.

ANTWOORD OP DE 5^e VRAAG.

Het antwoord op deze vraag was niet toegekomen, wanneer deze bijlage werd rondgedeeld.

ANTWOORD OP DE 6^e VRAAG.

De Staat heeft den bouwmeester Acker gelast, de studiën, nagelaten door wijlen den heer Maquet, te hervatten. Het vraagstuk van het tot waarde maken van een gedeelte der aangekochte gronden zal onderzocht worden.

ANTWOORD OP DE 7^e VRAAG.

Sedert de verklaringen, in 1909 afgelegd, werd, ter Kamer van Afgevaardigden in Frankrijk, een wetsontwerp ingediend betreffende de maatregelen die dienen te worden genomen om het verontreinigen van het water der beken en rivieren te voorkomen.

Wordt dat ontwerp aangenomen, dan zal de toepassing van de daarbij voorziene bepalingen voor gevolg hebben, te beletten dat al de waterloopen in Frankrijk en bijgevolg al de waterloopen, die uit Frankrijk op ons grondgebied komen, verontreinigd worden.

Anderdeels heeft, op 8 Mei 1911, de Prefect van het Noorderdepartement aan de maires van Roobaais en Tourcoing definitieve voorstellen gedaan, opgemaakt door den heer Puech en betreffende eene proef van zijn stelsel tot zuivering van het water der Spiere.

Dat is dus een groote stap vooruit en het oogenblik schijnt niet gekomen om over te gaan tot de uiterste maatregelen, bedoeld in de vraag van de Middenafdeeling.

ANTWOORD OP DE 8^e VRAAG.

Ik ben geneigd toelagen te verleenen, indien de gemeenten en de provinciën zelf over dezen aankoop willen onderhandelen.

ANTWOORD OP DE 9^e VRAAG.

Hierbij twee plans (1), aanwijzende de uitgevoerde verbeteringswerken, de werken waarmede men thans bezig is en de ontworpen werken aan de Schelde, van de Fransche grens tot Antwerpen toe. Voor de ontworpen werken zijn de aanwijzingen slechts voorloopig; zij kunnen gewijzigd worden bij het opmaken van de definitieve ontwerpen.

ANTWOORD OP DE 10^e VRAAG.

1^o Thans wordt aangelegd eene overkapping, 325 meter lang en 8 meter breed, met paviljoen tot verschillende doeleinden op het uiteinde der statie Leuven in de richting van Tienen.

De verdere schuilplaatsen voor reizigers zullen later opgericht worden; thans kan men nog niet bepaald zeggen wanneer men dat werk zal uitvoeren.

2^o Het bestuur zet de studie voort van de noodige schikkingen tot het aanleggen van een ondergrondschen doorgang tusschen de perrons ter statie van Tienen.

Deze werken zullen uitgevoerd worden in 1912.

3^o A) *Verbindingsspoor Aarschot.*

Een ontwerp tot het leggen van gezegd verbindingsspoor met, onder andere, twee Engelse bifurcatiën, werd in de eerste plaats onderzocht; er werd echter erkend dat dit ontwerp moest worden beschouwd als programma der toekomst en dat men zich thans, om de Oosterlijn zoo spoedig mogelijk te ontlasten, moest bepalen bij het waterpasleggen van een louter verbindingsspoor, hebbende een straal van 250 meter.

Dat verbindingsspoor is tot stand gebracht; daarvan wordt gebruik gemaakt sedert 1 Juni laatstleden.

(1) Deze beide plans werden overgemaakt aan de Middenafdeeling belast met het onderzoek van de begrooting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor 1911. Ze zijn ter beschikking van de Kamer.

B) *Verbindingsspoor Leuven.*

Het definitief ontwerp van de uit te voeren werken tot het leggen van dit spoor werd goedgekeurd den 16^{en} November 1909 en er werd beslist dat men zich thans zou bepalen bij het aankopen van de noodige gronden.

Het werk werd ingeschreven op het programma van 1911. Men zal nochtans het werk dan alleen kunnen aanvangen, wanneer men over de noodige gronden zal beschikken.

Talrijke perceelen moeten nog aangekocht worden; verscheidene perceelen zal men rechterlijk moeten onteigenen.

ANTWOORD OP DE 11^e VRAAG.

Het krediet van 18,795,536 frank is bestemd tot het betalen van materieel, dat reeds besteld werd voor 1911; daarin zijn begrepen de sommen voor :

59 locomotieven, 238 reizigersrijtuigen en 1,492 goederenwagens.

Het reeds bestelde materieel is toereikend voor de behoeften van 1911. Voor 1912 werden reeds aanbesteed 30 locomotieven en bijhoorigheden tot een bedrag van 2,974,635 frank.

Het dient te worden gezegd dat er door 's lands nijverheid, zoo op de gelden van de buitengewone begrooting als op die van de gewone begrooting, noch moet worden geleverd :

118 locomotieven, 47 tenders, 49 reizigersrijtuigen en 1,104 goederenwagens.

ANTWOORD OP DE 12^e VRAAG.

De uitgaven tot verbetering van de kazerneering dragen niet bij tot het vermeerderen van het economisch kapitaal van het land; zij mogen bijgevolg niet worden uitgetrokken op de begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven.

Eene som van 1,917,270 frank wordt daartoe uitgetrokken bij artikel 37 der Begrooting van Oorlog van 1911 (zie amendement van 20 Juni 1911).

Het antwoord op de 2^e vraag van de Middenafdeeling, die belast was met het onderzoek dezer begrooting, luidt : « Vooralsnu is niet te bepalen wanneer een aanvang kan worden gemaakt met het bouwen van de nieuwe kazerne der *artillerie* te Leuven. Het Departement van Oorlog moet, trouwens, de gelden waarover de Wetgevende Kamers het liet beschikken voor de verbetering van de kazerneering, in hoofdzaak besteden aan begonnen werken. »

» Het bouwen der nieuwe kazerne te Leuven behoort, ofschoon ze noodzakelijk is, niet tot de spoedeisende werken; het Departement van

Oorlog is evenwel van plan, er een aanvang mede te maken zoodra het voldoende kredieten daaraan kan besteden om ze spoedig te voltooien. »

De kazerne der infanterie in deze stad wordt goed onderhouden; daarin komen voor de lokalen, voorgeschreven door het reglement, en er is geen sprake van, deze kazerne te herbouwen of haar belangrijk te wijzigen.

ANTWOORD OP DE 13^e VRAAG.

Het ontwerp tot verbetering van het deel der baan, waarvan sprake is, wordt onderzocht.

