

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 9 JUILLET 1909.

---

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1909 (1).

---

## RAPPORT

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

---

MESSIEURS,

Le Budget extraordinaire a été adopté dans toutes les sections. Sur 88 membres qui ont pris part aux délibérations, 18 membres se sont abstenus au vote sur l'ensemble et 8 membres ont émis un vote négatif.

### EXAMEN DANS LES SECTIONS.

Comme d'habitude, bon nombre de questions ont été posées, de vœux émis et d'observations formulées. On les trouvera plus loin.

Plusieurs de ces questions, de ces vœux et de ces observations ayant été présentés dans plus d'une section, il a paru préférable de les grouper d'une façon aussi méthodique que possible, et de consacrer à quelques objets importants des notices spéciales.

### EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

#### DOCUMENTATION JOINTE AU PROJET DE BUDGET.

Le projet de Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1909 est accompagné de la documentation suivante :

I. — En tête de la *Note préliminaire*, un exposé — analogue à celui présenté précédemment — des principaux faits d'ordre économique et financier qui sont en corrélation directe avec l'emprunt à contracter en vue de couvrir les dépenses extraordinaires prévues.

---

(1) Budget, n° 164, XVII.

(2) La section centrale, présidée par M. Cooreman, était composée de MM. Dallemagne, Segers, Buisset, Verhaegen, Hubert et Raemdonck.

Cet exposé comprend :

- 1° l'analyse des dépenses extraordinaires de 1895 à 1908 ;
- 2° la mesure dans laquelle les dépenses extraordinaires sont supportées par des ressources autres que l'emprunt ;
- 3° l'amortissement de la dette publique ;
- 4° l'activité industrielle et commerciale du pays ;
- 5° l'état du crédit national.

II. — L'annexe A, composée d'une Note sur la jonction directe, à Bruxelles, des parties Nord et Sud du réseau des chemins de fer belges.

Cette note, de 162 pages, comprend, groupés en 16 chapitres, tous les renseignements recueillis par le Département des Chemins de fer sur les nombreux systèmes de jonction directe qui ont été présentés, sur l'agrandissement éventuel des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi à leurs emplacements actuels, sur le recul possible de la gare du Nord dans la direction de Schaerbeek, ainsi que, d'autre part, sur le projet adopté, la dépense qu'il entraînera, la nature des terrains qu'il traversera, les principales objections qu'il soulève et les avantages de diverse nature qu'il présente.

III. — L'annexe B, qui comprend treize plans, cartes, coupes, profils et projets destinés à compléter les renseignements renfermés dans l'annexe A.

IV. — L'annexe C, comprenant, pour le Ministère des Travaux publics, le relevé des travaux en cours en ce qui concerne :

- A. — Les routes ;
- B. — Les bâtiments civils ;
- C. — Les travaux hydrauliques.

V. — L'annexe D, comprenant, pour le Ministère des Chemins de fer, le relevé des travaux de premier établissement, d'entretien et de parachèvement du réseau, en cours d'exécution.

Ce relevé comporte :

- A. — Les travaux pour lesquels les crédits ont été votés globalement ;
- B. — Les travaux pour lesquels des crédits spéciaux ont été votés.

\*  
\* \* \*

Dans plusieurs sections, des membres ont exprimé leur vive satisfaction de la voie nouvelle dans laquelle le Gouvernement est entré.

Depuis des années, tant à la Chambre qu'au sein des sections centrales, le vœu avait été formulé que des renseignements plus nombreux et plus précis fussent donnés au sujet des travaux faisant l'objet du Budget extraordinaire, et que la Chambre connût, pour chaque travail en cours, la date à laquelle il a été commencé, la dépense prévue, le degré d'avancement, les modifications survenues, les crédits votés et la dépense à faire pour l'achèvement du travail.

Déjà, à l'occasion du Budget extraordinaire de 1908, le Ministre des Chemins de fer avait joint à la Note préliminaire une carte des lignes nouvelles, en construction et projetées, entre Hal, Bruxelles, Malines et Anvers.

Cette année, le Ministre des Travaux publics et celui des Chemins de fer sont résolument entrés dans la voie que leur indiquaient les vœux réitérés de la Chambre.

La section centrale manquerait à son devoir si elle n'exprimait pas, à ce propos, la satisfaction qu'elle a éprouvée et si elle ne faisait pas parvenir aux chefs des départements prérappelés, comme aussi au Ministre des Finances, ses remerciements pour la documentation qui accompagne le projet de budget.

Après s'être acquittée de ce devoir, la section centrale exprime le vœu que l'accord heureusement établi au sujet de la documentation sorte à l'avenir tous ses effets.

Une description détaillée, accompagnée de plans, comme celle relative à la jonction Nord-Midi, offre des avantages qui sautent aux yeux, tant pour la Chambre que pour le ministre dont le département a rédigé la notice. La Chambre est mise au courant, d'une façon aussi complète que possible, des projets à propos desquels on lui demande des crédits. Elle a les plans sous les yeux, ainsi que le détail du crédit total demandé. La date d'achèvement complet du travail est nettement prévue. Le ministre, de son côté, n'a pas de surprises à craindre de la part de son administration. Celle-ci s'est engagée, par la production même des plans et des renseignements, à demeurer scrupuleusement dans le cadre qu'elle a tracé.

Si aucun mécompte grave ne survient, le travail sera exécuté dans les conditions, dans les délais, moyennant les crédits prévus.

S'il survient des mécomptes, la Chambre en connaîtra la cause et pourra faire la part des responsabilités de chacun.

Aussi est-il à souhaiter que, pour des travaux importants, l'exemple donné par le Ministre des Chemins de fer soit suivi.

L'on peut ajouter que, si des mesures de ce genre avaient été prises pour certains travaux aujourd'hui terminés, — si, au lieu d'un chiffre global, des plans détaillés, des sondages préalables, des devis et mémoires explicatifs avaient été produits à l'appui de projets qui sont dans le souvenir de chacun, la Chambre ne se serait pas trouvée acculée à des majorations de dépense parfois si considérables qu'elles ont jeté quelque ridicule sur ceux qui devaient les voter, en même temps qu'elles faisaient planer des soupçons d'incapacité sur ceux qui les réclamaient.

Quant aux tableaux faisant l'objet des annexes C et D et présentés par les Ministres des Travaux publics et des Chemins de fer, la section centrale croit pouvoir exprimer franchement à leur propos son sentiment et ses vœux.

Le tableau B de l'annexe D, relatif à la jonction Bruxelles-Nord-Midi, est entièrement conforme aux vœux formulés par la section centrale chargée de l'examen du Budget extraordinaire pour 1908. Il suffit de le parcourir pour constater que les indications qu'il renferme renseignent la Chambre presque complètement. Si, à la quatrième colonne, la part affectée à la jonction Nord-Midi dans le crédit global de 10 millions mentionné à la troisième colonne avait été inscrite, le tableau eût été complet.

Le tableau A de l'annexe D, relatif aux travaux pour lesquels des crédits

ont été votés globalement, offre de nombreux renseignements. Toutefois il devra être complété en certains points. Les prévisions ne sont-elles dépassées pour aucun de ces travaux ? On ne peut s'en rendre compte.

La date à laquelle l'état des travaux a été relevé devrait être mentionnée.

\* \* \*

Le tableau A de l'annexe C, relatif aux routes, groupe par province, conformément à un désir souvent exprimé, les travaux en cours.

L'absence de détails pour certains de ces travaux ne permet pas de se rendre un compte exact de la somme effectivement consacrée aux travaux de pavage.

Pour n'en signaler qu'un exemple, les crédits de 750,000 francs, de 900,000 francs et de 95,000 francs, affectés -- sous forme de subsides à la commune de Schaerbeek -- à l'établissement de deux sections du boulevard de grande ceinture autour de Bruxelles, comportent manifestement bien autre chose que des travaux de pavage en leur montant total de 1 million 745,000 francs, supérieur, à lui seul, aux crédits affectés aux huit provinces autres que le Brabant. Le temps nous fait défaut -- et nous le regrettons -- pour analyser de plus près l'objet de certains crédits compris sous la rubrique générale : *Routes*.

La section centrale fait en outre observer, tant pour le tableau A que pour les tableaux B et C, que beaucoup de renseignements manquent encore. L'époque prévue pour l'achèvement des travaux n'est indiquée nulle part. Il serait aisé de faire connaître celle que l'État lui-même a escomptée dans ses cahiers des charges.

Le degré d'avancement des travaux est indiqué d'une façon peu claire. Apprendre à la Chambre que les  $\frac{125}{126}$  d'un travail, ou bien que le  $\frac{1}{492}$  d'un autre travail sont exécutés, c'est la renseigner avec une clarté insuffisante. Il sera aisé de remédier à ces imperfections.

La section centrale, à l'unanimité de ses membres, formule le vœu que les tableaux soient complétés et joints chaque année au projet de budget extraordinaire et qu'ils soient tenus à jour, de façon à mettre les membres de la Chambre à même de suivre l'avancement des travaux et l'application des crédits votés.

#### DATE DU DÉPÔT DU BUDGET EXTRAORDINAIRE.

Dans son rapport de 1908 sur le Budget extraordinaire, la section centrale, se faisant l'organe des sections, a exprimé le regret que le Budget ait été déposé le 31 mars, et elle a formulé le vœu qu'il soit à l'avenir soumis plus tôt à la Chambre, par exemple, avant le 1<sup>er</sup> février.

Ce vœu, loin d'avoir trouvé de l'écho dans les sphères administratives, semble avoir eu un résultat tout opposé.

Le Budget extraordinaire n'a été déposé, en 1909, que le 28 mai. Il n'a été distribué — et encore sans certaines de ses annexes — que le 11 juin et la section centrale, malgré toute la diligence du bureau de la Chambre, n'a pu être réunie, pour la première fois, que le 30 juin.

Que doit-il advenir, dans de pareilles conditions de tardiveté, de l'examen par la section centrale d'un budget comprenant pour plus de 131 millions de crédits nouveaux? De combien de temps la Chambre et, après elle, le Sénat disposeront-ils pour étudier et discuter les questions que soulèvent les travaux proposés?

Il n'est pas nécessaire de s'attarder à ces considérations pour constater combien elles sont fondées. L'honorable M. Beernaert en a entretenu la Chambre l'an dernier.

Voici, au surplus, les conditions dans lesquelles le Budget des recettes et des dépenses extraordinaires a été déposé, rapporté, discuté et voté depuis 1900 :

Exercice.	Dépôt du projet.	Dépôt du rapport.	Discussion.	Vote.
1900	11 avril 1900.	1 <sup>er</sup> mai 1900.	5 mai 1900.	5 mai 1900.
1901	12 juillet 1901.	2 août 1901.	8 août 1901.	8 août 1901.
1902	15 avril 1902.	29 avril 1902.	6 mai 1902.	7 mai 1902.
1903	7 juillet 1903.	24 juillet 1903.	30 juillet 1903.	6 août 1903.
1904	2 février 1904.	27 avril 1904.	4 mai 1904.	6 mai 1904.
1905	21 mars 1905.	4 août 1905.	19 décembre 1905.	28 décembre 1905.
1906	3 avril 1906.	1 <sup>er</sup> mai 1906.	11 mai 1906.	11 mai 1906.
1907	21 juin 1907.	19 juillet 1907.	2 août 1907.	3 août 1907.
1908	31 mars 1908.	23 avril 1908.	20 août 1908.	21 août 1908.
1909	28 mai 1909.	»	»	»

\* \* \*

L'examen de ce tableau montre qu'à l'exception de l'exercice 1905, le projet de Budget a été déposé tardivement chaque fois que la session ordinaire n'a pas été abrégée par suite d'élections générales.

Il montre surtout que la Chambre n'a, en général, pu consacrer que fort peu de temps à la discussion du Budget extraordinaire.

C'est là une situation fâcheuse.

Il importe au plus haut point que les projets formulés par les divers départements ministériels puissent faire l'objet d'un examen sérieux, de la part de la section centrale comme de la part de la Chambre, tant au point de vue artistique et financier qu'au point de vue technique. Jamais le contrôle ainsi exercé par le Parlement n'a été nuisible. Il a souvent empêché l'adoption de projets défectueux.

Si le Gouvernement avait encore retardé de quatre mois le dépôt du budget extraordinaire, ce dernier eût été présenté à point nommé pour former le budget extraordinaire de l'exercice 1910 et pour être discuté en même temps que les budgets ordinaires qui seront distribués en octobre prochain.

La section centrale cherche en vain à démêler les motifs du retard. Il n'a rien été répondu aux considérations suivantes qu'elle a fait valoir à ce propos dans son rapport de 1908 et qui conservent toute leur actualité :

« Si le budget était déposé plus tôt, avant le 1<sup>er</sup> février, par exemple, il » comprendrait certes, lors de la première application du nouveau régime, » moins de demandes de crédits extraordinaires, — les plans, devis et cahiers » des charges des travaux projetés n'étant pas assez avancés pour permettre » aux ministres de formuler avec précision les demandes qui concernent » leurs départements respectifs.

» Mais cet inconvénient cesserait d'exister dès la seconde application du » dépôt anticipé, attendu que le projet de budget extraordinaire compren- » drait dès lors, comme précédemment, les demandes de crédit afférentes à » tous les objets et travaux étudiés et mis au point pendant une année » complète. »

Aussi la section centrale, à l'unanimité de ses membres, insiste-t-elle pour que le Gouvernement dépose beaucoup plus tôt, désormais, le Budget des recettes et des dépenses ordinaires.

Un membre de la section centrale a soulevé la question de savoir si les demandes de crédits extraordinaires ne pourraient être avantageusement scindées et jointes à chacun des budgets ordinaires auxquels elles ressortissent.

Les Chambres discuteraient ainsi simultanément les demandes de crédits ordinaires et celles de crédits extraordinaires pour les travaux publics, les chemins de fer, la guerre, les finances, etc.

Quant aux recettes extraordinaires et à l'exposé annuel des faits d'ordre économique et financier, le budget des voies et moyens serait tout indiqué pour leur offrir la place requise. Il va de soi que, si cette nouvelle répartition était admise, les observations de caractère général relative aux dépenses et aux recettes extraordinaires devraient être produites au cours de la discussion du budget des voies et moyens.

La section centrale, sans se prononcer sur ce système, le signale à la Chambre et en recommande l'examen au Gouvernement.

### VOEUX ÉMIS ET QUESTIONS POSÉES.

La section centrale, ne disposant pas du temps nécessaire pour examiner et discuter à fond les questions soulevées au sein des sections, a chargé son rapporteur de transmettre aux ministres compétents les questions signalées dans les procès-verbaux et celles produites au cours de sa réunion du 30 juin. Il a été également décidé que les vœux émis dans les mêmes conditions seraient insérés dans le rapport.

On trouvera successivement les vœux avec, pour quelques-uns d'entre eux, le résumé de l'échange de vues auquel ils ont donné lieu en section centrale, et les questions accompagnées des réponses reçues des divers départements ministériels et, pour certaines d'entre-elles, des commentaires de la section centrale.

### VOEUX ÉMIS DANS LES SECTIONS.

Un membre signale à l'attention bienveillante des Ministres des Chemins de fer, des Finances et de la Guerre les points suivants :

1° Le Département des Chemins de fer songerait à créer une gare de formation entre le boulevard projeté au nord de la ville d'Anvers et la nouvelle enceinte. Cette gare de formation devrait être, d'après lui, reculée vers Hoevenen, sous peine de porter une sérieuse atteinte à l'économie financière du projet arrêté précédemment par le Gouvernement.

