

(1)

(N° 87)

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 21 DÉCEMBRE 1907.

Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1908 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1907 s'élève à 18,386,032 francs, soit une augmentation de 369,575 francs sur les crédits alloués pour 1907.

L'augmentation est de 349,575 francs pour les dépenses ordinaires, traitements, matériel à l'Administration centrale, travaux hydrauliques, ponts, côtes et phares, personnel des Ponts et Chaussées en province, pensions et secours et de 20,000 francs pour les dépenses exceptionnelles.

Examen dans les sections.

Le projet de Budget n'a pas donné lieu à discussion générale dans les sections. Diverses observations ont été présentées sur des points spéciaux et plusieurs questions ont été plus particulièrement signalées à l'attention du Gouvernement.

Le projet de Budget a été adopté :

Dans la 1^{re} section, par dix voix et cinq abstentions.

Dans la 2^e section, à l'unanimité.

Dans la 3^e section, par six voix contre une et six abstentions.

Dans la 4^e section, à l'unanimité moins une abstention.

Dans la 5^e section, par neuf voix et quatre abstentions.

Dans la 6^e section, par dix voix contre deux.

(1) Budget, n° 4, XIV.

(2) La Section centrale, présidée par M. HARMIGNIE, était composée de MM. VISART DE BOCARNÉ, VERHAEGEN, FRANCOTTE, BRAUN, DE BECKER REMY.

Examen en Section centrale.

La Section centrale, après avoir pris connaissance des rapports des sections, a examiné les points indiqués et s'est attachée à obtenir les renseignements demandés.

Diverses questions ont été posées au Ministre. Elles sont consignées au cours du présent rapport avec les réponses qui y ont été faites.

Le chapitre I^{er} du Budget, « Administration centrale », de la première section des dépenses ordinaires n'a pas donné lieu à observation.

L'examen des crédits sollicités au chapitre II, pour « Routes et Bâtiments civils », a provoqué diverses demandes de renseignements.

De même que les années précédentes, l'entretien et la réfection des routes de l'Etat a fait l'objet de réclamations nombreuses. On a pu toutefois constater l'effort sérieux fait dans ces derniers temps pour leur amélioration.

Les rapports des sections et la discussion en Section centrale ont signalé d'une manière spéciale l'état déplorable dans lequel se trouvent les routes de l'Etat dans les Flandres et plus particulièrement dans la Flandre orientale.

Il y a toutefois lieu de faire observer que des travaux très importants ont été exécutés dans ces provinces pendant ces dernières années en vue d'améliorer la voirie de l'Etat.

Tous les travaux ne peuvent s'exécuter en même temps, et la pénurie de matériaux est souvent un obstacle à l'exécution de ceux reconnus nécessaires.

C'est encore le cas en ce moment.

La Section centrale émet le vœu de ne plus voir créer des routes empierrées (macadam) dans les Flandres et le Brabant et insiste pour qu'on emploie uniquement les pavés à leur création et à leur réfection.

Question.

« La circulation de plus en plus intense des voitures automobiles a accentué les graves inconvénients de la poussière soulevée par ces véhicules à allure rapide.

» Les routes en macadam goudronné récemment créées le long du littoral, entre autres d'Ostende à Wenduyn, ont donné d'excellents résultats.

» Le Gouvernement compte-t-il en généraliser la construction dans les autres parties du pays? Ou bien est-il d'avis de diminuer l'intensité de la poussière en faisant répandre sur les macadams existants du goudron ou d'autres produits similaires, tout au moins dans la traverse des agglomérations et sur les routes les plus fréquentées dont les bords sont devenus inhabitables pendant l'été?

» Le Département des Travaux publics peut-il renseigner la Section centrale sur le coût, l'efficacité et la durée du goudronnage effectué en ces dernières années sur le parcours du circuit des Ardennes aux frais des organisateurs de cette épreuve sportive? »

Réponse.

« Mon Département compte faire de nouvelles applications du système de chaussées en macadam goudronné.

» Il est toutefois impossible de décider, dès maintenant, s'il y a lieu d'en généraliser la construction dans toutes les parties du pays.

» Des essais variés ont été exécutés au moyen de plusieurs produits en vue de combattre la poussière sur les routes de l'État les plus fréquentées. Quoiqu'ils aient donné en général des résultats satisfaisants, ils devront encore être continués pendant l'été prochain.

» On n'a pas encore de données précises sur la valeur relative des produits à mettre en œuvre, sur le coût des opérations et surtout sur la durée de leurs effets.

» Le goudronnage effectué sur le parcours du circuit des Ardennes a donné de bons résultats, mais ses effets ne se sont pas fait longtemps sentir. Le coût de l'opération a été de fr. 0.07 environ par mètre carré, soit 40,000 francs au total. »

Question.

« Une expérience de plusieurs années a démontré que le macadam de la rue de la Loi à Bruxelles est une véritable nuisance.

» Boueuse en hiver et par temps de pluie, poussiéreuse en été et par temps sec, cet empierrement suscite à juste titre les plaintes des habitants de cette importante artère et les réclamations des piétons et des conducteurs de véhicules.

» La Section centrale exprime le vœu que M. le Ministre des Travaux publics fera promptement porter remède à cette pitoyable situation et lui demande si ce travail pourra être exécuté dans le courant de l'année 1908. »

Réponse.

« Je me réfère à la réponse que j'ai faite, dans la séance du 20 novembre 1907, à l'honorable M. Wauvermans :

« Les plaintes des riverains et des passants de la rue de la Loi me paraissent légitimes, et j'estime qu'il y a lieu d'y avoir égard. Je cherche le moyen d'éviter les inconvénients de l'empierrement. J'ai mis à l'étude la question de savoir s'il n'y a pas lieu de transformer le macadam actuel en tar-macadam à l'instar de ce qui a été fait, le long de la côte, entre Ostende et Blankenberghe, à la satisfaction générale.

» J'ai prié la ville de Bruxelles de faire un règlement interdisant dans cette artère les charrois pondéreux, exception faite de ceux qui sont destinés aux riverains. Une telle mesure contribuerait largement à l'amélioration tant désirée de la rue de la Loi. »

Question.

« Le rapport de la Section centrale de 1907 a signalé à M. le Ministre des Travaux publics la nécessité de reprendre certaines routes intercommunales

et interprovinciales dont le trafic intense constitue une charge trop onéreuse pour les autorités sous l'administration desquelles elles se trouvent.

» Sous ce rapport, il y a lieu de citer à nouveau le chemin reliant Bohan (arrondissement de Dinant) à Hautes-Rivières (France).

» L'état déplorable de cette voie de communication soulève les réclamations non seulement des habitants de la région, mais de tous les touristes qui visitent la magnifique vallée de la Semois.

» Le Gouvernement, vu le peu d'étendue de ce chemin, ne pourrait-il pas le reprendre et le faire mettre en bon état à bref délai ? »

Réponse.

« Le chemin de Bohan à Hautes-Rivières ne présente pas un caractère suffisant d'intérêt général pour être incorporé dans la voirie de l'État; la section française de ce chemin n'est d'ailleurs pas classée dans la voirie nationale.

» Les communes intéressées devraient prendre l'initiative de l'amélioration réclamée et solliciter des subsides de la province et du Département de l'Agriculture sur le crédit de la voirie vicinale. »

Des renseignements obtenus sur l'époque à laquelle il sera procédé à la réfection des routes de Mons à Bruxelles, Mons à Beaumont, Mons à Maubeuge, Tournai à Bruxelles, il résulte :

1. — *Route de Mons à Bruxelles.*

Le programme général de la réfection de cette route, qui comporte une dépense de plus de 700,000 francs, a été approuvé par M. le Ministre des Travaux publics. Le service des Ponts et Chaussées est chargé de fournir des propositions pour l'exécution d'une partie des travaux en 1908.