2° Le Département des Chemins de fer serait en retard de communiquer à celui de la Guerre le plan des voies ferrées à établir le long du nouveau rempart. Il retarderait ainsi la construction de ce rempart.

3° Le Département de la Guerre aurait perdu une année au point de vue de la construction de l'enceinte de sûreté, en ayant provoqué en juillet 1908 seulement l'enquête de *commodo et incommodo*.

4° Il est à désirer que le Ministre des Finances fasse assigner sans retard en règlement des indemnités d'expropriation les propriétaires de la banlieue d'Anvers, visés par les lois de 1900 et de 1906 et qui réclament l'intervention judiciaire. Leurs biens ne peuvent demeurer indéfiniment indisponibles.

5° Le Département des Chemins de fer aurait modifié à diverses reprises les plans des changements et extensions à apporter aux voies ferrées dans les environs immédiats de la ville d'Anvers. Chaque fois, les agents de l'État plantent des piquets destinés à indiquer les emprises à effectuer dans les propriétés privées. Ces dernières se trouveraient ainsi, en fait, frappées d'indisponibilité. Il demande que les plans définitifs soient arrêtés le plus vite possible et qu'il soit mis fin aux prises de possession provisoires.

6° La gare centrale d'Anvers, bien qu'elle déborde, au moyen d'encorbellements, d'un côté, sur le trottoir et, de l'autre, sur le jardin zoologique, est déjà trop étroite. On s'est vu obligé de transférer des trains à la gare du Sud. Il estime, aujourd'hui qu'Anvers va être démantelé, que le jardin zoologique pourrait aisément être transféré dans quelque emplacement à choisir dans la périphérie de la cité agrandie. Le jardin actuel serait exproprié et, grâce au prix de revente des terrains disponibles, l'élargissement de la gare pourrait être effectué presque sans bourse délier.

\*  
\* \*

Un membre signale l'insuffisance des gares d'Antoing et de Blaton. Un autre membre demande la construction d'une gare couverte à Ath.

\*  
\* \*

Un membre trouve exagérées les dépenses affectées à la construction de certains bureaux de poste.

\*  
\* \*

Un membre exprime les vœux :

1° qu'un signal de brume soit placé à l'extrémité des étiacades du port de Blankenberghe, en vue de faciliter la rentrée des barques de pêche par le brouillard ;

2° qu'un canot automobile soit affecté désormais au sauvetage, à Blankenberghe.

Peut-être le service de sauvetage à l'aide d'un canot automobile pourrait-il être combiné avec celui du remorquage des chaloupes de pêche qui sortent du port par vent nord nord-ouest, et que la traction humaine ne suffit plus à remorquer.

\*  
\* \*

Un membre demande que l'élargissement des grandes chaussées de Berchem et de Borgerhout, qui forment les principales sorties d'Anvers, soit effectué d'après un plan d'ensemble et sans tarder, de façon à ne pas infliger à certains quartiers des démolitions se prolongeant pendant une longue période.

#### LES EAUX POLLUÉES DE L'ESPIERRE.

Un membre demande que le Gouvernement exécute les travaux nécessaires pour mettre un terme à la contamination des eaux belges par les boues polluées que les usines françaises de Roubaix et de Tourcoing déversent dans l'Espierre.

Un échange de vue s'est produit à ce propos au sein de la section centrale.

Au cours de la discussion du Budget des travaux publics, tant au Sénat qu'à la Chambre, le Ministre des Travaux publics, après avoir constaté que la France se refuse à établir sur son territoire un canal ou un collecteur qui conduirait à la côte française de la mer du Nord les eaux polluées de l'Espierre, a marqué nettement son hostilité à tout projet qui établirait sur le territoire belge, fût-ce même aux frais de la France, le canal ou le collecteur susdit ; il se refuse à apporter à tel de nos ports belges des envasements nuisibles et à causer à telle de nos stations balnéaires d'irréparables dommages.

La section centrale partage, à ce propos, le sentiment exprimé par le Ministre des Travaux publics.

En réalité, l'idée du canal ou du collecteur menant les eaux polluées à la mer étant écartée, il ne reste qu'un seul moyen de préserver les eaux belges de la pollution, vraiment intolérable, dont elles sont atteintes ; ce moyen, c'est l'épuration. Épuration des eaux industrielles avant qu'elles soient déversées dans l'Espierre, ou épuration des eaux du cours d'eau lui-même à l'aval des nombreuses usines qui y déversent leurs résidus liquides, peu importe à la Belgique. C'est à la France qu'incombe le devoir de ne pas laisser s'écouler

dans les eaux belges des boues fétides et nocives qui empoisonnent le poisson, rendent les eaux de l'Escaut impropres à la consommation du bétail et emplissent les abords de notre grand fleuve national, dans les campagnes et dans les villes, d'acres senteurs.

Voici plus d'un demi-siècle que la Belgique patiente et subit le dommage croissant de la pollution de ses eaux fluviales.

Comme l'a fait observer le Ministre, notre pays possède un moyen préventif d'amener la France à remplir son devoir : ce moyen consiste à barrer, sur le territoire belge, à proximité de la frontière, la vallée de l'Espierre, en ménageant dans le barrage un pertuis suffisant et un déversoir pour laisser régulièrement s'écouler les eaux du ruisseau lorsqu'elles ne seront pas polluées.

Le pertuis serait fermé lorsque les eaux charrieraient des résidus industriels de la nature de ceux qui répandent aujourd'hui, dans une immense région belge, des odeurs fétides et une pollution dangereuse pour la santé publique.

L'établissement d'un barrage est-il possible ?

Le barrage, une fois établi, sera-t-il efficace ?

Cette double question a fait l'objet, le 1<sup>er</sup> juillet 1898, d'une note rédigée à la demande de la Députation permanente de la Flandre orientale par l'un de ses membres, M. Arthur Verhaegen, et par l'ingénieur en chef directeur du service technique provincial de la Flandre orientale, M. H. Dutordoir. Nous croyons utile d'en reproduire le texte complet :

#### « I. POSSIBILITÉ DE L'ÉTABLISSEMENT DU BARRAGE.

» Le ruisseau de l'Espierre, qu'il s'agit de barrer, coule sur la rive gauche du canal de l'Espierre : sa longueur, entre le lieu dit « le Sartel », où il reçoit le cours d'eau dit « le Trichon », qui sert de collecteur à la ville de Roubaix, d'une part, et la frontière, d'autre part, est d'environ 4,200 mètres. Entre ces deux points il y a une pente totale de 3 mètres. La cote du sol, au Sartel, est 20<sup>m</sup>.82 (E. M.).

» La vallée de l'Espierre est coupée presque normalement par la ligne frontière. Pour la barrer jusqu'à la cote 22, il suffirait d'établir une digue en terre de 1,500 à 1,600 mètres de longueur ; dans le lit du cours d'eau, la digue serait remplacée par un barrage à vannes pouvant retenir les eaux — par exemple à la cote 21.30 — et complété par un déversoir de 100 mètres de longueur.

#### » II. EFFICACITÉ DU BARRAGE AINSI ÉTABLI.

» En admettant que le débit du cours d'eau varie entre un mètre cube et 13 mètres cubes par seconde, le niveau de l'eau se maintiendrait dans tous les cas à 0<sup>m</sup>.50 sous la crête des digues.

» La retenue des eaux à la cote 21.30 à 21.50 aurait pour effet, en France :

» 1<sup>o</sup> D'inonder la vallée de l'Espierre sur 4,000 mètres de longueur environ, la hauteur moyenne des eaux au-dessus des berges étant de 2 mètres.

» Si aucune des deux rives de l'Espierre n'était endiguée, l'inondation s'étendrait vraisemblablement sur un millier d'hectares.

» Le canal de l'Espierre devrait être protégé, en Belgique, par un relèvement des maçonneries et des portes de l'écluse située sur le territoire belge, à peu de distance de la frontière. Le canal de Roubaix, qui prolonge en France cette voie navigable, devrait être endigué, sous peine de devenir presque inutilisable.

» 2° Que le lit de l'Espierre soit endigué ou non, l'écoulement des eaux y sera extrêmement lent, de sorte qu'une très grande partie des boues, qui aujourd'hui se déversent dans l'Escaut, se déposeront sur le territoire français. On peut estimer à 20,000 mètres cubes au moins le volume de ces dépôts.

» 3° Les fermentations et les phénomènes de putréfaction qui, aujourd'hui, empestent l'Escaut depuis l'Espierre jusqu'à Gand, se produiront en grande partie sur le territoire français, et il n'est guère douteux que les villes de Roubaix et de Tourcoing prendront les mesures nécessaires pour remédier à une situation qui, en été, sera probablement intolérable.

» S'il en est ainsi, et si, grâce aux mesures prises par ces villes, les eaux de l'Espierre cessent, dans une mesure raisonnable, d'être contaminées, il suffira de lever les vannes du barrage établi à la frontière belge pour que ces eaux puissent être évacuées de nouveau par l'Espierre dans l'Escaut.

### » III. COUT DES OUVRAGES A RÉALISER.

» Une estimation approchée de ces ouvrages a conduit au chiffre de 500,000 francs environ, dont la moitié pour la construction du déversoir et à 120,000 francs pour la construction d'une nouvelle écluse à sas sur le canal de l'Espierre. »

\* \* \*

A la suite de l'enquête faite par la Députation permanente, le Gouvernement inscrivit, pendant plusieurs années, au budget extraordinaire, un crédit destiné à permettre l'exécution des travaux nécessaires pour assurer la construction et le fonctionnement du barrage et du déversoir. Ce crédit a été supprimé.

Ne pourrait-il être rétabli? L'étude détaillée, préparatoire à la mise en adjudication des travaux, ne pourrait-elle être entreprise?

Si la section centrale ne demande pas, en ce moment, le rétablissement du crédit par voie d'amendement, c'est parce qu'elle a l'espoir que le Ministre des Travaux publics prendra lui-même les initiatives qui s'imposent pour mener à bien l'œuvre de légitime protection qu'il a déclarée nécessaire.

\* \* \*

Un membre demande, à propos de l'art. 56 du tableau, que le Ministre des Travaux publics fasse connaître à la Chambre si les travaux de dragage qui y sont prévus ont été mis en adjudication, et dans quelles conditions.

Il est à observer, à propos de ce vœu, que le rapport de la section centrale chargée de l'examen du Budget extraordinaire pour 1908 renferme une question analogue. Le Ministre a répondu alors que les dragages prévus en rade et en aval d'Anvers avaient fait l'objet d'une adjudication publique.

\*  
\*\*

Un membre insiste pour la prompt exécution d'une route reliant Rijkervorsel à Saint-Léonard, ainsi que de la seconde section des routes de Gheel à Tessenderloo et de Gheel à Diest par Grand-Vorst.

Le même membre insiste également pour qu'il soit donné un très grand développement aux pistes cyclables, notamment dans la Campine anversoise, où les communes sont populeuses, mais très distantes les unes des autres.

## LES CANAUX.

Un membre, appuyé par d'autres, estime que le crédit de 500,000 francs, porté à l'art. 19 du tableau pour les canaux de Liège à Anvers et leurs embranchements, est absolument insuffisant. Il faudra un nombre considérable d'années, avec des crédits d'un aussi faible import, pour terminer ce travail.

Quelques indications précises au sujet des travaux projetés ou en cours d'exécution aux principaux canaux belges répondent à des désirs fréquemment exprimés. Ils ont été obligeamment fournis à la section centrale par le Département des Travaux publics.

### A. — CANAUX HOUILLERS.

#### 1° CANAL DU CENTRE.

La cunette a une largeur minimum au plafond de 12 mètres; le mouillage sera de 2<sup>m</sup>.40.

Il comporte six écluses et quatre ascenseurs.

Ces écluses ont 40<sup>m</sup>.80 sur 5<sup>m</sup>.20 de dimensions utiles.

Des quatre ascenseurs, seul celui n° 1 à Houdeng-Aimerics est terminé; les parties métalliques des trois autres ascenseurs sont en construction, les maçonneries étant établies depuis plusieurs années.

Les dimensions ci-après ont été assignées pour les sas des ascenseurs :

Longueur :	45 mètres ;
Largeur :	5 <sup>m</sup> .80 ;
Hauteur :	3 <sup>m</sup> .15.

Le canal pourra être mis en service en 1912. On terminera, durant la confection des parties métalliques des trois derniers ascenseurs, les travaux de parachèvement restant à effectuer et l'on exécutera ceux nécessaires pour assurer l'alimentation du canal.

Des bateaux d'un tonnage de 300 tonnes environ pourront emprunter cette voie navigable.

## 2° CANAL DE CHARLEROI A BRUXELLES.

La mise à grande section de ce canal se poursuit suivant le programme arrêté en 1879 en vue de permettre la circulation de bateaux de 300 tonnes environ.

Ce programme comporte les données générales suivantes :

Une largeur au plafond de 10<sup>m</sup>.50 avec élargissement convenable dans les courbes, un mouillage de 2<sup>m</sup>.40, des écluses de 40<sup>m</sup>.80 sur 5<sup>m</sup>.20 de dimensions utiles.

Les travaux sont terminés depuis la Sambre, à Marchienne, jusqu'à l'écluse 23, à Arquennes; ils sont en cours d'exécution entre les écluses 23 et 31 (Feluy) et doivent être achevés sur cette section à la fin de l'année prochaine.

De plus, une entreprise comportant la construction de deux écluses et de deux ponts est en cours entre les écluses existantes 40 et 43.

Des ouvrages de retenue et autres sont achevés entre les écluses 31 et 40.

Les écluses 54 et 55, à Bruxelles, ont été mises à grande section respectivement en 1892 et en 1897. Il a été donné à ces écluses 6 mètres de largeur (au lieu de 5<sup>m</sup>.20) pour permettre aux bateaux du Rhin fréquentant le port de Bruxelles d'atteindre le faubourg industriel de Molenbeek-Saint-Jean.

L'amélioration de toute la partie comprise entre Hal et Bruxelles (de 70 mètres en aval de l'écluse 48 jusqu'à l'écluse de la place Saintelette) ne pourra être entamée qu'après qu'une décision sera intervenue au sujet de l'amélioration des trois derniers biefs.

A l'heure actuelle, le canal ne peut livrer passage qu'à des bateaux de 70 tonnes, sauf dans les parties améliorées, c'est-à-dire de l'origine à l'écluse 23 et dans les biefs commandés par les écluses 54 et 55.

## B. — CANAUX DE LIÈGE A ANVERS ET EMBRANCHEMENTS.

Le programme d'amélioration de ces canaux est exposé dans la lettre adressée, le 25 avril 1907, à messieurs les président et membres de la Chambre de Commerce de Liège par le comte de Smet de Naeyer, Ministre des Finances et des Travaux publics. Cette lettre rend compte également des mesures prises pour l'exécution du programme. Nous croyons utile de la reproduire.

\*  
\* \*

Bruxelles, le 25 avril 1907

*A Messieurs les Président et Membres  
de la Chambre de Commerce de et à Liège.*

MESSIEURS,

Je crois ne pouvoir mieux faire, pour répondre à votre lettre du 30 mars dernier, que de vous indiquer ci-après :

A. — Le programme d'amélioration concernant non seulement la voie

navigable qui relie directement Liège à Anvers, mais aussi les canaux d'embranchement vers Hasselt et vers Turnhout et le canal de Turnhout vers Anvers.

*B.* — Les mesures prises jusqu'à ce jour en exécution de ce programme.

#### *A.* — PROGRAMME GÉNÉRAL D'AMÉLIORATION ET PROGRAMME DE TRANSITION.

**PROGRAMME GÉNÉRAL.** — L'amélioration de la partie belge du canal de Liège à Maestricht et de la partie du canal de Maestricht à Bois-le-Duc comprise entre la frontière néerlandaise à Smeermaes et l'origine du canal de jonction à Bocholt, consistera en deux points : la largeur du plafond sera portée à 18 mètres et le mouillage à 2<sup>m</sup>.50.