2. — *Route de Mons à Beaumont.*

Le cahier des charges relatif à la réfection de la section comprise entre Mons et Harmignies est dressé et sera soumis prochainement à l'approbation de M. le Ministre.

L'amélioration de la partie restante sera étudiée ultérieurement.

3. — *Route de Mons à Maubeuge.*

Le projet est à l'étude; le service des Ponts et Chaussées est chargé de fournir un cahier des charges.

4. — *Route de Tournai à Bruxelles.*

L'adjudication des travaux de réfection de la section Tournai à Leuze a eu lieu le 29 novembre écoulé; les travaux pourront sans doute être exécutés prochainement.

Les autres sections seront également réfectionnées dans la suite; le service a reçu l'ordre d'élaborer des propositions.

* *

Un membre a appelé l'attention du Gouvernement sur les variations de la jurisprudence sur l'interprétation à donner au mot « agglomération » employé à l'article 16 de l'arrêté royal du 4 août 1899, sur la police du roulage.

Question.

« L'article 16 de l'arrêté royal du 4 août 1899, sur la police du roulage, porte que : « la vitesse de marche des automobiles et des motocycles ne » peut jamais être supérieure, en rase campagne, à 30 kilomètres à l'heure et » dans la traversée des agglomérations à 10 kilomètres à l'heure ».

» En présence des variations de la jurisprudence sur la signification du mot « agglomérations », Monsieur le Ministre des Travaux publics ne pourrait-il pas faire dresser la liste des endroits qui, sur les routes de l'État, doivent être considérés comme « agglomérations » ? »

Réponse.

« Je donnerai des instructions en vue de me faire dresser une liste des endroits qui peuvent être considérés comme constituant de véritables agglomérations. Mais ce travail important demandera du temps. »

Il serait désirable que la solution proposée fût générale et s'appliquât aussi bien aux agglomérations situées le long des routes provinciales et vicinales qu'à celles situées le long des routes de l'État.

La Section centrale émet également le vœu de voir hâter la revision du règlement sur la police du roulage en ce qui concerne la circulation des automobiles et motocyclettes.

* *

Reprenant une question déjà traitée dans le rapport de la Section centrale sur le Budget de 1907, la Section centrale a recommandé à Monsieur le Ministre d'appliquer de la manière la plus générale l'article 5 du règlement du 9 décembre 1903, relatif à l'emploi de la bicyclette par les cantonniers.

Beaucoup de ces modestes agents, interprétant d'enthousiasme et un peu imprudemment, peut-être, le règlement en question ont fait l'acquisition de bicyclettes et se plaignent de la non-application de l'article 5 en leur faveur.

Question.

« Cantonniers. — Quand le Gouvernement allouera-t-il à ceux qui ont fait l'acquisition d'une bicyclette l'indemnité de 100 francs et celle de 3 francs par quinzaine pour entretien, allocations remises à une date ultérieure dans le règlement du 9 décembre 1903, art. 25 ? »

Réponse.

« J'ai reconnu qu'il n'était pas possible d'appliquer d'une manière générale l'article 5 du règlement du 9 décembre 1903, relatif à l'emploi de la bicyclette par les cantonniers.

» Toutefois, j'ai fait examiner la question de savoir quels seraient ceux de ces agents qui pourraient utilement être dotés d'un engin de ce genre.

» Sitôt cet examen terminé, je prendrai une décision à ce sujet et je verrai en même temps ce qui doit être fait en faveur des cantonniers qui ont acquis, de bonne foi, une bicyclette de leurs propres deniers, sans attendre la mise en vigueur de l'article 5 en question. »

La Section attire également la bienveillante attention de M. le Ministre sur la modicité du traitement et des augmentations alloués à ces agents.

* * *

En parcourant les rapports des Sections concernant le projet de Budget des Travaux publics, on trouve dans presque tous ces rapports des vœux en faveur de l'emploi de la pierre de taille du pays dans les constructions publiques.

C'est ce qui a amené la Section centrale à poser de nouveau une question sur ce point.

Question.

« Les rapports de la Section centrale sur les Budgets de 1903 et de 1906, ainsi que le rapport déposé par M. Dallemagne, le 6 janvier 1907, au nom de la Commission de l'Industrie (n° 66 de la Session de 1906-1907), ont attiré l'attention de M. le Ministre des Travaux publics sur la part plus grande à donner à la pierre de taille belge dans les constructions publiques à raison de leur supériorité comme qualité et solidité et à raison aussi de la concurrence redoutable des matériaux étrangers.

» Le Gouvernement a-t-il tenu compte de ces vœux réitérés et dans quelle mesure?

» Est-il disposé à donner satisfaction sur ce point aux légitimes revendications de l'industrie nationale? »

Réponse.

« Il paraît impossible de donner à l'emploi de la pierre de taille belge une part plus grande que celle qui lui a été réservée dans le cours de ces dernières années.

» Un dépouillement attentif des cahiers des charges des années 1906 et 1907 démontre, en effet, qu'il n'a été fait usage de pierre blanche par les Ponts et Chaussées que pour l'église de Laeken, le parachèvement du Palais du Cinquantenaire et le Palais du Roi, monuments où le choix des matériaux n'était pas facultatif. »

L'emploi exclusif de la pierre blanche étrangère pour les façades monumentales du Palais du Roi et de l'École militaire a vivement ému les industriels qui exploitent les carrières de petit granit, ainsi que les ouvriers qu'ils occupent.

Cet émoi se comprend d'autant plus que le moment de l'adjudication des travaux de la partie monumentale du Mont des Arts est proche.

Les associations des maîtres de carrière de petit granit de Belgique ont envoyé une note aux membres de la Chambre. Cette note attire l'attention du Parlement sur le nombre considérable d'ouvriers occupés dans ces carrières, plus de 10,000, et sur l'importance des capitaux immobilisés, 55,000,000 de francs. Cette industrie traverse une crise, et les fortes commandes qui doivent résulter des grands travaux publics peuvent lui donner un appoint utile, voire même nécessaire.

La fourniture des pierres de l'arcade du Cinquantenaire, 10,000 mètres cubes, livrés en six mois par quatre carrières, prouve l'effort dont les carrières belges sont capables.

La Section centrale insiste pour que satisfaction — dans les limites du possible — soit donnée aux légitimes revendications d'une des plus importantes industries du pays et fait siennes les conclusions si logiques et si fondées du rapport présenté par M. Dallemagne, en 1907, au nom de la Commission permanente de l'Industrie.

*
*
*

L'examen des crédits demandés pour « travaux hydrauliques » a amené certains membres à demander à la Section centrale de poser diverses questions qui, tout en ne ressortissant pas directement au Budget des Travaux publics, sont pourtant de la compétence de ce Département.

Ainsi, par exemple : sur l'intervention de l'État dans les travaux maritimes de Bruxelles, sur les canaux appelés à desservir le nouveau bassin houiller du Nord de la Belgique.

La Section centrale a signalé également certains points concernant la navigation et les travaux exécutés sur les cours d'eaux et canaux.

Question.

« Les travaux maritimes décrétés en 1895 pour Gand, Bruges, Ostende, ont, en cours d'exécution, été modifiés et augmentés.

» L'État a assumé seul et à fonds perdus la charge de ces travaux supplémentaires.

» Le Gouvernement n'estime-t-il pas qu'il serait équitable d'en agir de même pour les travaux maritimes de Bruxelles et de faire supporter par l'État les dépenses supplémentaires que nécessitera l'exécution complète du projet tel qu'il est adopté aujourd'hui? »

Réponse.

« Pour les travaux maritimes de Gand, de Bruges et d'Ostende, l'État a

assumé la charge des dépenses supplémentaires résultant des modifications apportées par lui aux travaux dont l'exécution lui incombait, aux termes des conventions intervenues avec ces trois villes.

» Pour les travaux maritimes de Bruxelles, il a pris de même exclusivement à sa charge, en vertu des lois du 19 août 1897 et du 24 mai 1902, les frais supplémentaires occasionnés par les modifications effectuées à sa demande au projet primitivement adopté, mais il ne saurait être question de faire supporter, également à fonds perdus, par le Trésor public le supplément de coût à résulter des imprévus, des compléments et des améliorations que comportent les dispositions primitivement arrêtées par la Société et qu'elle a été amenée elle-même à décider. En vue d'aider la Société à poursuivre la réalisation de l'œuvre entreprise et à mener celle-ci à bonne fin, l'Etat est déjà très largement intervenu.

» Mon Département examine si un nouveau concours pourrait encore être accordé; il soumettrait à la Législature, le cas échéant, une proposition réalisant ce concours. »

Question.

« Est-il exact que le Département des Travaux publics fait étudier la construction d'un nouveau canal destiné à relier Hasselt à Louvain, par Diest et Aerschot ?

» En cas d'affirmative, Monsieur le Ministre des Travaux publics pourrait-il donner à la Section centrale quelques indications à ce sujet, notamment sur le tracé du futur canal, sur sa largeur et sa profondeur, sur les dimensions de ses écluses et l'alimentation de ses eaux ? »

Réponse.

« Mon Département a fait un examen sommaire, mais non l'étude définitive, de la canalisation du Démer entre Diest et Werchter et de la construction de deux nouveaux canaux pour relier le Démer d'une part, en amont, au canal d'embranchement vers Hasselt, et, d'autre part, en aval, au canal de Louvain. »

Question.

« La Section centrale chargée d'examiner le projet de budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1907 a signalé à Monsieur le Ministre les inconvénients graves qui résultent de la manœuvre des ponts tournants dans la traverse de la ville de Gand, à certaines heures où la circulation est la plus intense. Elle préconisait l'organisation du remorquage à vapeur ou électrique ou l'application de certaines règles nouvelles à la circulation des bateaux.

» Dans sa réponse, le Gouvernement rappelle les mesures prescrites par l'arrêté royal du 13 mars 1906 et fait remarquer qu'il convient d'attendre le résultat de l'application de ces mesures.

» Ces prescriptions n'ayant pas amélioré la situation, la Section centrale demande à Monsieur le Ministre des Travaux publics si le Gouvernement ne

pourrait pas organiser le système de remorquage préconisé ou imposer à la batellerie l'obligation d'emprunter les voies d'eau qui contournent la ville pendant les heures où la circulation des piétons est la plus active?

Réponse.

« Le Gouvernement doit sauvegarder à Gand les intérêts diamétralement opposés de la circulation routière et de la navigation. Les mesures prescrites par l'arrêté ministériel du 13 mars 1906 ont donné lieu à de vives protestations de la batellerie, à qui elles imposaient diverses charges; leur effet utile ne paraît pas avoir été apprécié comme il convient de la part des piétons, qui perdent de vue qu'on ne peut dans l'espèce que réduire les inconvénients résultant de la situation existante et non les faire disparaître.

» L'emploi de remorqueurs ne pourrait diminuer que dans une faible mesure la durée des interruptions de la circulation publique provoquées par les manœuvres des ponts tournants et le passage des bateaux; les avantages d'une traversée plus rapide de ceux-ci seraient en effet annihilés par l'ouverture plus prématurée des ponts qui s'imposerait pour éviter les accidents à raison de la vitesse de marche plus grande des bateaux. La situation des voies navigables contournant la ville ne permet pas de prescrire leur utilisation en règle générale.

» Mon Département examinera si des passerelles fixes pour piétons ne pourraient être accolées à plusieurs ouvrages mobiles, et ce en vue d'atténuer, dans la mesure du possible, les inconvénients signalés. »

Question.

« On signale le peu d'activité mis à l'exécution des travaux d'achèvement du canal de Terneuzen.

» Ces travaux pourront-ils être terminés en 1909, c'est-à-dire à la date fixée? »

Réponse.

« L'exécution des travaux d'amélioration du canal de Gand à Terneuzen se poursuit normalement.

» Il n'existe aucun motif de croire que ces travaux ne pourront être terminés en 1909. »

Question.

« Ne pourrait-on pas réduire la durée du chômage sur les cours d'eau navigables et sur les canaux?

» En France, cette période de chômage aurait une durée moindre. »

Réponse.

« L'Administration s'efforce toujours de réduire, dans la mesure du possible, le nombre et la durée des chômages de la navigation.

» Quant à l'assertion suivant laquelle la période de chômage aurait une

durée moindre en France, elle est inexacte. Il est à remarquer d'ailleurs qu'aux termes d'un arrangement international en date du 8 octobre 1887, les Gouvernements belge, allemand et français se sont entendus pour régler d'un commun accord, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, les époques et la durée des chômages des canaux et rivières canalisées qui mettent en communication la Belgique, l'Allemagne (Alsace-Lorraine et région de la Sarre prussienne) et la France. »

La question de l'épuration des eaux a été traitée d'une manière très complète dans les rapports sur les Budgets de 1903 et de 1906.

Dans son examen du Budget de 1908, la Section centrale s'est occupée plus particulièrement de la question de l'épuration des eaux de l'Espierre. Elle demande que le Gouvernement prenne des mesures efficaces pour supprimer ou diminuer la pollution des eaux du bassin de l'Escaut.

Certains membres ont préconisé le détournement direct des eaux de l'Espierre vers la mer, par exemple par le canal de Schipdonck.

« Les nouvelles expériences visées dans la réponse faite au cours de la séance du Sénat du 8 août 1907, à une question de l'honorable M. de Bast, ont été entamées, mais il n'a pas encore été procédé aux essais visant l'utilisation des boues spécialement par le gazogène de la maison Richez, de Paris.

» En principe, les travaux à faire pour empêcher la contamination de l'Escaut par les eaux polluées de l'Espierre incombent à la France.

» En ce qui concerne spécialement la dérivation de ces eaux vers la mer, l'Administration française s'en est déjà occupée en 1885; elle a renoncé à ce projet, qui devait naturellement s'exécuter sur le territoire français, à cause des inconvénients que devait présenter la conduite à poser sur un développement de 136 kilomètres, des dépenses énormes qu'il occasionnerait et surtout des réclamations extrêmement vives que sa réalisation susciterait de la part des populations du littoral, dont il ruinerait les stations balnéaires.

» L'exécution d'un projet analogue sur le territoire belge présenterait les mêmes inconvénients, en les aggravant même, vu les difficultés à vaincre; cette solution serait en outre d'autant plus préjudiciable aux populations belges que celles-ci auraient à souffrir pour toujours, en lieu et place des Français, d'un état de choses dû uniquement aux agissements des villes de Roubaix et de Tourcoing.

» Sous réserve des objections qui précèdent, l'emploi du canal de Schipdonck pour cette dérivation des eaux de l'Espierre ne pourrait se faire qu'en aval du barrage de Balgerhoek, distant de la mer de 25 kilomètres environ; les eaux n'ayant à parcourir à l'air libre que cette distance auraient conservé, en arrivant à la mer, tous leurs principes malfaisants et provoqueraient certainement la ruine d'une ou de plusieurs de nos stations balnéaires.

» Ces conséquences sont d'autant moins douteuses que ces eaux de l'Espierre contiennent, d'après les analyses faites en 1892, quatorze fois plus de substances organiques que les eaux de la Lys polluées par le rouissage. »

Le projet de Budget prévoit au littera *d* de l'article 13 un crédit de 232,000 francs pour : « Côtes, Boisement des dunes, Travaux intéressant l'hygiène, Subsidés. »

Un membre ayant demandé de connaître le détail des travaux d'hygiène ainsi mis à charge du Département des Travaux publics, une question a été posée. La réponse donne l'explication de ce libellé.