L'amélioration de la navigation dans la traverse de Maestricht, en harmonie avec le programme général, fera l'objet d'une convention avec la Hollande.

*Le canal de jonction*, s'étendant de Bocholt à Anvers, sera amélioré quant à sa largeur au plafond, qui sera portée à 18 mètres, et quant à son mouillage, qui atteindra 2<sup>m</sup>.50; en outre, il sera relié, à Anvers, aux nouveaux bassins par un canal de dérivation.

Quelques écluses de *la voie directe de Liège à Anvers* pourront être supprimées.

Toutes les écluses maintenues seront dédoublées par la construction d'une écluse accolée à grande section de 115 mètres sur 12<sup>m</sup>60.

Les ponts tournants de la voie directe de Liège à Anvers seront remplacés par des ponts fixes partout où la situation locale le permettra. Ces ponts fixes présenteront une seule arche couvrant le canal et les chemins de halage, avec une hauteur libre au-dessus de la flottaison normale de 6<sup>m</sup>50.

*Le canal d'embranchement vers Hasselt* et ses dépendances seront améliorés en vue de l'exploitation du nouveau bassin houiller de la Campine. La largeur du plafond sera portée à 18 mètres et le mouillage à 2<sup>m</sup>50.

Les ponts fixes, et il n'en existe pas d'autre, pourront être maintenus. Ils présentent tous une ouverture de 25 mètres entre culées et une hauteur libre au-dessus de la flottaison variant de 4<sup>m</sup>55 à 4<sup>m</sup>90.

*Le canal d'embranchement vers Turnhout et le canal de Turnhout à Anvers* auront une largeur au plafond portée à 12 mètres et leur mouillage à 2<sup>m</sup>40.

Les ponts tournants établis sur le premier de ces canaux seront tous remplacés par des ponts fixes.

Les ponts tournants du second canal seront également remplacés par des ponts fixes partout où la situation locale le permettra.

Tous les ponts fixes comprendront une arche couvrant le canal et le chemin de halage et ménageront une hauteur libre de 4<sup>m</sup>50 au-dessus de la flottaison normale.

**PROGRAMME DE TRANSITION.** — La voie directe de Liège à Anvers sera améliorée en deux étapes.

Les travaux de la *première étape* auront pour but :

1° De donner *le plus tôt possible*, au fur et à mesure de l'entrée en possession des emprises, aux canaux formant la voie directe, 18 mètres de largeur au plafond et 2<sup>m</sup>50 de mouillage, de façon à permettre aux bateaux de  $\frac{48 \text{ m.} \times 6^{\text{m}}50}{2^{\text{m}}10}$  jaugeant 500 à 600 tonnes de naviguer et de croiser librement sur toute l'étendue de la voie.

Ces travaux de la première étape auront pour résultat, en attendant la construction des nouvelles écluses à grande section et des ponts fixes à large ouverture, de réaliser le rendement maximum dont la voie navigable est susceptible avec les ouvrages d'art existants ;

2° De donner à bref délai à la partie du canal de jonction comprise entre l'embouchure du canal de Turnhout et les bassins d'Anvers, la section prévue au programme général, en créant sur cette étendue un seul bief libre de toute entrave.

Ce bief, dont la flottaison normale sera celle des bassins d'Anvers, sera réalisé par la construction, immédiatement en aval de l'embouchure du canal de Turnhout, d'une grande et d'une petite écluse accolées, toutes les deux à grande chute. Il sera rendu libre de toute entrave par la suppression des écluses existantes n<sup>os</sup> 16 et 17 et par la substitution de ponts fixes aux ponts tournants, y compris celui du chemin de fer du Dam ;

5° D'établir le plus tôt possible la liaison du canal de jonction avec les nouveaux bassins d'Anvers.

La 2<sup>e</sup> étape consistera à réaliser l'achèvement du programme général.

Il convient d'ajouter que le plan des emprises servant de base à l'acquisition des terrains a été dressé de manière à pouvoir, dans l'avenir, si la nécessité en était démontrée, porter la largeur du canal de jonction à 22 mètres et son mouillage à 3 mètres.

#### B. — Mesures prises jusqu'à ce jour en exécution des programmes.

CANAL DE LIÈGE A MAESTRICHT. — Les travaux d'élargissement nécessaires pour donner 18 mètres de largeur au plafond sont terminés sur la partie belge du canal, de sorte que le mouillage de 2<sup>m</sup>.50 pourra être réalisé par un simple dragage général.

Les travaux d'une grande écluse à accoler à l'écluse existante à la fonderie des canons, à Liège, seront mis en adjudication dans le courant de 1908.

CANAL DE MAESTRICHT A BOIS-LE-DUC. — SECTION COMPRISE ENTRE LA FRONTIÈRE NÉERLANDAISE A SMEERMAES ET BOCHOLT. — Les plans des emprises sont en voie de rédaction.

CANAL DE JONCTION DE LA MEUSE A L'ESCAUT, DE BOCHOLT A ANVERS. — On négocie sur toute l'étendue du canal l'acquisition des emprises en exécution du programme général d'amélioration. Un certain nombre d'emprises sont déjà à la disposition du Gouvernement.

L'adjudication des travaux d'amélioration de la partie du canal comprise

entre l'écluse n° 16 à Merxem et l'écluse terminus n° 17 à Anvers a eu lieu le 8 avril courant. Ils seront achevés vers la fin de l'année courante; une fois terminés, ils permettront le relèvement immédiat du plan d'eau du dernier bief au niveau de flottaison des bassins d'Anvers, et ainsi sera établie à bref délai une communication directe et permanente avec ces bassins.

En vue du relèvement du plan d'eau, l'Administration des Chemins de fer a déjà mis en adjudication les travaux nécessaires à l'exhaussement du pont tournant du Dam. Ces travaux seront exécutés pendant le chômage de la navigation qui aura lieu dans la 2<sup>e</sup> quinzaine de juin prochain.

Mon Département compte être en mesure :

1<sup>o</sup> De commencer en 1908 la construction de deux écluses accolées à grande chute et conformes aux indications du programme.

Ces écluses seront établies immédiatement en aval de l'embouchure du canal de Turnhout à Anvers et permettront la suppression des écluses 15 et 16 du canal de jonction et de l'écluse 10 du canal de Turnhout;

2<sup>o</sup> D'entamer ensuite les travaux de mise sous profil et conformément au programme général, de la partie du canal comprise entre les nouvelles écluses et l'écluse 16 à Merxem ;

3<sup>o</sup> De démolir les écluses 15 et 16 de façon à constituer un bief unique, depuis les nouvelles écluses accolées jusqu'aux bassins d'Anvers, bief qui sera en communication permanente avec ceux-ci.

Mon Département adjugera, au fur et à mesure de la prise de possession des terrains, les travaux d'amélioration du restant du canal de jonction conçus d'après les indications du programme de transition.

**CANAL D'EMBRANCHEMENT VERS HASSELT.** — On négocie l'acquisition des terrains nécessaires à l'amélioration du canal d'après le programme général.

**CANAUX D'EMBRANCHEMENT VERS TURNHOUT ET DE TURNHOUT VERS ANVERS.** — L'amélioration de ces canaux, comportant une largeur au plafond de 12 mètres et un mouillage de 2<sup>m</sup>.40, sera complètement terminée en 1908.

Les travaux de construction d'un pont fixe en remplacement du pont tournant de Raevens ont été adjugés récemment.

L'exposé qui précède établit clairement que mon Département poursuit activement la réalisation du vaste programme d'amélioration des canaux reliant Liège à Anvers et des canaux d'embranchement de la Campine, et qu'il a eu soin de se préoccuper en temps utile de la situation que vous me signalez par votre lettre du 30 mars.

Agrérez, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

*Le Ministre,*

(S.) COMTE DE SMET DE NAEYER.

\* \* \*

Les indications fournies par cette lettre en ce qui concerne l'exécution du programme doivent être modifiées et complétées comme suit :

1<sup>o</sup> *Canal de Liège à Maestricht.* — Les travaux de la grande écluse à acco-

ler à l'ouvrage existant à la fonderie des canons à Liège n'ont pas encore été mis en adjudication.

2° *Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.* — Le plan d'eau du dernier bief a été mis récemment au niveau de flottaison des bassins d'Anvers. Les travaux que le Département croyait pouvoir commencer en 1908 ne sont pas entamés jusqu'ici.

3° *Canal d'embranchement vers Hasselt.* — Il n'y a pas de modifications à signaler.

4° *Canaux d'embranchement vers Turnhout et de Turnhout vers Anvers.* — Le pont fixe de Raevels est livré à la circulation ; les travaux d'amélioration de ces canaux sont terminés, à l'exception de ceux nécessaires pour relever le mouillage à 2<sup>m</sup>.40 en amont de l'écluse de Ryckevorsel (relèvement de digues, suppression de l'écluse de Dessel, etc.).

\*  
\* \*

En résumé, à l'heure actuelle, les canaux visés ci-dessus, à l'exception du canal d'embranchement vers Turnhout, ne peuvent encore livrer passage qu'à des bateaux d'un tonnage de 400 tonnes.

Quant au canal d'embranchement vers Turnhout, il pourra admettre des bateaux de 400 tonnes aussitôt que les travaux mentionnés sous le 4° seront terminés.

#### C. — CANAL DE GAND A BRUGES ET OSTENDE.

D'après le programme élaboré pour l'amélioration du canal de Gand à Bruges, celui-ci aura une profondeur de 3 mètres, une largeur au plafond de 18 mètres avec talus inclinés à 8/4.

Cette largeur permettra le croisement d'un bateau rhénan de 100 × 12 mètres avec un bateau wallon de 5 mètres de largeur, et le croisement de deux bateaux rhénans de 100 × 8 mètres. Des garages seront établis de distance en distance ; ils permettront le croisement de deux bateaux du Rhin de 100 × 12 mètres.

Les garages auront de 150 à 200 mètres de longueur, la largeur au plafond étant portée à 26 mètres.

L'amélioration du canal est terminée pour la section comprise entre le pont des Palingshuizen, à Gand, et le siphon de Schipdonck ; ils sont en cours d'exécution dans la partie s'étendant entre le hameau dit « Miserie » et celui dit de « Kijkuit ».

Il reste à effectuer les travaux d'amélioration entre le siphon de Schipdonck et le Minnewater à Bruges.

En attendant l'exécution de ces derniers travaux, on procédera sous peu (l'adjudication a eu lieu le 2 juillet 1909) à des dragages entre Schipdonck et Saint-Georges-ten-Distel (Beernem), dragages qui ont pour but de permettre, dans des conditions aisées, la navigation des bateaux des dimensions prévues au règlement de police et de navigation, ainsi que le croisement des bateaux rhénans de 1000 tonnes avec des bateaux wallons de 500 tonnes.

**D. — CANAL DE WILLEBROECK.**

L'exécution des travaux appartient, pour cette voie navigable, à la Société du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, à laquelle l'État, par la convention du 22 juin 1908, a accordé de nouveaux subsides.

Le débouché du canal est définitivement fixé à Wintham.

Le Département des Travaux publics mettra en adjudication, peu après le vote du budget extraordinaire, les travaux à exécuter au Rupel, entre Wintham et l'embouchure dans l'Escaut. Le crédit demandé de ce chef pour 1909 figure à l'article 22 du tableau.

\* \* \*

Un membre demande que désormais la Note préliminaire qui précède le projet de budget extraordinaire comprenne le tableau comparatif des taux d'émission des bons du trésor.

\* \* \*

Un membre critique l'acquisition et la mise à la disposition des conservateurs des hypothèques d'immeubles d'un prix élevé. Il regrette l'abandon du système de la location.

**QUESTIONS ET RÉPONSES.****MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.****PORT DE PÊCHE A LA PANNE.****QUESTION.**

Où en sont les travaux de la Commission chargée d'étudier la possibilité et les conditions d'établissement d'un port de refuge pour la pêche maritime à La Panne?

**RÉPONSE.**

La Commission a été instituée par arrêté royal du 31 mai 1907.

Elle s'est divisée en deux sous-commissions, l'une technique, l'autre commerciale.

La sous-commission technique, accompagnée du président de la sous-commission commerciale, a visité en 1907 les ports de pêche anglais et écossais de Lowestoft, Southwold, Yarmouth, Grimsby, Hull, Aberdeen et Peterhead; les ports hollandais de Scheveningen et Ymuiden, le port allemand de Geestemünden et le port danois d'Esbjerg.

Les notices techniques et commerciales sur ces divers ports font l'objet d'un volume de 134 pages, accompagné de planches.

De son côté, la sous-commission commerciale s'est occupée des chances et des conditions de succès d'un port de pêche qui serait établi à La Panne.

Après avoir pris connaissance des documents et renseignements ainsi réunis, la Commission plénière a prié la sous-commission technique de

dresser un ou plusieurs avant-projets de ports de pêche pour La Panne, avec devis, conformément aux prescriptions de l'arrêté royal du 31 mai 1907.

Ce travail important a exigé un nouveau voyage, cette fois aux ports français de Dunkerque, de Calais, de Gravelines et de Boulogne.

Il est à présumer que la Commission plénière sera mise à même de se prononcer définitivement avant la fin de l'année 1909, et sur les travaux de la sous-commission technique et sur ceux de la sous-commission commerciale, et qu'elle pourra à cette époque transmettre au Ministre des Travaux publics son rapport et ses conclusions.

## QUESTION.

La question suivante a été posée par un membre :

Quelles sont les causes des retards dans les expropriations du Polder de Borgerweert?

## RÉPONSE.

Ainsi qu'il a été dit à la séance de la Chambre du 2 février 1909, en réponse à une question posée par M. le représentant de Brouchoven de Bergeyck, les négociations d'achat des immeubles situés dans le Polder de Borgerweert ont été entravées, dès le début, par la constitution d'un syndicat dont font partie un grand nombre de propriétaires. Ce syndicat, fondé en vue de la défense commune des intérêts des expropriés, réclamait des indemnités notablement exagérées, ainsi que le constatent d'ailleurs des arrêts rendus depuis par la Cour d'appel de Gand. Ces arrêts ont modifié la situation et, actuellement, les opérations d'achat peuvent se poursuivre normalement. Des négociations ont été engagées avec la plupart des propriétaires d'immeubles non bâtis; depuis le premier janvier 1909, l'État a déjà acquis à l'amiable, de soixante et un propriétaires distincts, plus de 140 hectares et d'importantes acquisitions seront vraisemblablement encore réalisées incessamment.

## QUESTION.

La question suivante a été posée par un membre :

La loi du 31 mars 1906 oblige le Gouvernement à commencer les tra-

## RÉPONSE.

Ajouté au reliquat du crédit de 2,000,000 de francs alloué par la loi du 16 septembre 1908, le crédit de 1,500,000 francs qui est sollicité

vauz de jonction des deux rives de l'Escaut en face d'Anvers.

Le crédit prévu de 1,500,000 francs pour ces communications et pour les expropriations du Borgerweert suffira-t-il pour l'exercice en cours?

#### QUESTION.

La question suivante a été posée par un membre :

Où en est l'avancement des études pour le creusement du canal Burght-St-Gilles (Waes)?

Pour quelle époque seront-elles terminées?

#### QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

Quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises en vue de la création du nouvel Oorderen?

#### QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

Que compte faire le Gouvernement vis-à-vis de la ville d'Anvers, quant au prix à payer pour la reprise des canaux du Nord d'Anvers?

suffira pour faire face aux dépenses auxquelles il faudra pourvoir jusqu'au vote du Budget extraordinaire de 1910, tant pour les expropriations dans le polder de Borgerweert que pour l'établissement de nouveaux moyens de communication entre les deux rives de l'Escaut devant Anvers.

#### RÉPONSE.

L'avant-projet dressé pour la construction d'un canal entre Burcht et Saint-Gilles-Waes est à l'examen. Les opérations graphiques ont été poursuivies et, aussitôt que le tracé aura été adopté, il ne restera qu'à lever des profils en travers.

Le projet définitif sera dressé ensuite, et il est à présumer que toutes les études seront terminées vers le milieu de l'année prochaine, pourvu qu'en temps utile la Législature ait pu se prononcer sur un projet d'amélioration à exécuter à l'Escaut en aval d'Anvers.

#### RÉPONSE.

Mon Département n'a pas eu à examiner cette question.

#### RÉPONSE.

La ville d'Anvers devra payer à l'État le montant des travaux exécutés par celui-ci lorsqu'elle reprendra le bassin-canal et les darses dont il s'agit.

## QUESTION :

La question suivante a été posée par un membre :

Le Gouvernement se propose-t-il de créer un canal de Hasselt au canal de Louvain, soit par Saint-Trond et Tirlemont, soit par Diest et Aerschot ?

Où en sont les études ?

## QUESTION.

La question suivante a été posée par un membre :

Le Gouvernement persiste-t-il dans l'idée d'améliorer le cours de la Dyle jusqu'à l'embouchure du canal de Louvain au Sennegat ?

## QUESTION.

La question suivante a été posée par un membre :

Le Gouvernement accorderait-il des subsides — et dans quelles proportions — pour couvrir des frais d'expropriation provoqués par les communes et tendant à élargir la grande voirie et ses dépendances ? Ce, indépendamment des travaux à exécuter à cet endroit.

## QUESTION.

La section centrale demande que le crédit de 12 millions affecté aux routes soit l'objet d'une division complétant celle que le Ministre a adoptée.

Elle voudrait savoir pour combien

## RÉPONSE.

Mon Département n'a pas encore pris de décision en ce qui concerne la création d'un canal destiné à relier Hasselt au canal de Louvain; toutefois, ces travaux ne pourraient être entamés qu'après l'achèvement des nombreux travaux en cours d'exécution dans le pays.

Une simple étude d'avant-projet a été esquissée.

## RÉPONSE.

Oui.

## RÉPONSE.

L'État intervient ordinairement dans les acquisitions de terrains destinés à élargir les routes par voie d'alignement, à concurrence de la valeur du terrain non bâti.

Il arrive cependant que, par suite de circonstances spéciales, il majeure sa quote-part dans la dépense, par exemple dans le cas de la suppression d'une maison dont l'avancement sur la route constitue un danger pour la circulation générale.

## RÉPONSE.

Il n'est pas possible de répartir le crédit sollicité entre les diverses subdivisions de l'article 12.

Voici les prévisions pour 1909 :

1° Routes et raccordements : construction, redressement et amélio-

les routes, les squares, les subsides aux communes figurent dans le crédit proposé.

ration . . . . .	fr. 8,530,000
2° Squares et parcs publics dépendant des routes de l'État : création. . . . .	100,000
3° Subsides aux communes pour travaux d'amélioration de la voirie de l'État dans la traversée des agglomérations . . . . .	200,000
4° Construction de ponts ou subsides pour semblables ouvrages. . . . .	3,000,000
5° Rachat par l'État de routes et de ponts concédés; subsides aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats . . . . .	370,000
	<hr/>
Total. . . . .	fr. 12,000,000

#### QUESTION.

La question suivante a été posée par un membre :

Quel est l'état des études faites au sujet des inondations de la Sambre en amont et en aval de Charleroi?

Le Gouvernement a-t-il examiné la possibilité d'utiliser les deux premiers biefs donnant accès au canal de Bruxelles pour servir de garage aux bateaux en cas de crue? Est-il nécessaire d'aller créer un bassin en amont de Marchienne-au-Pont?

A quoi en est l'étude du dérasement de la Sambre canalisée dans la traversée de la ville de Charleroi?

Pourquoi le projet concernant la protection de la rive gauche en aval de Marchienne-au-Pont n'est-il pas soumis à l'adjudication?

De même, quels sont les travaux

#### RÉPONSE.

La Commission instituée pour l'étude de l'amélioration du régime de la Sambre continue ses travaux avec la plus grande activité.

En ce qui concerne le garage des bateaux en cas de crue, il y a lieu de faire remarquer que les deux premiers biefs du canal de Bruxelles ne présentent pas une surface d'eau suffisante pour le logement des nombreux bateaux à remiser.

La Commission d'étude examine la question du dérasement éventuel de la Sambre dans la traversée de Charleroi.

L'adjudication publique des travaux d'endiguement à effectuer à Marchienne (Providence), pour endiguer en cet endroit la zone atteinte par les crues, aura lieu le 6 août prochain.

nécessaires au dégagement des abords de la ville de Charleroi?

Quelle est la hauteur des reliquats de 1907 vantés par la note préliminaire?

#### QUESTION.

La Commission pour l'étude des questions relatives à l'amélioration de l'Escaut en rade et en aval d'Anvers a été instituée par arrêté royal du 31 mai 1907. Elle a été convoquée six fois seulement depuis son institution, les 16-17-18 décembre 1907, les 3-4 novembre 1908, les 21-22 décembre 1908, les 25-26 janvier, les 8-9 février, les 22-23 mars 1909.

Elle a tenu dix séances de discussion et a procédé à trois vues de lieux.

Monsieur le Ministre ne jugerait-il pas utile que la Commission pressât ses travaux, afin de mettre la Chambre à même de se prononcer bientôt sur la question, capitale pour notre métropole commerciale, de l'amélioration de l'Escaut maritime en rade et en aval d'Anvers?

Le service intéressé s'occupe de l'étude préliminaire des travaux nécessaires au dégagement des abords de la ville de Charleroi.

Le reliquat du crédit alloué par le Budget extraordinaire de 1907 pour l'amélioration de la Sambre est actuellement de fr. 463,453.56.

#### RÉPONSE.

J'ai prié M. le président de la Commission de vouloir bien hâter les travaux de celle-ci dans la mesure du possible.

Au moment où la section centrale adressait au Ministre des Travaux publics la question que l'on vient de lire, la Chambre de commerce d'Anvers lui faisait parvenir, de son côté, la lettre suivante :

« Nous avons l'honneur d'appeler votre bienveillante attention sur la longue interruption des travaux de la Commission chargée de l'étude des questions concernant l'amélioration de l'Escaut en rade et en aval d'Anvers.

» Ce fait inquiète vivement tous les milieux ; l'on craint, en effet, que la solution tant attendue n'en subisse un nouveau retard, si préjudiciable au développement de notre port, alors que tous les efforts doivent tendre à lui donner le rang qui lui revient.

» Confiants en votre sollicitude pour les intérêts vitaux en jeu, nous avons l'espoir que vous voudrez bien hâter la reprise des travaux de la commission et, vous remerciant d'avance, nous vous présentons, etc. »

La Chambre de commerce d'Anvers et le Parlement verront avec satisfaction la Commission donner suite à l'invitation du Ministre et au légitime désir des intéressés.

## QUESTION.

La section centrale demande à M. le Ministre de bien vouloir lui communiquer le plan du travail projeté à titre provisoire entre la montagne de la Cour et la rue Coudenberg. Elle désire annexer une réduction de ce plan à son rapport.

Elle demande quand on mettra la main à l'œuvre et quand le Ministre espère que le travail sera terminé.

## RÉPONSE.

Le plan demandé est ci-joint.  
Les travaux sont entamés.

La section centrale, en communiquant à la Chambre le plan de l'aménagement provisoire de la montagne de la Cour, tient à remercier M. le Ministre des Travaux publics de son envoi.

Le crédit relatif à cet aménagement étant voté, la section centrale ne pouvait faire appel qu'à la courtoisie du Ministre pour obtenir communication des plans d'exécution d'un travail déjà approuvé. Elle se félicite de ce que cet appel ait été entendu.

## QUESTION.

## Palais de Bruxelles

En 1905, le Gouvernement, en sollicitant un crédit de 1,000,000 de francs, déclarait que la dépense totale était évaluée à trois millions et demi.

Quel est le montant :

1° Des divers crédits alloués avec la date de l'allocation ?

2° Des dépenses effectuées jusqu'ici ?

Le libellé de la demande d'un crédit nouveau de 1,000,000 de francs :

« Ce crédit permettra d'achever les travaux en cours d'exécution et de poursuivre les travaux de parachèvement »,  
donne à craindre que de nouveaux crédits seront encore demandés.

La section centrale désire connaître quelle somme sera nécessaire pour achever le travail.

## RÉPONSE.

1° Les crédits alloués pour le Palais du Roi se sont élevés en :

1903 . . . . .	à fr.	1,000,000
1904 . . . . .	à fr.	2,000,000
1905 . . . . .	à fr.	1,500,000
dont fr. 49,762.46 sont tombés en annulation ;		
1907 . . . . .	à fr.	2,500,000
1908 . . . . .	à fr.	1,500,000

2° Tous les bâtiments longeant la place des Palais ont été trouvés dans un état de délabrement tel que, pour éviter tout danger par la suite, on s'est trouvé dans l'obligation de les démolir complètement et de les reconstruire; il en est résulté une dépense supplémentaire considérable.

Les dépenses effectuées s'élèvent à . . . . . fr.	5,862,717.59
Les sommes restant à payer, à . . . . .	2,126,076.09
Soit, au total . . . . . fr.	<u>7,988,793.48</u>

Les travaux de parachèvement des locaux intérieurs de la façade principale et de tous les abords extérieurs du Palais du Roi entraîneront encore une dépense totale approximative de . . . . . fr. 1,919,685 »

A cette somme il convient d'ajouter la dépense relative à la restauration reconnue indispensable des parties anciennes du Palais, soit ensemble . . . . . fr. 3,000,000 »

Total général. . . . . fr. 4,919,685 »

Comme il reste un disponible de . . . . . fr. 461,446.52  
la somme nécessaire pour achever tout le travail peut être évaluée à . . . . . fr. 4,558,238.48  
c'est-à-dire en chiffres ronds 4,500,000 francs.

Il resterait donc à solliciter ultérieurement un crédit de 3,500,000 francs.

Il a paru intéressant de donner connaissance à la section centrale de la lettre suivante, avec annexe, de l'architecte, M. Maquet.

« Bruxelles, le 5 juillet 1909.

« *A. M. Delbeke, Ministre des Travaux publics, à Bruxelles.*

» MONSIEUR LE MINISTRE,

» J'ai l'honneur de vous transmettre une copie du rapport sur les travaux à effectuer au Palais du Roi, de Bruxelles et qui fut adressé à M. le comte de Smet de Naeyer, Ministre des Finances et des Travaux publics, à la date du 6 avril 1906. Cette pièce rappellera à M. le Ministre qu'il ne s'agissait, dans le principe, que de l'application d'une façade nouvelle.

» Par la suite, on fut obligé de reconstruire d'énormes parties de bâtiments et de les décorer. Ces travaux considérables ne sont pas achevés.

» Pour couvrir leur dépense, j'estime qu'indépendamment de la somme de un million de francs, portée au budget de 1909, un million de francs sera encore nécessaire. Il ne m'est pas possible de préciser davantage cette somme, vu la vétusté et le mauvais état dans lesquels on a laissé les constructions auxquelles se raccordent les bâtiments nouveaux; chaque jour, en effet, on découvre encore dans les anciennes parties du palais des malfaçons qui créent des difficultés imprévues et compliquent les travaux.

» A cet ensemble de travaux formant un tout, l'État se préoccupe d'ajouter

ceux qui sont reconnus d'une nécessité absolue pour la réfection des bâtiments des parties anciennes. Dans le bloc dont la construction remonte à la création du palais, vers 1828, les toitures et les cheneaux n'existent en réalité plus, les gitages pourris dans les plafonds et les murs constituent un péril permanent ; enfin, les égouts doivent être entièrement reconstruits.

» La réfection complète de la cour d'honneur s'impose également et les salons de ce côté devront être restaurés.

» Enfin, des travaux importants aussi sont réclamés par l'État aux bâtiments élevés il y a une quarantaine d'années. Les constatations que l'on a faites à ce sujet ont fait reconnaître la nécessité de renouveler les toitures et celle de recouvrir les charpentes en bois d'une matière incombustible.

» Telles sont les réfections qu'il faut apporter à ces constructions, dans lesquelles on a employé, dans un esprit d'économie mal compris, du zinc au lieu de plomb et du bois au lieu de pierre.

» J'évalue la dépense des transformations à accomplir dans les deux anciennes parties du palais à trois millions de francs au moins.

» Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

» MAQUET. »

Voici le texte du rapport signalé dans la lettre qui précède :

« Le 6 avril 1906.

« *A Monsieur le comte de Smet de Naeyer, Ministre des Finances et des Travaux publics, à Bruxelles.*

» MONSIEUR LE MINISTRE,

» Comme suite à votre dépêche du 4 courant, n° 2293 B/11, 1<sup>e</sup> Direction, j'ai l'honneur de vous faire parvenir, en deux parties, un rapport sur l'état des constructions du Palais du Roi, à Bruxelles, dressé par mon conducteur des travaux, M. Delbruyère.

» Ce rapport ne laisse aucun doute sur l'état déplorable dans lequel se trouvait la construction de la partie des bâtiments longeant la place des Palais.

» Les constructions, telles qu'elles existaient, exigeaient d'impérieuses modifications et consolidations.

» Les fondations allant de 15 à 18 mètres de profondeur ont dû être démolies et reconstruites à grands frais, et non sans d'imminents dangers, tant pour le personnel des travaux que pour la stabilité du grand escalier. Le péristyle était fondé sur des maçonneries simulées qui n'étaient en réalité que de la terre.

» Dans les fondations des murs intérieurs se trouvaient des excavations de plusieurs mètres, qui avaient été pratiquées frauduleusement et sans aucun soin.

» Les murs en élévation, y compris ceux de l'escalier de Venise, étaient tous crevassés et fissurés; ils étaient creux et percés de nombreux tuyaux de fumée sans utilité. C'est ainsi qu'on a trouvé des cheminées encore garnies de crémaillères avec broches servant à rôtir les viandes, sans indice aucun de l'existence des défauts dans les parties qui formaient la base essentielle des bâtiments.

» D'un autre côté, on avait mis dans l'exécution de ces maçonneries une négligence telle qu'on y a trouvé des bois d'échafaudage revêtus d'une demi-brique de chaque côté et dont ces parties devaient cependant jouer le rôle le plus important au point de vue de la solidité. Il existait aussi des murs portant des charges considérables, formés par des pièces de bois décomposé.

» Les planchers ne tenaient plus, les poutres en bois étaient entièrement pourries dans les murs, et beaucoup d'entre elles se trouvaient engagées dans des tuyaux de fumée.

» La décoration de l'ancienne salle de bal au premier étage porte à faux d'une demi-brique sur le parquet.

» Les galeries circulaires présentent aussi quelques difficultés qui sont dues au mauvais sol et aux substructions des bâtiments primitifs.

» En résumé, rien ne faisait prévoir un état de choses aussi misérable et aussi dangereux à tous égards, état de choses qui nous a mis dans l'obligation de démolir et de reconstruire tous les bâtiments longeant la place des Palais, sur toute leur profondeur, à l'exception du grand escalier.