Question.

« Quels sont les travaux intéressant l'hygiène prévus à l'article 13 du projet de Budget? »

Réponse.

« La note préliminaire à l'appui du projet de Budget ordinaire du Département des Finances et des Travaux publics pour l'exercice 1904 (Art. 39) a indiqué quelles étaient les vues du Gouvernement lorsqu'il a proposé de compléter par la rubrique « Travaux intéressant l'hygiène, subsidés », le libellé de l'article du Budget allouant le crédit nécessaire à l'entretien et à l'amélioration des ports et de la côte.

» Ce libellé, qui a été reproduit tous les ans depuis, permettra actuellement de subsidier les travaux de construction d'une usine d'épuration des eaux d'égout projetée par la ville d'Ostende et pour l'exécution desquels le Gouvernement a promis son concours financier. »

La question suivante concerne les traitements d'employés payés antérieurement sur le Budget extraordinaire. Ces traitements, par suite de l'achèvement des travaux au service desquels ils étaient détachés, doivent être imputés sur le Budget ordinaire.

Question.

« L'article 15 du projet de Budget porte au 3° : « Les travaux des installations maritimes de Bruges étant achevés, les traitements des commis et surveillants attachés au service de ces travaux, traitements qui étaient imputés sur le crédit extraordinaire, doivent être imputés désormais sur le présent crédit ». Cette dépense est évaluée à 14,050 francs.

» La Section centrale désirerait savoir pourquoi les agents attachés au service d'exécution de ces travaux sont maintenus en fonctions après leur achèvement. »

Réponse.

« Nonobstant l'achèvement des installations maritimes de Bruges proprement dites, il reste à effectuer certains travaux qui sont la conséquence de la construction du port de Zeebrugge, tels que le bâtiment des services de l'État, le détournement de la route de Lisseweghe à Zeebrugge avec embranchement vers la digue de mer, les raccordements entre le pont-route sur l'écluse maritime et la digue de mer, la construction du boulevard de Blankenberghe à Heyst, etc.

» D'où la nécessité de conserver des agents pour la surveillance de ces travaux et les écritures relatives aux règlements de comptes.

» Mais, ainsi que cela a été fait déjà pour divers fonctionnaires et agents, mon Département assignera une nouvelle destination aux agents susdits dès que leur présence ne sera plus absolument indispensable aux travaux de Zeebrugge et, à partir de ce moment, leurs traitements devront être imputés sur le Budget ordinaire. C'est en vue de pourvoir à la dépense qui en résultera qu'un crédit est sollicité pour 1908, parce qu'il est à prévoir qu'au cours de cette année une partie de ces traitements ne devra plus être imputée sur le crédit de Bruges-port-de-Mer. »

L'examen du chapitre IV n'a provoqué qu'une seule observation qui est consignée dans la question reproduite ci-après avec la réponse qui y a été faite.

Question.

« Palais de Justice à Gand. — Quelle sera la durée approximative des travaux? On désirerait voir disparaître au plus tôt les échafaudages qui entourent le bâtiment. »

Réponse.

« Les travaux de restauration des façades du Palais de Justice à Gand comportent une dépense de 89,500 francs.

» Aux termes du cahier des charges régissant cette entreprise, ces travaux ne seront terminés que le 14 décembre 1908.

» Depuis, au cours des travaux, il a été reconnu nécessaire de procéder à la réfection d'ouvrages dont le mauvais état n'a pu être constaté qu'après l'établissement des échafaudages.

» Il en résultera probablement une dépense complémentaire d'environ 10,000 francs.

» Dans cet état des choses, il n'est pas possible de déterminer, dès maintenant, l'époque exacte à laquelle les échafaudages pourront être enlevés. »

La Section centrale a approuvé le projet de Budget par cinq voix et une abstention.

Le Rapporteur,
AUG. DE BECKER.

Le Président,
ALP. HARMIGNIES.

(1)

(ANNEXE AU N° 87)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 DÉCEMBRE 1907.

Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1908 (1).

ANNEXE AU RAPPORT

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

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

A

UNE QUESTION POSÉE PAR LA SECTION CENTRALE

(1) Budget, n° 4, XIV.

(2) La Section centrale, présidée par M. HARMANIS, était composée de MM. VISANT DE BOCARDÉ, VERHAEGEN, CLAES, FRANCOTTE, BRAUN, DE BECKER REMY.

(2)

Question.

En vertu de l'article 19 du règlement du 9 décembre 1903, il est attribué aux cantonniers un traitement de 65 francs par mois dans les régions rurales, 75 francs dans les régions mixtes et 85 francs dans les régions industrielles.

Des augmentations de 5 francs sont accordées après cinq, dix et vingt ans de bons et irréprochables services.

La modicité de ces traitements a été signalée à la Section centrale qui prie M. le Ministre des Travaux publics d'examiner la possibilité de leur augmentation.

Réponse.

Les salaires des cantonniers ne sont pas hors de proportion avec ceux des ouvriers employés aux travaux du même genre et ayant les mêmes aptitudes.

Le nombre sans cesse croissant de candidats qui sollicitent chaque place vacante indique bien que les emplois de cantonniers sont appréciés par ceux qui les occupent.

(4)

(1)

(N^o 87)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 21 DECEMBER 1907.

Begroeting van het Ministerie van Openbare Werken
voor het dienstjaar 1908 ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN HEER DE BECKER REMY.

MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van Begroeting voor het Ministerie van Openbare Werken, dienstjaar 1908, bedraagt 18,386,032 frank, hetzij 369,575 frank meer dan voor 1907 werd toegestaan.

De verhooging bedraagt 349,575 frank voor de gewone uitgaven, jaarwedden, materieel van het Hoofdbestuur, waterwerken, bruggen, kusten en vuurbakens, personeel van Bruggen en Wegen in de provinciën, pensioenen en onderstand, en 20,000 frank voor de uitzonderlijke uitgaven.

Afdeelingsonderzoek.

In de afdeelingen werd niet overgegaan tot eene algemeene behandeling van het ontwerp van Begroeting. Verscheidene opmerkingen werden gemaakt aangaande bijzondere punten en de aandacht der Regeering werd meer in 't bijzonder gevestigd op verschillende vraagstukken.

Het ontwerp van Begroeting werd goedgekeurd :

In de 1^e afdeeling, met tien stemmen en vijf onthoudingen.

In de 2^e afdeeling, met eenparige stemmen.

In de 3^e afdeeling, met zes stemmen tegen ééne en zes onthoudingen.

In de 4^e afdeeling, met eenparige stemmen min ééne onthouding.

In de 5^e afdeeling, met negen stemmen en vier onthoudingen.

In de 6^e afdeeling, met tien stemmen tegen twee.

⁽¹⁾ Begroeting, n^o 4, XIV.

⁽²⁾ De Middenafdeeling bestond uit de heeren HARMIGNIE, voorzitter, VISART DE BOCARMÉ, VERHAEGEN, FRANÇOTTE, BRAUN en DE BECKER REMY.

Onderzoek in de Middenafdeeling.

Na inzage van de verslagen der afdeelingen onderzocht de Middenafdeeling de opgeworpen punten en trachtte de gevraagde inlichtingen te verkrijgen.

Verscheidene vragen werden tot den Minister gericht. Zij komen in dit verslag voor met de daarop gegeven antwoorden.

Het eerste hoofdstuk der Begrooting, « Middenbestuur », eerste sectie der gewone uitgaven, gaf geene aanleiding tot opmerkingen.

Bij het onderzoek van de kredieten, hoofdstuk II, voor « Wegen en Burgerlijke Gebouwen », werden onderscheidene vragen om inlichtingen gesteld.