» Tous les travaux de modification et de consolidation touchent à leur fin et sont exécutés sous le contrôle et avec l'assentiment de M. Lagasse-de Loch, inspecteur général des Ponts et Chaussées, et des fonctionnaires de votre Département attachés à l'Administration des Bâtiments civils. Ces messieurs devront bien reconnaître qu'il était impossible, avant de démolir, de se rendre un compte exact des conditions lamentables dans lesquelles se trouvaient les constructions du Palais du Roi et que les dépenses qui en résultaient étaient inévitables en tout état de cause.

» Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

« MAQUET ».

\*  
\* \*

Il résulte de cette réponse que la dépense, au lieu des trois millions et demi prévus, s'élèvera au moins à treize millions.

En effet, il a été dépensé . . . . . fr.	7,988,793.48
Il est prévu une dépense nouvelle de . . . . .	4,919,685.00
Soit au total. . . . fr.	12,908,478.48

En portant cette somme, pour arrondir les chiffres, à 13 millions, nous demeurons probablement en dessous de la réalité.

Le Ministre dit en effet dans la réponse précitée, que les travaux de parachèvement entraîneront encore une dépense totale *approximative* de

4,919,685 francs, et M. l'architecte Maquet estime, de son côté, à 3 millions de francs *au moins* la dépense des transformations à accomplir dans les deux anciennes parties du palais.

La dépense primitivement prévue aura, en fin de compte, été quadruplée.

La section centrale espère que ce grave mécompte servira de leçon à tout le monde.

Il est à souhaiter que l'administration étudie plus à fond les travaux dont la direction lui est confiée.

Une étude préliminaire de la nature des fondations et de celle du terrain et un examen minutieux des constructions existantes eussent évidemment amené le Ministre, dès 1903, à modifier les prévisions qu'il a communiquées à la Chambre, prévisions que celle-ci aurait le droit de qualifier sévèrement.

D'autre part, 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.

#### QUESTION.

La question suivante a été posée par un membre :

Le Gouvernement a-t-il entamé les formalités nécessaires pour réaliser le projet consistant à annexer à la ville de Gand une bande de terrain d'une largeur de 250 mètres à 300 mètres sur les deux rives du canal de Terneuzen, de Meulestede (Gand) à Langerbrugge et Oostacker?

#### RÉPONSE.

Mon Département n'est pas saisi de la question.

Une réponse identique ayant été adressée à la section centrale par le Ministre de l'Intérieur et de l'Agriculture, les intéressés auront à introduire régulièrement leur demande s'ils veulent la voir étudier.

### MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'AGRICULTURE.

#### QUESTION.

Le crédit de deux millions prévu pour la voirie vicinale ne pourrait-il être augmenté? Les communes doivent attendre longtemps la liquidation des subsides qui leur sont alloués.

Quels sont les engagements pris?

#### RÉPONSE.

Les engagements pris par le Département de l'Intérieur et de l'Agriculture, en matière de voirie vicinale d'intérêt commun, s'élèvent au 1<sup>er</sup> juillet 1909 à 14,810,000 francs.

Il faudra pouvoir disposer probablement du tiers du montant de ces engagements dans le courant de l'année, c'est-à-dire avant le 1<sup>er</sup> juillet 1910, soit . . . . . fr. 4,937,000

A cette somme il y a lieu d'ajouter une dépense, pour l'amélioration de la voirie agricole, d'environ . . . . . 800,000

Total . . . fr. 5,737,000

Pour faire face à cette dépense, le Département dispose des crédits suivants :

Reliquat du crédit extraordinaire de 1908 . . . . . 2,247,626

Reliquat du crédit ordinaire de 1909 (réduction faite d'une somme de 100,000 francs réservée pour l'amélioration des cours d'eau et l'assainissement des fanges). . . . . 1,879,996

Crédit porté au budget des dépenses extraordinaires de 1909 2,000,000

6,127,622

Le disponible probable sur ces crédits au 1<sup>er</sup> juillet 1910 sera donc de . . . . . 6,127,622

— 5,737,000

soit 390,622

somme à laquelle il faut ajouter la moitié du crédit de l'article 58 du budget ordinaire de 1910, diminué d'une somme de 200,000 francs affectée à l'amélioration des cours d'eau et à l'assainissement des fanges . . . . . 1,500,000

L'excédent probable des crédits sur les dépenses sera, au 1<sup>er</sup> juillet 1910, de . . . . . 1,890,622

Il résulte de ce qui précède que le crédit de 2 millions, inscrit au budget des dépenses extraordinaires pour 1909, est suffisant pour assurer le service des subsides pour la voirie vicinale jusqu'au moment du vote du même budget pour l'exercice 1910.

Les retards dans la délivrance des subsides en faveur des communes ne proviennent, ni de l'insuffisance des ressources mises actuellement à la disposition du Gouvernement, ni de l'intervention de mon administration en vue de provoquer la liquidation de ces subsides.

Mon Département étudie le moyen de simplifier encore les formalités à remplir pour que ces sommes soient mises à la disposition des administrations communales.

## MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

### QUESTION.

Un membre a posé les deux questions suivantes :

1° Y a-t-il connexion entre le projet de jonction Nord-Midi et l'établissement de la nouvelle ligne vers l'Allemagne en vue du détournement des grands express?

### RÉPONSE.

1° Les trains venant d'Allemagne par la nouvelle ligne projetée d'Aix-la-Chapelle à Louvain aboutiront à Bruxelles-Nord. Ils continueront par la jonction jusque Bruxelles-Midi; puis, par la nouvelle ligne de Bruxelles-midi à Gand-St-Pierre,

2° Le tracé de cette nouvelle ligne, au delà de Tongres, est-il définitivement arrêté de manière à donner satisfaction aux intérêts légitimes des villes de Liège et de Verviers ? (Conformément aux promesses faites par M. le Ministre. — Chambre : 31 juillet 1907. — Sénat : 9 août 1907.)

QUESTION.

Un membre a posé les deux questions suivantes :

Le Gouvernement a-t-il l'intention de doter enfin les pilotes belges à Flessingue de canots à vapeur ?

A-t-il l'intention de compléter à nouveau l'éclairage et le balisage de l'Escaut maritime en y plaçant de nouvelles bouées lumineuses ?

ils iront à Ostende, en passant par Gand-St-Pierre, sans faire aucun changement de machine.

La même chose se fera pour les trains venant d'Ostende vers l'Allemagne.

Si la jonction Nord-Midi n'existait pas, on devrait faire rebrousser les trains de et vers l'Allemagne à Bruxelles-Nord, comme cela se fait maintenant.

2° Pour la ligne vers l'Allemagne au delà de Tongres, aucun tracé n'est définitivement arrêté.

RÉPONSE.

Depuis plusieurs mois, une embarcation à moteur est employée à l'échange des pilotes en rade de Flessingue. Destinée à la station de Zeebrugge, elle a été utilisée à Flessingue avant que l'administration adoptât un type définitif pour cette rade.

Bien que les résultats aient été reconnus satisfaisants, il a été commandé, pour le transbordement des pilotes à Flessingue, une embarcation répondant mieux encore aux besoins de ce service et pourvue notamment d'un moteur plus puissant.

Le balisage de l'Escaut ne laisse rien à désirer.

Quant au complément d'éclairage du fleuve tel qu'il a été déterminé par le Gouvernement néerlandais, il sera à très bref délai entièrement accompli et les grands navires pourront alors pratiquer l'Escaut sans

## QUESTION.

Un membre a posé les deux questions suivantes :

1° La recette réalisée par les malles à turbines justifie-t-elle la construction de deux nouvelles malles ?

2° On demande pourquoi au projet de Budget extraordinaire de 1909 figure un crédit pour la construction de deux malles à turbines, alors qu'en 1908 il était question d'en construire une seule (voir observations relatives à l'art. 4 du tableau dans le rapport de la section centrale de 1908).

qu'il soit nécessaire ou utile d'augmenter par la suite le nombre des feux à terre, des bouées lumineuses et des balises éclairées.

## RÉPONSE.

Il n'est pas possible d'indiquer la part d'augmentation de recettes réalisée par la mise en service du paquebot à turbines «Princesse Élisabeth»; mais on peut affirmer que la réussite de ce vapeur extra-rapide, réussite reconnue autant à l'étranger qu'en Belgique, a accru le renom du service entre Ostende et Douvres.

Il s'agit, au surplus, par la construction de deux autres steamers de même type, de soutenir la concurrence active des lignes similaires qui perfectionnent constamment leur matériel naval, et d'améliorer, par l'accélération des transports de jour entre Ostende et Douvres, les communications entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche, etc.

L'administration est obligée de tenir grandement compte des améliorations que les lignes concurrentes ne cessent d'apporter dans les transports des voyageurs et des correspondances; ces améliorations consistent notamment dans la multiplication des navires de grande vitesse, actionnés par des machines à turbines et pourvus du dernier confort pour les passagers.

Si, dans cette lutte de plus en plus âpre, le service belge ne se réglait point sur les lignes rivales, il risquerait de perdre une partie de sa clientèle, tout au moins de voir stagner le mouvement croissant de passagers que l'on constate depuis trois ans.

Il est à signaler d'autre part que si un second paquebot du type *Princesse Élisabeth* viendrait coopérer avantageusement à l'exécution de traversées extra-rapides, l'administration ne pourrait cependant pas, avec deux navires semblables, réduire les durées réglementaires actuelles des traversées en ce qui concerne ceux des services qui ont la préférence des voyageurs; pour assurer ces services dans des conditions de vitesse supérieure, trois paquebots à turbines sont indispensables; dans ces conditions seulement, les correspondances de jour entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, l'Autriche, etc., viâ Ostende, pourront être accélérées avantageusement.

Considération qui n'est pas à négliger, en commandant simultanément deux paquebots à turbines, au lieu d'attendre jusqu'à l'année prochaine pour le second — considéré en principe comme indispensable, — le Gouvernement a obtenu des conditions pécuniaires meilleures.

## QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

On demande que Mouscron ne demeure pas plus longtemps exclu de la liste des stations à aménager. Mouscron est bureau de douane; 114 trains y passent chaque jour.

L'administration y fait 3 millions de recettes. Des plans existent. Des bordures de trottoir en grand nombre sont approvisionnées dans la station. Pourquoi ne met-on pas la main à l'œuvre?

## RÉPONSE.

Des crédits considérables ont déjà été affectés à l'aménagement des installations du service des marchandises à Mouscron et les travaux se poursuivent.

Pour établir dans les conditions du plan approuvé les installations du service des voyageurs et notamment les trottoirs nouveaux (qui auront une longueur respective de 585 et 545 mètres et une largeur minima de 8 mètres), il est indispensable de supprimer plusieurs des voies utilisées actuellement pour le service des marchandises; cette

## QUESTION.

La section centrale insiste pour la mise à double voie des lignes d'Aerschot à Hasselt et de Hérenthals à Turnhout. Aussi longtemps que cette dernière ligne ne sera pas doublée, la grande gare de Weelde-Merxplas ne servira à rien.

## RÉPONSE.

suppression ne pourra se faire que lorsque l'état d'avancement des travaux aura permis de disposer d'un plus grand nombre de voies nouvelles.

Il est vraisemblable que les nouveaux trottoirs pourront être établis pour le printemps de 1910.

On s'occupera ensuite de la construction du couloir souterrain destiné à relier les deux trottoirs et qui fait également partie du plan approuvé. Cet ouvrage pourra probablement être construit en 1911.

La seconde voie existe entre Aerschot et Diest, elle a été mise en service le 1<sup>er</sup> octobre 1907.

Les travaux de dédoublement de la ligne entre Diest et Hasselt sont en cours d'exécution, ils seront vraisemblablement terminés pour le mois d'octobre prochain.

Par la gare de Weelde-Merxplas passent actuellement tous les transports, qui normalement doivent emprunter, dans un sens ou dans l'autre, la ligne de Turnhout à Tilbourg.

Exception est faite pour certains transports acheminés par trains de voyageurs et qui, pour gagner du temps, suivent la voie d'Esschen.

L'établissement immédiat de la double voie entre Weelde-Merxplas et Hérenthals ne se recommanderait que s'il était nécessaire de dégager la ligne d'Esschen à Anvers, et encore faudrait-il, dans ce cas, que la double voie fût prolongée sur le territoire néerlandais.

Or, dans la situation actuelle, cette mesure d'exploitation ne s'impose pas.

Les travaux de doublement de

cette ligne seront entrepris en temps utile, de manière à être terminés dès que l'exploitation à double voie sera devenue nécessaire.

L'établissement d'une double voie entre Weelde-Merxplas et Hérenthals a été promis, il y a quelques années, pour 1910.

Si la double voie demandée ne s'impose pas dans la situation actuelle, on ne peut que répéter que l'immense gare nouvelle de Weelde-Merxplas ne sert à rien et que l'administration eût mieux fait de se contenter de l'ancienne gare en attendant que la double voie vers Anvers fût nécessaire.

#### QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

Où en sont les travaux de transformation promis à la gare d'Hérenthals et ceux d'aménagement de la gare de Ramsel, décidés en 1904 ?

#### QUESTION.

Les gares de Selzaete, Moerbeke (Waes), Maldegem, Eecloo, Tirlemont (tunnels sous les voies), Braine-l'Alleud, Zonhoven, Kermpt figurent-elles sur la liste des gares à aménager en 1909 ?

#### RÉPONSE.

Les propositions d'exécution pour ce qui concerne l'aménagement transitoire de la gare d'Hérenthals sont dressées.

En ce qui concerne Ramsel, la transformation du point d'arrêt en halte est un fait accompli depuis mai 1908. Quant aux travaux d'aménagement de cette halte, en vue de son affectation au service des grosses marchandises, les propositions d'exécution sont à l'étude et pourront vraisemblablement être arrêtées très prochainement.

#### RÉPONSE.

Ces gares ne figurent pas dans la liste de celles dont l'aménagement est prévu au projet de Budget extraordinaire de 1909. Toutefois cette liste n'est pas limitative ; si la situation des études ou des acquisitions de terrains le permet, il pourra être exécuté à charge des crédits figurant au budget extraordinaire d'autres travaux que ceux indiqués explicitement. C'est ainsi que, bien que la station de Braine-l'Alleud ne figure pas au programme de 1909, il y sera établi immédiatement un tunnel, pour la circulation publique à la traversée des voies, à proximité du passage à niveau près de la bifurcation des lignes de Bruxelles-Midi et de Braine-le-Château.

## QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

ART. 6. — *b)* Les bâtiments destinés au télégraphe central de Charleroi sont édifiés depuis un an environ et le gros œuvre parachevé. Qu'attend-on pour faire les derniers aménagements, y annexer un service postal et ouvrir les bureaux au public ?

ART. 6. — *c)* Quand le Gouvernement compte-t-il mettre en activité le réseau souterrain des téléphones à Charleroi; la plupart des abonnés sont pourvus des appareils nouveaux depuis plus de six mois et l'achèvement ne se termine point ?

La somme de 765,000 francs prévue n'est-elle pas insuffisante, s'il existe plusieurs réseaux dans l'état où se trouve celui de l'agglomération industrielle de Charleroi ?

## QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

D'autre part, à Eecloo on installe une plaque tournante de 18<sup>m</sup>,50 pour le virage des locomotives; à Kermpt on établit une voie pour le chargement des bois en grume.

## RÉPONSE.

La mise sous toit de l'hôtel de la place du Sud n'est terminée que depuis le 5 septembre 1908.

A la suite de diverses instances, il a été décidé que les bâtiments destinés au début exclusivement au service des télégraphes, seraient occupés également par un bureau postal.