Evenals de vorige jaren, werden talrijke klachten geuit over het onderhouden en het herstellen van de Rijkswegen. Toch werd vastgesteld dat er in de jongste tijden eene ernstige poging was gedaan om ze te verbeteren.

Uit de verslagen der afdeelingen en de beraadslaging in de Middenafdeeling is inzonderheid gebleken in welken betreurenswaardigen toestand de Rijkswegen verkeerden in Vlaanderen, vooral in Oost-Vlaanderen.

Er dient nochtans te worden gezegd dat gedurende de jongste jaren zeer groote werken in die provinciën werden uitgevoerd ten einde de Rijkswegen te verbeteren.

Al de werken kunnen niet tegelijk worden verricht en gebrek aan materialen verhindert soms de uitvoering van noodig bevonden werken.

Thans is dit nog het geval.

De Middenafdeeling verlangt dat er in Vlaanderen en in Brabant geen grintwegen meer worden aangelegd naar het stelsel van Mac Adam; zij dringt aan opdat nog enkel kasseien worden aangewend tot het aanleggen en herstellen der wegen.

Vraag.

« Ten gevolge van het steeds toenemend verkeer van motorrijtuigen is het groot ongemak van het stof, opgejaagd door deze snelrijdende voertuigen, nog erger geworden.

» De beteerde macadamwegen, onlangs aan de zeekust aangelegd, onder andere van Oostende tot Wenduine, leverden uitnemende uitslagen op.

» Denkt de Regeering soortgelijke wegen aan te leggen in gansch het land? Of is zij van plan, het groot stof te verminderen door teer of andere gelijk-aardige stoffen te storten over de bestaande macadams, ten minste op de wegen binnen de bebouwde deelen van steden en gemeenten, alsmede op de meest bezochte wegen langs welke het onmogelijk is geworden des zomers te wonen?

» Kan het Ministerie van Openbare Werken aan de Middenafdeeling inlichtingen verstrekken over de kosten, de goede gevolgen en de duurzaamheid van de betering die in de jongste jaren werd gedaan op den omkreits der Ardennen voor rekening van de inrichters dezer sport-proef?

Antwoord.

« Mijn Departement is van plan, het stelsel van beteerde macadamwegen nog verder uit te breiden.

» Nochtans kan er onmogelijk van stonden aan worden beslist of soortgelijke wegen in gansch het land hoeven aangelegd te worden.

» Er werden verschillende proeven genomen met verscheidene producten, om het stof op de meest bezochte Rijkswegen te keer te gaan. Ofschoon de uitkomsten daarvan over 't algemeen goed waren, dan toch moeten die proefnemingen den aanstaanden zomer nog worden voortgezet.

» Tot hiertoe ontbreekt het aan vaste gegevens over de betrekkelijke waarde van de aan te wenden stoffen, over de kosten van het werk en vooral over de duurzaamheid daarvan.

» Het beteren der wegen op den omkreits der Ardennen leverde goede uitslagen op, doch niet voor langen tijd. Het kostte nagenoeg fr. 0.07 per vierkanten meter, hetzij in het geheel 40,000 frank. »

Vraag.

« Uit eene jarenlange proefneming is gebleken dat de macadam der Wetstraat te Brussel erg hinderlijk is.

» Over deze bestrating, modderig des winters en bij regentijd, stoffeër des zomers en bij droog weder, wordt terecht geklaagd door de inwoners van deze voorname straat alsmede door de voetgangers en rijtuigvoerders.

» De Middenafdeeling drukt den wensch uit, dat de heer Minister van Openbare Werken dezen jammerlijken toestand spoedig verhelpe; zij vraagt hem of dat werk nog in den loop van 1908 kan worden uitgevoerd. »

Antwoord.

« Ik verwijs naar het antwoord, door mij den 26ⁿ November 1907 gegeven aan den achtbaren heer Wauwermans :

« De klachten der inwoners van de Wetstraat en der voorbijgangers » schijnen mij billijk en ik ben van gevoelen dat daaraan gevolg dient te » worden gegeven. Ik zie naar middelen uit om de bezwaren van die bestra- » tingswijs te verhelpen. Ik doe onderzoeken of men van den bestaanden » macadam een teermacadam dient te maken, zooals langs de kust tusschen » Oostende en Blankenberge, waar het iedereen bevredigt.

» Ik heb de stad Brussel verzocht, een reglement uit te vaardigen, om in » die straat elk zwaar vervoer te beletten, zoo het niet is bestemd voor de » inwoners. Dergelijke maatregel zou veel bijdragen tot de zoozeer » gewenschte verbetering van de Wetstraat. »

Vraag.

« In het verslag der Middenafdeeling van 1907, werd den heer Minister van Openbare Werken gewezen op de noodzakelijkheid, zekere verbindings-

wegen tusschen gemeenten of tusschen provinciën over te nemen, omdat het druk verkeer op die wegen een te zwaren last oplegt aan de besturen waarvan zij afhangen.

» In dezen zin hoeven wij andermaal op te noemen de baan die Bohan (arrondissement Dinant) verbindt met Hautes-Rivières (Frankrijk).

» Over den jammerlijken toestand dezer baan wordt geklaagd niet alleen door de bewoners der streek, maar ook door al de toeristen die het heerlijke Semois-dal bezoeken.

» Kan de Regeering, gezien de geringe lengte van dien weg, hem niet overnemen en eerlang in goeden staat brengen? »

Antwoord.

« De weg van Bohan op Hautes-Rivières is niet van genoegzaam algemeen belang om opgenomen te worden onder de Rijkswegen; het deel daarvan, dat op Fransch grondgebied is gelegen, behoort overigens niet tot de nationale wegenis.

» De belanghebbende gemeenten zouden zelve de verlangde verbetering moeten aanbrengen en toelagen vragen aan de provincie en aan het Ministerie van Landbouw, op het krediet voor de buurtwegen. »

Uit de inlichtingen, verkregen betreffende het tijdstip waarop men zal overgaan tot het herstellen van de banen van Bergen op Brussel, Bergen op Beaumont, Bergen op Maubeuge, Doornik op Brussel :

1. — *Baan van Bergen op Brussel.*

Het algemeen bestek voor het herstellen van deze baan, dat aanleiding geeft tot eene uitgave van meer dan 700,000 frank, werd goedgekeurd door den heer Minister van Openbare Werken. De dienst van Bruggen en Wegen moet de voorstellen doen tot uitvoering van een gedeelte der werken in 1908.

2. — *Baan van Bergen op Beaumont.*

Het lastkohier voor het herstellen van het baanvak tusschen Bergen en Harmignies is opgemaakt en wordt eerlang den heer Minister ter goedkeuring voorgelegd.

Later wordt de verbetering van het overige gedeelte bestudeerd.

3. — *Baan van Bergen op Maubeuge.*

Het ontwerp ligt ter studie; de dienst van Bruggen en Wegen moet daarover een lastkohier opmaken.

4. — *Baan van Doornik op Brussel.*

De werken tot herstelling van het baanvak Doornik-Leuze werden aanbesteed den 29ⁿ November laatstleden; ongetwijfeld zal men de werken eerlang kunnen uitvoeren.

De andere vakken zullen daarna ook hersteld worden; de dienst heeft bevel ontvangen, voorstellen te doen.

* * *

Een lid vestigde de aandacht der Regeering op de verschillende wijzen waarop het woord « agglomération » (bebouwde deel), dat voorkomt in artikel 16 van het koninklijk besluit van 4 Augustus 1899 op de politie van het vervoer, door de rechtbanken wordt uitgelegd.

Vraag.