Sitôt la répartition des locaux achevée entre les administrations intéressées, il sera possible de poursuivre les travaux d'aménagement intérieur et d'y faire les installations nécessaires.

Les installations du réseau souterrain sont en cours d'exécution et se poursuivent normalement.

Il reste à effectuer notamment la réception de diverses fournitures. L'administration des télégraphes fait le nécessaire pour que la mise en activité du réseau souterrain de Charleroi soit réalisée le plus tôt possible.

L'administration dispose des crédits nécessaires au paiement des travaux relatifs à l'établissement du réseau souterrain de Charleroi. La somme de 765,000 francs qui figure au paragraphe *e* de l'article 6 du tableau du Budget extraordinaire de 1909 se rapporte à des travaux projetés dans d'autres localités. Ils seront suffisants pour les travaux à effectuer au cours de l'exercice.

## RÉPONSE.

Avant la prise du décret d'utilité publique et préalablement à toute

Le Gouvernement ne pourrait-il pas admettre comme règle en matière de travaux publics, que les plans d'appropriation, de création des dits travaux, soient soumis aux autorités communales préalablement à toute approbation définitive; ce, notamment, lorsqu'il s'agit d'un dispositif modifiant les niveaux et accès de la voirie desservant la population, déplaçant ou supprimant le mouvement et la circulation sur tel ou tel tronçon de route?

#### QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

Quels sont les principes directeurs du Gouvernement en ce qui concerne les travaux sollicités par les communes à l'occasion des travaux publics dépendant des administrations de chemin de fer et des travaux (voirie par terre et par eau)?

Les administrations intéressées prétendent généralement limiter leur intervention au prix du travail tel qu'il est nécessaire pour les besoins du service, sans s'inquiéter des développements nécessités par l'accroissement du mouvement général.

Exemple : Le Département des Chemins de fer modifie le profil d'une voie ou élargit son assiette. Il modifie les travaux d'art. Une ville ou une commune demande l'agrandissement du viaduc : l'État exige le paiement intégral du surplus de la dépense.

Pourquoi le Gouvernement ne devrait-il pas refaire ces dispositifs dans l'état de progrès auquel la région est arrivée?

Ne serait-il pas préférable de voir le Département des Chemins de fer

exécution, les projets sont toujours soumis à l'enquête de commodo et d'incommodo prescrite par la loi, au cours de laquelle tous les intéressés, y compris les communes, peuvent faire valoir leurs objections. Celles-ci sont toujours examinées et les projets sont éventuellement modifiés avant la prise du décret d'utilité publique.

#### RÉPONSE.

Dans l'étude des projets, l'administration tient toujours compte des besoins de la circulation pour déterminer la largeur des voies de communication ou l'ouverture des ponts dont elle projette la construction. Elle prévoit même, dans la mesure du possible, l'accroissement que cette circulation peut subir. Ces projets ainsi élaborés sont soumis à l'avis des administrations communales intéressées lors de l'enquête de commodo et incommodo qui précède leur exécution. Les communes peuvent par conséquent produire toutes les objections qu'elles jugent utiles de faire valoir. L'administration tient compte de toutes les objections fondées. Les ouvrages d'art et les voies de communication sont donc établis dans les meilleures conditions.

Par suite de travaux réalisés par les communes (par exemple la création de nouveaux quartiers), il arrive que la circulation augmente et que les ouvrages deviennent insuffisants. L'État ne peut être tenu d'améliorer à ses frais une situation qui est la conséquence des travaux communaux. Les travaux qu'il y aurait lieu

et celui des Travaux publics prendre à leur charge tous les aménagements nécessaires pour correspondre aux besoins généraux et locaux ?

QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

Art. 3. — Quels sont les achats et travaux que le Gouvernement compte réaliser en 1909 :

- 1) Par adjudication.
- 2) En régie.
- 3) Achats de terrains?

A) Dans les gares de Monceau-sur-Sambre, Charleroi et gares voisines (quelles sont-elles?), Obaix-Buzet, Montignies (est-ce Montignies-sur-Sambre ou Montignies-le-Tilleul.)?

C) Montignies-Acoz (même question).

Il importerait notamment de développer quelque peu les renseignements fournis par le tableau dressé par le Gouvernement et déjà distribué.

de faire constituent uniquement une amélioration de la voirie, et la dépense ne peut donc lui incomber.

Si, par suite de vétusté, des ouvrages doivent être reconstruits ou s'ils doivent être modifiés, l'administration veille à les mettre en rapport avec les besoins locaux.

RÉPONSE.

L'administration compte que, moyennant la mise à sa disposition par la Législature de la totalité des crédits sollicités, elle pourra effectuer les travaux ci-après dans les gares citées dans la question ci-contre.

Monceau-sur-Sambre : travaux d'aménagement, y compris les travaux de construction d'une remise aux locomotives. . fr. 1,260,000

Charleroi et gares voisines (Charleroi - Ouest et Charleroi - Ville haute), travaux d'aménagement  
fr. 700,000

Montignies-formation (sur la commune de Montignies-sur-Sambre), travaux d'aménagement et construction des bâtiments secondaires pour le service de la remise fr. 273,000

Quant aux achats de terrains que l'on pourrait réaliser en 1909, il n'est pas possible d'en indiquer le montant, eu égard à l'importance de ces acquisitions. La dépense variera suivant les prétentions des expropriés et notamment suivant l'importance des immeubles qui seront acquis cette année. On peut présumer toutefois que la somme relativement minime de 17,750 francs nécessaire pour acquérir les terrains à Obaix-Buzet sera dépensée dans le courant de cet exercice.

Il n'est pas possible d'indiquer, sauf en ce qui concerne ceux de construction d'une remise aux loco-

tives à Monceau (400,000 fr. environ) et d'un atelier de vernissage à Charleroi (45,000 fr. environ), les travaux qui seront exécutés en régie ou par adjudication publique; mais on peut prévoir que la majeure partie de ces travaux seront exécutés par voie d'entreprises.

En ce qui concerne la ligne de Montignies à Acoz, une somme approximative de 30,000 francs sera nécessaire pour liquider les quatre procès d'expropriation (deux sur Châtelet et deux sur Bouffioulx) entamés jusqu'à présent et dont on peut prévoir l'issue dans le courant du présent exercice.

#### QUESTION.

En vertu de l'article 6 du Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1908, le Ministre des Chemins de fer a été autorisé à commander du matériel en avance sur les exercices 1909, 1910 et 1911. Dans quelle mesure a-t-il fait usage de cette autorisation? Celle-ci a-t-elle procuré quelque avantage au Trésor?

#### RÉPONSE.

Les quantités suivantes de matériel ont été commandées sur les crédits de 1909, 1910 et 1911 :

1909		
Traction,	17,839,763.20	} 34,293,909.80
Transport,	16,454,146.60	
1910		
Traction,	9,555,830.47	} 22,241,115.47
Transport,	12,685,285 »	
1911		
Traction,	(1)	} 10,869,982 »
Transport,	10,869,982 »	

(1) Il sera commandé, au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1910, cent machines à fournir en 1911 aux conditions de commande et de paiement des marchés conclus pour 1909 et 1910. Les prix consentis suivant le barème arrêté le 15 juillet 1908 serviront de base et seront augmentés ou diminués d'après les cours des métaux, etc., à la date de la passation de la commande.

Dès à présent, il a été commandé, en vue de faciliter la participation des constructeurs à l'Exposition de Bruxelles et à valoir sur les commandes prévues pour 1911, du matériel de traction pour 2,352,721 fr. 60 et du matériel de transport pour fr. 705,798.77. Ce matériel sera payé aux prix des dernières adjudications.

## QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

Pour quel montant figurent à l'article 3 les dommages-intérêts qui y sont prévus ?

## QUESTION.

Un membre pose la question suivante :

Quel sera le coût approximatif des aménagements de la gare de Courtrai ?

## QUESTION.

Un membre pose la question suivante :

Est-il exact qu'on cherche à modifier la convention relative à la ligne directe vers l'Allemagne et que cette modification permettrait d'aller directement à Bleyberg-Aix-la-Chapelle, sans devoir — comme l'impose la convention signée — aller par Welkenraedt ?

Si l'on va par Welkenraedt, ne pourrait-on modifier la convention de façon à engager les voyageurs allemands à aller directement de Welkenraedt à Aix-la-Chapelle ou même de Welkenraedt à Düren ?

Il en résulte un bénéfice au profit du Trésor, résultant de la situation favorable du cours des métaux au moment des adjudications. Mais il en résulte un avantage plus considérable pour les nombreux ouvriers qui, grâce à ces mesures, ont, malgré la crise, échappé au chômage.

## RÉPONSE.

Pour fr. 449,919.24.

## RÉPONSE.

Le coût des aménagements des gares de Courtrai (Courtrai-voyageurs, Courtrai-marchandises et Courtrai-formation) est évalué à 3,500,000 francs en chiffres ronds.

## RÉPONSE.

Nous n'avons reçu jusqu'à présent aucune communication du gouvernement prussien relative à une modification du tracé de la ligne.

## Le service téléphonique.

## QUESTION.

Le journal *Le Bien Public* a publié, le 15 février 1909, le tableau et l'article suivant :

PAYS.	Nombre d'habitants.	Nombre de bureaux centraux.	Nombre de cabines publiques.	Nombre de postes d'abonnés.	Prix moyen de l'abonnement.
					Francs.
Allemagne .	68,000,000	5,437	31,654	668,148	118
France . .	40,000,000	5,379	9,442	152,072	175
Suède . .	5,000,000	1,726	1,306	134,988	171
Danemark .	2,500,000	682	1,227	61,144	96
Suisse . .	3,500,000	384	1,107	59,273	81
Belgique. ,	7,000,000	182	163	30,448	202

« Un petit exemple permettra au public de juger de la chinoiserie des tarifs en vigueur : Une personne habitant à la station vicinale d'Heusden demande à être raccordée au groupe téléphonique de Gand. Son habitation est à 7 kilomètres, à vol d'oiseau, du bureau central de Gand, et seulement à 6 1/2 kilomètres de celui de Lemberge. Quoique plus rapprochée de Lemberge que de Gand, cette personne payera 530 francs, raccordée à Lemberge avec un service incomplet, alors que raccordée à Gand avec un service complet de jour et de nuit, elle ne paiera que 400 francs. Il est temps que ces chinoiseries prennent fin, tant dans l'intérêt public que dans celui du développement du service téléphonique en Belgique. »

Le tableau donné par le *Bien Public* est-il exact ?

La chinoiserie qu'il signale est-elle réelle ?

## RÉPONSE.

Les chiffres du tableau reproduit par le *Bien Public*, d'après l'*Echo de Paris*, sont fidèlement puisés, quant aux 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> colonnes, dans la statistique officielle publiée, pour 1906, par le Bureau international de l'Union télégraphique de Berne. Mais il importe de faire remarquer que ce bureau s'est gardé de tirer des éléments indiqués les nombres de la dernière colonne.

L'auteur des calculs paraît avoir cherché le prix moyen de l'abonnement en divisant le total des recettes provenant des abonnements au service local par le nombre des postes en service. En opérant ainsi, les quotients obtenus donnent, non pas le prix moyen de chaque abonnement, mais le produit moyen d'un poste téléphonique, calculé sur l'ensemble des postes primaires

et des postes secondaires. Or, la redevance due pour ces derniers étant beaucoup moindre que l'abonnement afférent au poste primaire, il résulte du mode de calcul que le produit moyen par poste est d'autant plus faible que le nombre des postes secondaires est relativement plus élevé.

Pour ce qui concerne la Belgique, les 30,448 postes indiqués dans la statistique officielle de 1906 représentent 26,071 postes primaires et 4,377 postes supplémentaires.

Il est évident que les comparaisons du tableau ne sont rationnelles que si les chiffres des recettes sont comparables, c'est-à-dire représentent des prestations analogues de la part de toutes les administrations. Or, il n'en est pas ainsi, et nous croyons que la somme des avantages accordés au public est beaucoup plus importante en Belgique qu'à l'étranger, ainsi que le démontrent succinctement les exemples suivants :

1° Dans beaucoup de pays, l'aire d'exploitation d'un réseau local s'arrête aux limites des villes ou communes sièges des bureaux centraux. En Belgique, nous avons des exploitations dénommées *groupes téléphoniques*, qui comprennent chacune un nombre de réseaux qui augmentent chaque fois que les circonstances le permettent. C'est ainsi que le groupe de Bruxelles, qui ne comprenait que deux bureaux centraux, lors de la reprise par l'État, en 1893, en comporte actuellement dix-neuf. Pour le prix de l'abonnement, on peut téléphoner dans toute l'étendue du groupe, soit à des distances atteignant 90 kilomètres. Il est loin d'en être ainsi partout.

2° Nous ne demandons rien pour l'échange des télégrammes, par voie téléphonique, entre l'abonné et le bureau télégraphique raccordé au réseau local, et nous pensons bien ne pas nous tromper en disant que la Belgique est à peu près la seule qui montre une telle libéralité. Les divers pays réclament généralement 10 centimes, certains réclament même une taxe de 1 centime et plus par mot. En ne réclamant que 10 centimes par télégramme, l'administration eût encaissé 205,655 francs en 1908.

3° Nous permettons à nos abonnés et à leurs employés de téléphoner gratuitement à partir des bureaux publics, dans tout le groupe local. Il n'en est pas ainsi ailleurs.

Nous pourrions citer d'autres faits pour démontrer que la comparaison exposée n'est pas en situation, mais nous pensons qu'il serait superflu de le faire. Nous ajouterons cependant que par *bureaux publics* nous entendons les bâtiments dans lesquels fonctionnent ces bureaux et non le nombre de cabines accessibles au public. Le bureau public de Bruxelles (Bourse financière) comporte à lui seul environ quarante cabines. Or, certaines administrations ne font pas la distinction entre le nombre des bureaux publics et le nombre des cabines. En Belgique, précisément à cause du caractère forfaitaire absolu des abonnements, chaque poste d'abonné peut être constitué, au gré de celui-ci, en une station publique, où les communications dans toute l'étendue du groupe local sont gratuites pour les tiers. L'administration n'est donc pas obligée de multiplier outre mesure les postes publics officiels, où le demandeur a à payer une taxe de 25 centimes par conversation.

Il n'est pas certain que les diverses administrations donnent à l'expression *bureau central* la signification que nous lui attribuons. Certaines comprennent sous ce vocable les petits bureaux centraux fonctionnant dans des établissements particuliers où ils desservent un nombre plus ou moins grand de postes téléphoniques (grands hôtels, usines, ateliers, etc.). Nous ne le faisons pas. Il se peut encore que le régime téléphonique du pays oblige à la multiplication des bureaux centraux. En Suisse, par exemple, chaque ville ou commune a un réseau strictement local.

Au surplus, certaines grandes villes, telles que Paris, Londres, Berlin, etc., ont un grand nombre de bureaux centraux. En Belgique un seul existe jusqu'à présent dans les plus grandes agglomérations.

A la date du 23 février 1909 il existe 213 bureaux centraux desservant 32,409 postes primaires d'abonnés.

Le système forfaitaire actuel engendre des abus véritablement excessifs, qui entraînent à d'importantes charges d'exploitation non compensées par les produits, et la majeure partie des postes communaux (ceux-ci jouissant d'une réduction d'abonnement de 35 p. c.) ne se font pas faute de réclamer chaque jour un nombre considérable de conversations gratuites.