« Artikel 16 van het koninklijk besluit van 4 Augustus 1899 op de politie van het vervoer luidt: « De snelheid der motorrijtuigen en der motorrijwielen » mag nooit 30 kilometer per uur te boven gaan in open veld en 40 kilometer per uur binnen de bebouwde deelen van steden en gemeenten. »

» Daar de rechtbanken het Fransche woord « agglomérations » op verschillende wijzen hebben verklaard, vragen wij den heer Minister van Openbare Werken of hij geene lijst zou kunnen doen opmaken van de plaatsen die op de Rijkswegen als « agglomérations » (bebouwde deelen) kunnen worden beschouwd? »

Antwoord.

« Ik zal eene lijst doen opmaken van de plaatsen die kunnen worden beschouwd als echte « agglomérations » of bebouwde deelen. Dit aanzienlijk werk zal echter veel tijd vergen. »

Het ware te wenschen dat de voorgestelde oplossing algemeen zij en van toepassing op de bebouwde deelen, zoowel langs de provinciale en buurtwegen als langs de Rijkswegen.

De Middenafdeeling uit ook den wensch, dat er spoedig worde overgegaan tot de herziening van het reglement op de politie van het vervoer, wat betreft het verkeer van motorrijtuigen en motorrijwielen.

* * *

Terugkomende op een vraagpunt dat reeds behandeld werd in het verslag der Middenafdeeling over de Begrooting voor 1907, verzocht de Middenafdeeling den heer Minister, artikel 5 van het reglement van 9 December 1903, betreffende het gebruik van rijwielen door de kantonniërs, zooveel mogelijk op allen toe te passen.

Tal van deze nederige bedienden hebben bedoeld reglement wellicht wat al te geestdriftig en te onvoorzichtig uitgelegd. Zij steunden daarop om een rijwiel aan te koopen en nu klagen zij erover dat artikel 5 te hunnen bate niet wordt toegepast.

Vraag.

« Kantonniërs. — Wanneer zal de Regeering de vergoeding van 100 frank, alsmede die van 5 frank per veertien dagen voor onderhoud, toekennen aan hen die een rijwiel aankochten? De uitbetaling van deze tegemoetkomingen werd, ingevolge het reglement van 9 December 1903, artikel 25, tot later uitgesteld. »

Antwoord.

« Ik heb erkend dat het niet mogelijk was, artikel 5 van het reglement van 9 December 1903 betreffende het gebruik van rijwielen door de kantonniers, op allen toe te passen.

» Ik heb echter doen onderzoeken welke kantonniers een rijwiel met voordeel zouden kunnen gebruiken.

» Zoodra dit onderzoek is afgelopen, zal ik uitspraak doen; ik zal tevens nagaan wat er dient te worden gedaan voor de kantonniers die te goeder trouw, met eigen penningen, een rijwiel aankochten, zonder te wachten dat bedoeld artikel 5 in werking trad. »

De Middenafdeeling vestigt ook de aandacht van den heer Minister op de geringe jaarwedden en op de verhoogingen van die bedienden.

*
* *

De verslagen der Afdeelingen over de Begrooting van Openbare Werken vermelden bijna allen den wensch, Belgische arduinsteen te zien gebruiken bij het oprichten van openbare gebouwen.

Daarom stelt de Middenafdeeling opnieuw eene vraag betreffende deze zaak.

Vraag.

« De verslagen der Middenafdeeling over de Begrootingen van 1905 en van 1906, evenals het verslag van den heer Dallemagne, van 6 Januari 1907, namens de Commissie voor Nijverheid (n^o 66 van het zittingsjaar 1906-1907), vestigden de aandacht van den heer Minister van Openbare Werken op de wenschelijkheid, een ruimer gebruik te maken van de Belgische arduinsteen bij het oprichten van openbare gebouwen, omdat zij beter en sterker is en tevens omdat de geduchte mededinging van vreemde materialen moet geweerd worden.

» Heeft de Regeering deze herhaalde wenschen in aanmerking genomen? In welke mate werd dit gedaan?

» Is zij geneigd op dit punt voldoening te schenken aan de gegronde eischen der Belgische nijverheid? »

Antwoord.

« Het is niet mogelijk, aan de Belgische arduinsteen een grooter aandeel te geven dan in de jongste jaren werd gedaan.

» Uit een aandachtig overzicht van de lastkohieren van 1906 en 1907 blijkt, dat de dienst van Bruggen en Wegen witte steen heeft gebruikt enkel voor de kerk te Laken, voor het voltooien van het Paleis van het Jubelpark en voor het Paleis des Konings; voor deze gebouwen was de keus der materialen niet onverschillig. »

Het uitsluitend gebruik van vreemde witte steen voor de prachtgevels van het Paleis des Konings en van de Militaire School bracht ontroering bij de eigenaren van klein-granietgroeven evenals bij hunne werklieden.

Deze ontroering is gewettigd, te meer daar de werken van het monumentaal gedeelte van den Kunstberg weldra zullen aanbesteed worden.

De vereenigingen van de Belgische eigenaren van klein-granietgroeven hebben aan de leden der Kamer eene nota overgemaakt. Deze nota vestigt de aandacht der Kamer op het aanzienlijk getal werklieden die in deze groeven arbeiden, meer dan 40.000, en op het hoog bedrag der in die zaken belegde kapitalen, 55 millioen frank. Deze nijverheid doorworstelt eene crisis, en de aanzienlijke bestellingen, die uit hoofde van de groote openbare werken moeten gedaan worden, kunnen haar nuttig, ja noodig zijn.

Uit de levering van steen voor den praalhoog van het Jubelpark, 40.000 kubieke meter, die binnen zes maanden werd gedaan door vier steengroeven, blijkt waartoe de Belgische steengroeven bekwaam zijn.

De Middenafdeeling hecht eraan, dat voldoening worde geschonken — zooveel mogelijk — aan de wettige eischen van een der voornaamste nijverheidstakken des lands, en sluit zich aan bij de zoo logische en zoo gegronde besluitschriften van het verslag, door den heer Dallemagne in 1907 namens de Bestendige Commissie voor Nijverheid opgemaakt.

* * *

Na onderzoek der kredieten voor « waterwerken » vroegen enkele leden, dat de Middenafdeeling verschillende vragen zou stellen, die, zoo zij niet rechtstreeks in verband staan met de Begrooting van Openbare Werken, toch tot de bevoegdheid van dit Ministerie behooren.

Bij voorbeeld : aangaande het tusschenbeide komen van den Staat in de havenwerken te Brussel, aangaande de vaarten die het nieuw kolenbekken in het Noorden van België moeten bedienen.

De Middenafdeeling wees ook op zekere punten betreffende de scheepvaart en de werken aan waterloopen en vaarten.

Vraag.

« De havenwerken, in 1893 bevolen ten behoeve van Gent, Brugge, Oostende, werden gedurende hunne uitvoering gewijzigd en uitgebreid.

» Deze meerdere werken werden uitgevoerd op kosten van den Staat alleen en met verlies der daaraan besteede sommen.

» Zou de Reggering het niet billijk achten, hetzelfde te doen voor de havenwerken te Brussel en de kosten van de meerdere werken tot uitvoering van het ontwerp naar het thans aangenomen plan, ten laste van den Staat te leggen? »

Antwoord.

« Voor de havenwerken te Gent, Brugge en Oostende heeft de Staat den

last op zich genomen van de meerdere uitgaven voor de wijzigingen, door hem toegebracht in de werken die hij uitvoeren moest naar luid van de overeenkomst met die drie steden gesloten.

» Voor de havenwerken te Brussel nam hij, krachtens de wetten van 19 Augustus 1897 en 24 Mei 1902, eveneens uitsluitend op zich de meerdere uitgaven veroorzaakt door de wijzigingen, op zijne aanvraag toegebracht in het eerst aangenomen plan, doch de meerdere uitgaven, veroorzaakt door onvoorziene gevallen, door bijvoegingen en verbeteringen in de vroegere, door de maatschappij genomen schikkingen en welke zij zelve besloten heeft, kunnen niet aan de Openbare Schatkist opgelegd worden, eveneens met verlies der daaraan besteede sommen. Ten einde de Maatschappij te gemoet te komen in de uitvoering van het ondernomen werk en het tot een goed einde te brengen, heeft de Staat reeds milde bijdragen verstrekt.