**NOMBRE DE POSTES D'ABONNÉS.** — Les grandes capitales possèdent beaucoup d'établissements de tous genres où se fait sentir le besoin d'un grand nombre de postes téléphoniques reliés à un commutateur local, par lequel la communication est livrée avec le bureau central officiel et, par là, avec les autres abonnés. Indépendamment des grands hôtels, des usines, ateliers et magasins importants, il est des immeubles loués à des locataires différents auxquels le propriétaire fournit le téléphone, comme il le fait des appareils de chauffage central, d'éclairage, d'alimentation d'eau, etc. Aussi longtemps que la tarification téléphonique est basée sur le régime forfaitaire à usage illimité, les administrations n'ont aucun intérêt à favoriser par des modérations de redevances la multiplication des postes secondaires; il en est tout autrement dans le régime des conversations taxées. C'est ainsi que, en Allemagne, le rapport du nombre des postes secondaires aux postes primaires doit être important, et c'est en partie pourquoi l'on a obtenu le faible quotient de 118 francs pour le produit moyen d'un poste d'abonné.

L'exemple de taxation donné par le *Bien public* à propos des tarifs du groupe de Gand est exact.

Les tarifs actuels présentent diverses anomalies qui disparaîtront à l'occasion de la prochaine révision des tarifs. L'existence de ces anomalies s'explique comme il suit :

Il est exact que, par application des tarifs actuels, un particulier établi à 7 kilomètres du centre du réseau de Gand et à 6 1/2 kilomètres du centre du réseau auxiliaire de Lemberge, ou de tout autre réseau auxiliaire du groupe gantois, ne pourrait obtenir le raccordement de son habitation au réseau auxiliaire que moyennant le paiement d'une redevance annuelle de 530 fr., tandis que le reliement direct du même établissement au bureau central de Gand ne serait taxé qu'à raison de 400 francs l'an.

Il s'agit là d'une situation essentiellement provisoire due aux circonstances suivantes :

Les reliements d'abonné effectués par l'ex-concessionnaire du réseau téléphonique de Gand étaient, en général, constitués par un seul fil métallique, la terre tenant lieu de fil de retour. Tout abonné qui désirait disposer d'un raccordement entièrement métallique (double fil) avait à payer une surtaxe fixée à 50 p. c. de la redevance afférente à la ligne et au poste primaire.

Ces règles furent maintenues provisoirement par l'État, en 1893, lorsqu'il reprit l'exploitation du réseau gantois.

D'autre part, dans les réseaux auxiliaires qui furent créés, à partir de 1893, pour former le groupe téléphonique actuel de Gand, l'administration imposa le reliement par double fil à tous les abonnés et elle leur appliqua les redevances prévues dans le réseau principal de Gand pour les reliements à fil simple, augmentés d'un supplément de 10 francs pour chaque demi-kilomètre de ligne à vol d'oiseau, avec minimum de 20 francs pour le premier kilomètre.

A l'occasion de la transformation du réseau de Gand, en 1904, tous les abonnés de ce réseau furent également pourvus d'un raccordement à double fil et l'arrêté royal du 31 décembre de la même année supprima la surtaxe qui avait jusqu'alors été perçue dans ledit réseau du chef de l'emploi d'un second fil.

Quant à la surtaxe exigée dans les réseaux auxiliaires du groupe gantois, comme elle était relativement peu élevée et qu'elle avait pour effet d'atténuer les charges que s'imposait l'administration dans l'intérêt des abonnés, en multipliant les bureaux centraux dans les environs des grands centres, il fut décidé de la maintenir jusqu'à la révision générale des tarifs téléphoniques, et c'est ainsi qu'actuellement les abonnés de ces réseaux auxiliaires se voient appliqués un tarif moins avantageux que celui qui est en vigueur dans le réseau propre de Gand.

Une situation analogue se présente dans les groupes de Bruxelles, de Liège et de Mons.

La révision des tarifs téléphoniques étant sur le point d'être réalisée, il ne semble pas, à moins de nouvelles circonstances, qu'il y ait lieu de rapporter la décision susdite.

Pour le surplus, dans des cas tels que celui d'Heusden, nous laissons au particulier intéressé la faculté de se faire raccorder au bureau central principal du groupe, c'est-à-dire de réclamer la combinaison la plus avantageuse à son point de vue, pourvu qu'il consente à s'engager pour une durée minimum de trois années au lieu d'une. Nous faisons, en somme, application, dans l'espèce, de la règle qui a été adoptée en vue de prémunir l'administration, dans une certaine mesure, contre les conséquences onéreuses de mutations d'abonnés d'un réseau dans un autre.

Tout raccordement effectué à un bureau central autre que le plus rapproché, à la demande de l'abonné, est subordonné à la souscription d'un engagement d'au moins 3 ans; cette durée minimum est portée à 5 ans lorsqu'il s'agit d'un raccordement d'une longueur, à vol d'oiseau, de plus de

10 jusqu'à 15 kilomètres; au delà de 15 kilomètres, chaque cas fait l'objet d'un examen spécial.

QUESTION.

L'unification de tous les réseaux est-elle possible ?

RÉPONSE.

Cette question a été soulevée à diverses reprises et le Gouvernement a fait connaître plusieurs fois les raisons qui s'opposent à l'adoption de pareille mesure. C'est ainsi qu'à l'occasion de l'examen du Budget extraordinaire de 1906, la réponse suivante a été adressée à la section centrale :

« L'unification du réseau téléphonique, c'est-à-dire la suppression de la taxe interurbaine actuellement exigée pour les communications entre groupes locaux, aggraverait d'une façon exorbitante les charges de l'exploitation, à raison de la nécessité d'augmenter dans une très large mesure les circuits entre les centres principaux et auxiliaires, ainsi que le matériel et le personnel des divers bureaux centraux; cette exagération des charges devrait avoir pour corollaire un relèvement des redevances d'abonnement dans tous les groupes téléphoniques, au détriment de la grande majorité des abonnés : la masse de ceux-ci, qui n'a que très rarement à téléphoner en dehors du groupe local, supporterait la plus grande part des dépenses qui seraient faites pour diminuer les charges d'un petit nombre.

» L'unification aurait, en réalité, un résultat absolument contraire à celui que l'on doit s'efforcer d'atteindre : la pénétration de l'usage du téléphone dans les classes les plus nombreuses de la population ; la mesure serait donc anti-démocratique au premier chef.

« Elle conduirait, au surplus, à une dépression profonde du mouvement télégraphique interne. »

QUESTION.

Ne pourrait-on éviter les frais considérables du contrôle du nombre des taxations en établissant trois sortes d'abonnement sans contrôle :

1° *Abonnement local* :

a) A 100 francs pour tout abonné qui n'est pas une banque, un agent de change, un journal, un garage d'autos, une usine, un commissionnaire-expéditeur, une agence maritime, un hôtel, un restaurant, un café...

b) A 250 francs pour ces derniers;

2° *Abonnement provincial*, 400 francs;

3° *Abonnement général*, 1,200 francs.

L'ABONNEMENT LOCAL donnerait le droit de causer avec tous les abonnés dans un rayon de 10 kilomètres.

L'ABONNEMENT PROVINCIAL. — Pour les abonnés d'une province. Moyen-

nant 300 francs de supplément, on pourrait causer avec les abonnés de deux provinces.

L'ABONNEMENT GÉNÉRAL. — Pour les abonnés de tout le pays.

#### RÉPONSE.

Cette question se rattache directement à la revision de nos tarifs téléphoniques, qui est à l'étude.

Le Gouvernement ne peut se prononcer sur les taxes indiquées, à moins d'un examen approfondi. Cependant, il y a lieu de faire remarquer de suite que dans le système préconisé les abonnés d'Arlon paieraient 400 francs le droit de correspondre avec des réseaux de la province de Luxembourg, alors qu'aujourd'hui ils acquittent 150 francs seulement, et que les abonnés de Hasselt, admis à converser aujourd'hui pour la même somme avec Landen et Tirlemont, auraient à déboursier dorénavant  $400 + 300 + 300$  (trois provinces) = 1000 francs.

#### QUESTION.

On prétend que l'administration n'augmente pas les facilités du téléphone, de crainte d'accroître le déficit du télégraphe.

#### RÉPONSE.

C'est une erreur. Le Gouvernement a donné au téléphone tout le développement dont ce service était susceptible, en n'ayant égard que dans une juste mesure aux intérêts de l'exploitation télégraphique. La multiplication des réseaux dans les groupes, bien qu'agissant défavorablement sur le mouvement des télégrammes, a été poursuivie activement depuis l'origine. La taxe téléphonique interurbaine de 1 franc représente, avec un très grand avantage de mots et de temps, le prix d'un télégramme ordinaire de quinze mots avec réponse. D'ailleurs, on serait fondé à reprocher au Gouvernement de ne tenir aucun compte de la productivité du service télégraphique, qui a exigé des capitaux considérables encore non amortis.

#### QUESTION.

On dit aussi que l'administration des téléphones fait des dépenses inconsidérées (à Ostende : 12,000 abonnés prévus sur 50.000 habitants).

#### RÉPONSE.

Cette indication est prématurée, puisque les cahiers des charges ne sont pas encore publiés. Elle n'est, du reste, pas exacte. Les installations seront faites en tenant compte de l'extension normale à provenir, non seulement de la population fixe d'Ostende, mais encore des besoins spéciaux qui se manifestent pendant la saison balnéaire.

## QUESTION.

En 1906, le Gouvernement répondait à la section centrale que la transformation des grands réseaux serait entièrement terminée en 1907. L'est-elle?

## RÉPONSE.

Les grands réseaux de Bruxelles, Liège et Gand sont transformés. Le réseau d'Anvers, à peu près complètement transformé actuellement, sera mis en activité à la fin de cette année; l'incendie des anciennes installations en a retardé la transformation.

En outre, on poursuit activement les travaux de l'espèce en cours à Charleroi et à Verviers; d'autres réseaux, tels que Mons, Ostende, Namur, etc., viendront ensuite, dans les limites des crédits mis à la disposition de l'administration par la Législature et des moyens d'action dont l'administration dispose.

## QUESTION.

Que pense l'administration de l'exposé de la Chambre de commerce d'Anvers relatif à l'abonnement au téléphone?

## RÉPONSE.

Cet exposé vient de parvenir; il est à l'examen.

\*  
\* \*

L'exposé de la Chambre de commerce d'Anvers critique, par des arguments sérieux, le projet de tarification nouvelle en matière téléphonique, élaboré, assure-t-on, par l'administration des téléphones.

« Le tarif nouveau serait basé sur le paiement d'une redevance fixe, donnant droit à un maximum d'appels, avec surtaxe par série d'appels, dès que son nombre maximum serait dépassé. La redevance serait de 175 francs pour un maximum de 600 appels et la taxe supplémentaire serait de 5 centimes par appel après le 600<sup>e</sup>. »

Le prix de 175 francs pour un maximum de 600 appels fixerait à 30 centimes le coût de chaque appel, ce qui est fort élevé.

« Il nous semble, écrit la Chambre de commerce d'Anvers, que la comptabilité qu'exigera le nouveau service sera énorme : d'où augmentation du personnel et des frais; d'autre part, l'élévation du coût de l'abonnement diminuera indubitablement le nombre des abonnés, et engagera les abonnés restants à réduire, dans la mesure du possible, le nombre de leurs communications. Il en résultera une diminution de recettes pour l'État, avec une augmentation de frais généraux. Il est d'ailleurs certain que, plus on élèvera le prix de l'abonnement, plus ces conséquences s'accroîtront.

» Les maisons de commerce conserveront, en général, évidemment, le téléphone; mais, malgré cela, la plupart s'efforceront de ne pas dépasser le

total fixé d'appels sans surtaxe ; de là, certainement, moins de facilités dans les affaires.

» La mesure projetée, anticommerciale et illogique, serait de plus rétrograde ; loin de viser à entraver les communications, il faut, au contraire, faire tout ce qui est possible pour les faciliter. »

La section centrale appelle l'attention de M. le Ministre des Chemins de fer sur ces observations formulées par un corps spécialement compétent.

Sans apprécier elle-même un projet de tarif qui, pour elle, n'existe pas encore, elle constate qu'en Suisse le téléphone compte 55 mille abonnés, alors qu'en Belgique, pour une population double, il n'en compte que 27,000. Le nombre d'abonnés en Suisse est donc QUADRUPLE de ce qu'il est en Belgique.

L'abonné suisse paie 100 francs la première année, 75 francs la seconde année, 40 francs les années suivantes. A ce prix peu élevé, se superpose une taxe de 5 centimes par appel. Aucun appel n'est affranchi de cette taxe. 600 appels coûtent 30 francs et portent en conséquence le prix de l'abonnement à 130 francs pour la première, 105 francs pour la seconde, 70 francs pour la troisième année.

Le service téléphonique suisse ne paraît pas être en déficit. Le secret du bon marché de l'abonnement se trouverait, s'il faut en croire certains rapports, dans la simplicité et le coût peu élevé des installations adoptées. On ne voit pas pourquoi la Belgique, où la population est plus dense qu'en Suisse et où les frais d'installation peuvent être aussi réduits que dans ce pays, l'abonnement au téléphone ne pourrait pas être tarifé aussi avantageusement qu'il l'est en Suisse.

\* \*  
\*

Un membre insiste pour que le réseau téléphonique Chimay-Couvin soit rattaché à celui de Charleroi.

Un autre membre demande à nouveau que le réseau de Landen soit rattaché à celui de Louvain.

#### La jonction Nord-Midi.

##### QUESTION.

Un membre demande si le projet de jonction Nord-Midi comporte l'éventualité d'un raccordement souterrain avec la gare du Quartier Léopold, avec haltes sous le Parc et sous le palais du Roi?

\* \*  
\*

La halte centrale projetée permettra-t-elle l'embarquement et le déchargement des bagages?

##### RÉPONSE.

Le projet de jonction Nord-Midi étant exécuté, il serait possible d'établir un raccordement souterrain avec la gare du Quartier Léopold, avec halte sous la place des Palais, mais il n'est pas question de le réaliser.

\* \*  
\*

Ainsi que le dit la note sur la jonction remise à MM. les membres

## QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

Le Gouvernement ne pourrait-il faire dresser un devis sommaire du projet Hanrez au sujet duquel la note administrative soulève des objections quant au coût excessif à résulter notamment de certaines expropriations?

Il est possible de déterminer un tracé se rapprochant davantage du centre.

Cette disposition a-t-elle été envisagée?

Quel sera son coût approximatif? N'est-il pas possible de déterminer plus complètement les difficultés et délais d'exécution?

Et, quant à la traversée du boulevard Baudouin, est-il bien certain que l'existence d'un viaduc dont la partie supérieure ne dépasserait pas la hauteur des arbres constituerait un obstacle marquant pour la vue?

D'autre part, ne peut-on limiter toute cette traversée à un dispositif de quatre voies, comme à Berlin, et réserver pour un grand nombre de trains de banlieue et pour les relations rapides et directes entre Bruxelles et Anvers, Ostende et Liège, les gares terminus actuelles?

## RÉPONSE.

de la Chambre des Représentants (page 62), toutes les dispositions sont prévues pour que le service des bagages puisse être installé à la halte centrale.

Ce devis sommaire a été fait exactement dans les mêmes conditions que celui du projet de jonction adopté par le Gouvernement et qui figure dans la note remise aux Chambres. Ce devis s'élève au montant de 80,500,000 francs, non compris le coût des travaux de voirie, extrêmement importants, à faire pour relier au centre de la ville la nouvelle gare du Nord déplacée à l'Allée Verte, ainsi que la gare centrale prévue au dit projet.

Au fur et à mesure qu'on se rapprochera du centre, le tracé passera dans des propriétés de plus grande valeur, et le coût du travail ne pourra que s'en élever davantage.