» Mijn Departement onderzoekt of nieuwe bijdragen nog kunnen toegestaan worden; bij voorkomend geval, zou het met dat doel een voorstel voorleggen aan de Wetgeving. »

Vraag.

« Is het waar dat het Departement van Openbare Werken het graven van eene vaart tusschen Hasselt en Leuven, over Diest en Aarschot, ter studie heeft gelegd?

» Zoo ja, kan de heer Minister van Openbare Werken aan de Middenafdeeling eenige inlichtingen hieromtrent verstrekken, namelijk over de richting dier vaart, hare breedte en diepte, over de afmetingen harer sluizen en van waar zij haar water zal trekken? »

Antwoord.

« Het bevaarbaar maken van den Demer tusschen Diest en Werchter en het graven van twee nieuwe vaarten om den Demer te verbinden, eenerzijds, stroomopwaarts met de vertakkingsvaart naar Hasselt en, anderzijds, stroomopwaarts met de vaart van Leuven, werden door mijn Departement slechts op beknopte wijze onderzocht; tot een bepaald onderzoek is nog niet overgegaan. »

Vraag.

« De Middenafdeeling, belast met het onderzoek van het ontwerp van Begrooting van Openbare Werken voor het dienstjaar 1907, vestigde de aandacht van den heer Minister op de bezwaren, voortspruitende uit het open- en toedraaien van de draaibruggen binnen de stad Gent, op zekere uren van zeer druk verkeer. Zij stelde voor, een sleepdienst met stoom of electriciteit tot stand te brengen, ofwel zekere nieuwe bepalingen op de scheepvaart in te voeren.

» In haar antwoord, brengt de Regeering in herinnering de maatregelen die werden voorgeschreven door het Koninklijk Besluit van 13 Maart 1906, en doet zij aanmerken dat er dient te worden gewacht naar de uitkomsten van de toepassing dezer maatregelen.

» Daar die voorschriften den toestand niet hebben verbeterd, vraagt de Middenafdeeling aan den heer Minister van Openbare Werken of de Regeering den aangeprezen sleepdienst niet zou kunnen inrichten ofwel de schippers niet zou kunnen verplichten, op de waterwegen die zich om de stad heen bevinden te varen, wanneer het verkeer der voetgangers het drukste is? »

Antwoord.

« De Regeering moet te Gent tegelijkertijd zorgen voor de geheel tegenstrijdige belangen van het verkeer op vasten grond en van de scheepvaart. De maatregelen, voorgeschreven bij ministerieel besluit van 13 Maart 1906, hebben aanleiding gegeven tot hevig verzet van wege de schipperij waaraan zij verscheidene lasten oplegden; de nuttige uitwerking daarvan schijnt niet naar behooren gewaardeerd te zijn geworden door de voetgangers, die vergeten dat men in 't onderhavige geval de bezwaren, voortspruitende uit den huidige toestand, wel verminderen, doch niet wegnemen kan.

» De tijd, gedurende welken het verkeer op vasten grond wordt onderbroken uit hoofde van het draaien der bruggen en het doorvaren der schepen, zou door het gebruiken van sleepers slechts in geringe mate kunnen verkort worden; de voordeelen van een sneller doorvaren der schepen zouden immers vervallen, daar men verplicht zou zijn de bruggen vroeger open te draaien ten einde de ongevallen te vermijden wegens het vlugger varen van de schepen. Uit hoofde van de ligging der bevaarbare waterwegen om de stad heen, kan het gebruik daarvan niet als algemeene regel worden opgelegd.

» Mijn Bestuur zal onderzoeken of er ter zijde van verscheidene draai-bruggen geen vaste voetbruggetjes kunnen worden gebouwd, ten einde de aangeklaagde bezwaren zooveel mogelijk uit den weg te ruimen. »

Vraag.

« Er wordt geklaagd over den tragen vooruitgang der werken tot voltooiing van de vaart van Terneuzen.

» Zullen deze werken kunnen voltrokken zijn in 1909, dat wil zeggen op den bepaalden datum? »

Antwoord.

« De werken tot verbetering van de vaart van Gent op Terneuzen worden geregeld voortgezet.

» Er bestaat geen reden hoegenaamd om te denken dat deze werken niet zouden kunnen voltrokken worden in 1909. »

Vraag.

« Zou de onderbreking der scheepvaart op de bevaarbare waterloopen en op de vaarten niet van korteren duur kunnen zijn?

» Naar het schijnt, zou in Frankrijk die onderbreking zoo lang niet duren. »

Antwoord.

« Het Bestuur legt er zich altijd op toe, de scheepvaart zoo weinig mogelijk te onderbreken en deze onderbreking zoo spoedig mogelijk te doen ophouden.

» De bewering, als zou bedoeld onderbreken van de scheepvaart in Frankrijk zoo lang niet duren, is ongegrond. Er dient overigens te worden opgemerkt dat, naar luid van een internationaal verdrag, in dato van den 8ⁿ October 1887, de Regeeringen van België, Duitschland en Frankrijk zijn overeengekomen om in gemeen overleg, in het belang van handel en nijverheid, den duur en de tijdstippen te regelen van het onderbreken der scheepvaart op de vaarten en gekanaliseerde rivieren die dienen tot verkeer tusschen België, Duitschland (Elzas-Lotharingen en de Sarestreek van Pruisen) en Frankrijk. »

Het vraagstuk van de zuivering der waterwegen werd zeer grondig behandeld in de verslagen over de Begrootingen voor 1905 en 1906.

Bij haar onderzoek van de Begroting voor 1908 hield de Middenafdeeling zich meer bijzonder bezig met het zuiveren van de Spierevaart. Zij vraagt dat de Regeering doeltreffende maatregelen zou nemen om de verontreiniging der waterlopen in het Scheldebekken te doen verdwijnen of verminderen.

Het rechtstreeksch afleiden van de wateren der Spierevaart naar de zee, bij voorbeeld langs de Schipdonckvaart, werd door sommige leden aangeprezen.

« Met de nieuwe proefnemingen, waarvan sprake is in het antwoord gegeven, ter zitting van den Senaat van 8 Augustus 1907, op eene vraag van den achtbaren heer de Bast, werd een begin gemaakt, doch er werd nog niet overgegaan tot de proefnemingen betreffende het benuttigen van de bezinkels, namelijk door middel van het gas-voortbrengend stelsel der firma Richez, te Parijs.

» In beginsel moeten de vereischte werken om het verontreinigen der Schelde door de besmette wateren der Spierevaart te beletten, door Frankrijk uitgevoerd worden.

» Wat in 't bijzonder het afleiden van deze wateren naar de zee aangaat, de Fransche Regeering hield zich daarmee bezig reeds in 1885; van dit ontwerp, dat natuurlijkerwijze moest uitgevoerd worden op Fransch grondgebied, zag zij af uit hoofde van de bezwaren verbonden aan eene waterleiding op eene lengte van 136 kilometer, uit hoofde van de overgroote kosten waartoe dit werk zou aanleiding geven, en vooral uit hoofde van de uiterst hevige klachten welke de uitvoering daarvan zou uitlokken onder de bevolking der Fransche kust, waarvan de badplaatsen tot ondergang zouden gedoemd zijn.

» Het uitvoeren van een soortgelijk ontwerp op Belgisch grondgebied zou dezelfde bezwaren opleveren; deze bezwaren zouden zelfs nog grooter zijn met het oog op de te overwinnen moeilijkheden; die oplossing zou daarenboven de Belgische bevolking des te meer benadeelen, daar zij voor immer zou gehinderd zijn, ter ontlasting van het Fransche volk, door een toestand die uitsluitend door de handelingen der steden Roobaais en Turkoenje in 't leven wordt geroepen.

» Onder voorbehoud van bovenstaande tegenwerpingen, zou, voor het afleiden van de wateren der Spierevaart, van de Schipdonckvaart gebruik kunnen gemaakt worden enkel beneden de afdamming van Balgerhoeke, die nagenoeg 25 kilometer van de zee is gelegen; de wateren, die slechts op dezen korten afstand in de open lucht zouden loopen, zouden, bij het uitmonden in zee, al hunne schadelijke bestanddeelen hebben behouden en onbetwistbaar den ondergang van eene of van verscheidene onzer zeebadplaatsen veroorzaken.

» Deze gevolgen kunnen des te minder worden betwijfeld, daar, volgens de ontledingen in 1892 gedaan, de wateren der Spierevaart veertien maal meer organische stoffen bevatten dan het door het vlasroten verontreinigde Leiewater. »

Op de Begrooting is bij letter *d* van artikel 13 een krediet uitgetrokken van 252,000 frank voor: « Kusten, Bebossching van de duinen, Werken voor de openbare gezondheid, Toelagen. »

Daar een lid de omstandige opgave wenschte te kennen van de werken voor de volksgezondheid, daardoor ten laste van het Ministerie van Openbare Werken gelegd, is er eene vraag gesteld geworden. Het antwoord legt bedoelde woorden uit.

Vraag.

« Welke werken betreffende de volksgezondheid zijn er voorzien bij artikel 13 van het ontwerp van Begrooting? »

Antwoord.

« De inleidingsnota, die het ontwerp van Gewone Begrooting van het Ministerie van Financiën en Openbare Werken voor het dienstjaar 1904 (art. 39) verklaart, heeft de inzichten doen kennen, die de Regeering had wanneer zij voorstelde, de bewoordingen van het artikel der Begrooting betreffende het vereischte krediet tot onderhoud en verbetering der havens en der kust, aan te vullen met de woorden: « Werken in het belang van de volksgezondheid, toelagen. »

» Dank zij deze bewoordingen, welke sedert werden herhaald ieder jaar, zullen wij thans toelagen kunnen verleenen voor het bouwen van eene fabriek tot zuivering der rioolwateren, die door de stad Oostende is ontworpen en waaraan de Regeering hare geldelijke ondersteuning heeft beloofd. »

Onderstaande vraag bedoelt de jaarwedden van bedienden die vroeger werden betaald op de Buitengewone Begrooting. Daar de werken, waarvoor deze bedienden waren aangesteld, voltrokken zijn, moeten die jaarwedden betaald worden op de Gewone Begrooting.

Vraag.

« N^o 3 van artikel 13 van het Ontwerp van Begrooting luidt: « Nu de

werken der haveninrichtingen te Brugge voltrokken zijn, moeten de jaarwedden van de klerken en toezichters, die voor deze werken werden aangesteld, voortaan worden afgerekend niet van het buitengewoon krediet, zooals vroeger, maar van dit krediet. » Deze uitgaaf wordt geraamd op 14,030 frank.

» De Middenafdeeling wenscht te weten waarom de beambten, gehecht aan den dienst belast met het uitvoeren van gezegde werken, na het voltrekken daarvan in bediening worden gehandhaafd. »

Antwoord.

« Alhoewel de werken van de eigenlijke haveninrichtingen te Brugge voltrokken zijn, moeten er nog enkele werken worden uitgevoerd; tot deze werken werd aanleiding gegeven door het bouwen van de haven te Zeebrugge. Het geldt, onder andere, het gebouw voor de Staatsdiensten, het verleggen van de baan van Lisseweghe op Zeebrugge met vertakking naar den zeedijk, de aansluitingen tusschen de baanbrugge over de zeesluis en den zeedijk, het aanleggen van de laan van Blankenberge op Heyst, enz.

» Derhalve is het noodig, beambten te handhaven voor het toezicht over die werken en voor de geschriften betreffende de afrekeningen.

» Doch mijn Bestuur zal, zooals reeds werd gedaan voor verschillende ambtenaren en bedienden, gezegde beambten belasten met andere werkzaamheden, zoodra hunne aanwezigheid niet meer volstrekt noodzakelijk zal zijn bij de werken van Zeebrugge, en van dat oogenblik af moet hunne jaarwedde uit de gewone middelen betaald worden. Om de uitgave uit dien hoofde te bestrijden, wordt een krediet gevraagd voor 1908; het is immers te voorzien dat in den loop van dit jaar een deel van die jaarwedden niet meer zal moeten betaald worden op het krediet voor Brugge-Zeehaven. »

Het onderzoek van hoofdstuk IV gaf aanleiding tot slechts ééne opmerking; wij deelen ze mee in onderstaande vraag en laten het bekomen antwoord daarop volgen.

Vraag.

« Paleis van Justitie te Gent. — Hoeveel tijd zal er vermoedelijk moeten worden besteed aan de werken? De stellingen om het gebouw wenscht men zoo spoedig mogelijk te zien verdwijnen. »

Antwoord.

« De herstellingswerken der gevels van het Paleis van Justitie te Gent werden geraamd op 89,500 frank.

» Naar luid van het lastkohier voor die onderneming, zullen gezegde werken eerst op 14 December 1908 voltrokken zijn.

» Sedert heeft men, terwijl de werken werden uitgevoerd, bevonden dat het noodig was sommige deelen te herstellen, waarvan de slechte staat slechts na het opslaan van de stellingen kon vastgesteld worden.

» Dat zal waarschijnlijk aanleiding geven tot eene meerdere uitgave van omtrent 10,000 frank.

» Onder die omstandigheden is het onmogelijk, van nu af met zekerheid te bepalen wanneer men de stellingen zal kunnen wegnemen. »

De Middenafdeeling heeft het ontwerp van Begrooting goedgekeurd met vijf stemmen en ééne onthouding.

De Verslaggever,
Aug. DE BECKER.

De Voorzitter,
ALF. HARMIGNIE.



(14)

(4)

(BIJVOEGSEL VAN N^o 87)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 21 DECEMBER 1907.

Begroeting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienst-
jaar 1908 ⁽¹⁾.

BEHOORT BIJ HET VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN HEER DE BECKER REMY.

ANTWOORD VAN DE REGEERING

OP

EENE VRAAG UITGAANDE VAN DE MIDDENAFDEELING

(1) Begroeting, n^o 4, XIV.

(2) De Middenafdeeling bestond uit de heeren HARMIGNIE, voorzitter, VISART DE BOCARMÉ, VERHAEGEN, FRANCOTTE, BRAUN en DE BECKER REMY.

(2)

Vraag.

Uit kracht van artikel 49 van het reglement van 9 December 1903, wordt aan de kantonniers toegekend : eene jaarwedde van 65 frank per maand, in de landelijke gewesten — 75 frank, in de gemengde gewesten — en 85 frank, in de nijverheidsstreken.

Verhoogingen van 5 frank worden toegestaan na 5, 10 en 20 jaren goede en onberispelijke diensten.

Op de geringheid van deze jaarwedden werd de aandacht van de Middenafdeeling getrokken en deze verzoekt den heer Minister van Openbare Werken te onderzoeken of het niet mogelijk is bedoelde jaarwedden te verhoogen.

Antwoord.

Het loon der kantonniers is niet onevenredig aan dat der arbeiders gebruikt voor soortgelijke werkzaamheden en hebbende dezelfde natuurlijke geschiktheid.

Uit het immer toenemend getal kandidaten voor elken onbezetten post blijkt duidelijk, dat de bediening van kantonnier op prijs wordt gesteld door hem die ze vervult.