Il est certain qu'un viaduc ne dépassant même pas la hauteur des arbres constituerait un obstacle à la vue. Il est à noter, en effet, que la perspective de l'ancien Observatoire vers le plateau de Koekelberg ne s'observe pas dans le terre-plein planté d'arbres, mais bien dans la grande voie carrossable, où la vue s'étend librement aujourd'hui. Le viaduc couperait cette perspective.

La solution indiquée dans le dernier paragraphe ci-contre est absolument contraire aux principes reconnus nécessaires dans le programme de la jonction. Plus encore que toutes autres, les relations rapides à établir entre Bruxelles et Anvers, Ostende et Liège, exigent la création de la jonction. Il importe sur-

tout pour ces relations qu'il n'y ait pas de solution de continuité entre les lignes.

Or, ainsi que le montre la Note remise aux Chambres (page 140), les relations rapides d'Ostende, Bruges et Gand vers Liège, Arlon et Anvers s'établiront par la nouvelle ligne en construction de Gand-Saint-Pierre à Bruxelles-Midi et, sans la jonction, les trains rapides aboutissant à cette dernière gare se trouveraient sans relations avec les lignes vers Anvers, Liège ou Arlon.

### PROJET DU GOUVERNEMENT.

Le projet du Gouvernement n'a plus soulevé dans les sections que des objections secondaires. La Note rédigée par le Département des Chemins de fer et communiquée aux membres de la Chambre résoud, en effet, toutes les objections importantes et fait apparaître le projet qu'a dressé avec soin, avec prudence et avec talent, M. Bruneel, ingénieur en chef des chemins de fer, comme un travail infiniment supérieur à tous ceux qui ont vu le jour et comme procurant la seule solution rationnelle du difficile problème à résoudre.

Aussi la section centrale saisit-elle avec satisfaction l'occasion de ce rapport pour rendre hommage à l'honorable ingénieur en chef qui a tracé la jonction projetée et qui a parfaitement justifié son tracé au point de vue des intérêts esthétiques et commerciaux de la capitale, comme au point de vue géologique et à celui de la dépense, tout en assurant aux diverses parties du réseau des chemins de fer belges une jonction des plus aisées, avantageuse pour le présent et suffisante pour l'avenir.

\*  
\* \*

Des doutes ont été émis en section au sujet de la nature des terrains appelés à porter les voies et la halte centrale et au sujet des dangers que le tracé adopté par le Gouvernement ferait courir à la stabilité de l'église collégiale de Sainte-Gudule.

Il suffit de lire attentivement les chapitres IX et XI, A, de la Note officielle pour se convaincre de la sécurité que présentent les terrains et de l'inexistence de tout danger pour Sainte-Gudule.

L'intervention de trois géologues distingués, MM. Mourlon, Renard et Rutot, à l'enquête prescrite par le Gouvernement, est de nature à mettre fin à toute hésitation à ce propos.

\*  
\* \*

Des craintes ont été formulées au sujet de l'aspect fâcheux des viaducs qui supporteront les voies et qui seront établis à travers le boulevard du Midi et la place de la Constitution, et une protestation vient d'être adressée à la Chambre, à ce propos, par le conseil communal de Saint-Gilles. Certes, si les ouvrages d'art à édifier sont lourds et mal conçus au point de vue esthétique, leur aspect sera fâcheux. Certes encore, le caractère de la place de la Constitution sera modifié. Si le tracé des voies est bien compris, si l'aspect des viaducs et des murs de soutènement qui les compléteront est réellement artistique, ce caractère sera sans peine meilleur que celui de la place actuelle. Celle-ci est dépourvue de toute valeur esthétique.

La section centrale appelle sur ce point toute l'attention de M. le Ministre des Chemins de fer.

L'exemple de viaducs analogues traversant, à Londres, des voies et des places importantes, montre le parti qu'on peut tirer, au point de vue des exigences esthétiques et commerciales, d'ouvrages d'art dont la construction s'impose, après coup, au milieu d'agglomérations urbaines.

\*  
\*  
\*

Le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Saint-Josse-ten-Noode s'est adressé de son côté, par lettre, le 6 juillet dernier, à tous les membres de la Chambre pour appeler leur attention sur le passage suivant de la Note relative à la jonction directe Nord-Midi :

« L'Administration communale de Saint-Josse-ten-Noode, tout en persistant à croire que la jonction Nord-Midi lui sera en tout cas défavorable, considère cependant comme une compensation sérieuse, quoique partielle, la création de cette rue oblique. Elle s'est ralliée au projet nouveau de voirie, sous la réserve que les expropriations nécessaires seront faites par l'État, la commune prenant à sa charge les frais d'aménagement de la rue, égouts, pavage, frais qui seront récupérés par la perception normale des taxes communales. »

Il fait suivre ce passage de réflexions que nous reproduisons intégralement :

« La lecture de ce passage pourrait laisser croire, Monsieur le Représentant, que notre Administration a désarmé et qu'elle ne continue pas à être irréductiblement hostile au projet de jonction Nord-Midi.

» Nous tenons à dissiper la confusion qui pourrait naître et à déclarer aux Représentants de la Nation que notre commune persiste énergiquement à considérer comme un désastre la possibilité de l'exécution du néfaste projet en cause.

» Ces travaux causeraient la ruine d'un important quartier de notre commune; ils enlèveraient à la circulation plusieurs voies publiques et nuiraient considérablement à l'hygiène d'une nombreuse population.

» D'autre part, les finances de notre commune seraient gravement atteintes, sans compensation, même dans le cas de réalisation de la rue oblique.

» Notre Collège a, il est vrai, sous la réserve de la décision du Conseil

communal, seul compétent pour statuer, examiné un *projet de convention* touchant la création de cette artère.

» Mais, comme nous l'avons écrit, nous ne considérerions cette modification de voirie que comme un léger palliatif, si, contraints et forcés, nous étions obligés de subir les travaux de la jonction.

» Nous faisons un nouvel appel aux Chambres pour qu'elles écartent définitivement un projet désastreux pour les finances publiques et ruineux pour notre commune.

» Nous espérons pouvoir compter sur votre bienveillant appui et vous prions d'agréer, Monsieur le Représentant, l'expression de notre considération distinguée.

» PAR ORDONNANCE :

» *Le Collège*

» *Le Secrétaire communal,*

» *des Bourgmestre et Échevins,*

» O. DAUBY.

» A. POPLIMONT. »

\* \* \*

A lire cette lettre, il semblerait que la Note concernant le projet de jonction Nord-Midi ait, tout au moins en un point, trahi la vérité.

De renseignements pris chez M. le Ministre des Chemins de fer il résulte que le passage prérappelé de la Note officielle est scrupuleusement exact et que c'est l'Administration communale de Saint-Josse-ten-Noode qui paraît avoir perdu de vue certains rétroactes.

Nous croyons utile de mettre sous les yeux des membres de la Chambre la communication qui nous a été faite des observations formulées par M. l'ingénieur en chef Bruneel, chargé des négociations avec l'Administration communale de Saint-Josse-ten-Noode.

Il importe, en effet, que l'exactitude de la Note officielle soit solidement établie.

Voici comment s'exprime M. Bruneel :

» La Note ne dit pas que la commune s'est ralliée au *projet de jonction Nord-Midi*, mais bien que l'administration communale s'est ralliée au *projet nouveau de voirie*, ce qui est tout différent.

» Or, cette affirmation de la Note remise aux Chambres est rigoureusement exacte. Les termes en sont extraits presque mot à mot des dépêches qui m'ont été adressées par le collège [des bourgmestre et échevins de Saint-Josse.

» A la demande de l'administration communale de Saint-Josse, j'ai été autorisé, en 1904, par M. le Ministre, à me mettre en rapport avec M. l'échevin des travaux publics de Saint-Josse-ten-Noode pour l'examen des modifications que la commune désirait voir apporter au tracé de la jonction Nord-Midi.

» Dès la première entrevue il a été reconnu que le projet de déplacement de l'axe de la jonction esquissé par la commune était irréalisable. Il reposait sur des erreurs de cotes de niveau que contenait le plan dont la commune s'était servie.

» Mais j'ai reconnu, par contre, que l'idée de la création d'une rue oblique, proposée par le collège échevinal, était réalisable.

» L'étude complète que j'en ai faite ayant été soumise à M. l'échevin des travaux publics de Saint-Josse, celui-ci, par lettre du 1<sup>er</sup> mars 1906, m'écrivit :

« J'ai communiqué ce projet au Collège, qui est d'avis, avec moi, qu'il y » aurait lieu d'adopter pour la rue du Chemin de fer ce tracé nouveau » comme palliatif des conséquences fâcheuses qu'aura, pour une notable » partie de la commune, l'exécution projetée de la jonction Nord-Midi. »

» Ce projet ayant ensuite été agréé par le Gouvernement, je le soumis, le 14 septembre 1906, à l'administration communale de Saint-Josse-ten-Noode, en indiquant les conditions auxquelles l'État était disposé à effectuer ce travail.

» J'ajoutai que, si l'administration communale acceptait cette proposition, je lui soumettrais un projet de convention à intervenir.

« Le 28 janvier 1907, l'administration communale m'adresse la lettre ci-après, à la suite d'un rappel que je lui avais fait le 20 du même mois :

» Saint-Josse-ten-Noode, le 28 janvier 1907.

» *Le Collège des Bourgmestre et Échevins à M. Brunel, Ingénieur en chef, Directeur de Service, rue de Brabant, n° 36.*

» MONSIEUR L'INGÉNIEUR EN CHEF,

» Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 20 courant, n° 75/1-4518.

» La Commune de Saint-Josse-ten-Noode persiste à croire que la jonction Nord-Midi lui serait, en tous cas, défavorable. Toutefois, nous considérons comme une compensation sérieuse, quoique partielle, la création de la rue oblique entre la place Rogier et la rue du Chemin de fer, et nous vous sommes très obligés de votre bonne intervention en cette importante affaire.

» Le Collège estime pourtant que la Commune de Saint-Josse-ten-Noode ne devrait pas être tenue à des dépenses quelconques pour l'aménagement complet de la rue projetée. Ces frais, en effet, ont pour cause la nécessité de parer à des inconvénients résultant du fait de l'État qui, en toute équité, devrait les prendre à sa charge.

» Sous le bénéfice de cette observation, que nous soumettons à votre examen, nous sommes prêts à arrêter avec vous les termes de la convention définitive à soumettre au Conseil communal.

» Agréez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de notre considération distinguée.

» PAR ORDONNANCE :

» *Le Secrétaire communal,      Le Collège des bourgmestre et échevins,*

» (S.) DAUDY.

(S.) FRICK. »

« En réponse au deuxième alinéa de la lettre de l'administration communale, j'ai, le 1<sup>er</sup> février, fait remarquer que les seules dépenses qui seraient laissées à charge de la commune seraient recouvrables par la voie des taxes communales et que la commune bénéficierait de plus des taxes de bâtisse sur les immeubles à édifier dans la voirie nouvelle.

» L'administration communale de Saint-Josse-ten-Noode me répondit par la dépêche du 20 février 1907, reproduite ci-après :

« Saint-Josse-ten-Noode, le 20 février 1907.

» *Le Collège des bourgmestre et Échevins, à M. Bruneel, Ingénieur en chef, Directeur de service à l'Administration des chemins de fer de l'État, rue de Brabant, n° 36.*

» MONSIEUR L'INGÉNIEUR EN CHEF,

» Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 2 courant, n° 75/1-415, relative à la création de la rue oblique, entre la place Charles Rogier et la rue du Chemin de fer.

» Notre Administration est disposée à prendre à sa charge les frais d'aménagement de cette rue, et elle s'en couvrira par la perception des taxes d'égout, de pavage, de bâtisses, etc., applicables en l'espèce.

» Elle consent en outre à céder à l'Administration des chemins de fer, en échange des terrains nécessaires pour l'assiette de la nouvelle rue, l'assiette des tronçons de rues à incorporer pour la création de la jonction Nord-Midi.

» Toutefois, votre Administration aurait à payer le coût des travaux nécessaires pour assurer l'écoulement des eaux d'égout des rues recoupées par la ligne de jonction. Ces travaux seraient exécutés par nos services compétents.

» Veuillez agréer, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de notre considération distinguée.

» PAR ORDONNANCE :

» *Le Secrétaire communal, Le Collège des Bourgmestre et Échevins,*

» (S.) DAUBY.

(S.) FRICK. »

» Les deux dépêches du 28 janvier et du 20 février 1907 que je viens de reproduire sont signées, il est essentiel de le constater, par le collège des bourgmestre et échevins et contresignées par le secrétaire communal. Leur caractère absolument officiel est indéniable.

» Ces deux dépêches constituent, sans contestation possible, une adhésion de l'administration communale non seulement au projet de voirie, mais encore aux conditions de sa réalisation. Elle se déclare prête à arrêter la convention définitive.

» Les termes de la Note sont donc, comme j'avais l'honneur de le dire en commençant, rigoureusement exacts.

» Telle était la situation lorsque la Note a été rédigée, et nul ne peut contester que les termes de celle-ci soient conformes à la réalité des faits.

» La lettre de l'administration communale dit :

« Notre collège a, il est vrai, sous réserve du conseil communal, seul  
» compétent pour statuer, examiné un projet de convention touchant la  
» création de cette artère. »

» Elle ne signale ainsi aux Chambres que ce qui s'est passé dans ces tout derniers mois, depuis que, le 18 février dernier, j'ai soumis à l'administration communale le projet de la convention que le collège s'était déclaré prêt à arrêter.

» Elle passe sous silence la phase la plus longue et la plus importante des négociations qui ont eu lieu entre l'État et la commune, phase que je viens de rappeler. Elle omet de dire que le collège des bourgmestre et échevins s'est, en termes formels, rallié non seulement à ce plan de voirie, mais encore aux conditions essentielles de sa réalisation en commun.

» Elle omet de dire que le projet de convention a été soumis sur la déclaration qu'a faite le collège qu'il était prêt à arrêter les termes de la convention définitive et que ce projet de convention est basé sur les conditions essentielles que le collège échevinal a admises.

» Je dois faire remarquer enfin que, si l'administration communale de Saini-Josse-ten-Noode combat le projet adopté pour la jonction Nord-Midi, elle se garde de dire quelle solution aurait ses préférences.

» Or, en dehors de la jonction adoptée, il ne reste que trois éventualités :

» 1° *Maintien du statu quo.* — Il est à peine besoin de dire qu'il est inadmissible. Nul ne prétendra que la gare du Nord puisse être maintenue dans son état actuel, ni que, conservée en impasse, elle puisse rester confinée dans son périmètre actuel.

» 2° *Agrandissement de la gare du Nord à son emplacement actuel.* — La Note remise aux Chambres expose longuement, aux pages 2 et 3, 8 et 9, 156, 157 et 158, les conséquences qu'entraînerait une telle solution, notamment pour le territoire et les finances de la commune de Saint-Josse.

» La Note fait ressortir que si, dans le système de la jonction, il y aura une réduction de 63 immeubles sous Saint-Josse, l'agrandissement sur place entraînerait la disparition immédiate de 265 immeubles entre la rue de Brabant et la rue des Plantes et, dans un avenir rapproché, la disparition d'un nombre sensiblement égal d'immeubles entre la rue du Progrès et la rue du Marché.

» L'agrandissement sur place exigerait la suppression immédiate de la rue de Brabant entre l'église des SS. Jean et Nicolas et la place Rogier, soit sur environ 525 mètres de longueur, et, dans un avenir rapproché, la suppression de la rue du Progrès sur une longueur égale.

» La rue Allard serait de plus définitivement supprimée dans toute la traversée de la gare, tandis que, dans le projet de jonction, cette traversée sera rouverte à la circulation par un viaduc passant sous les voies.

» L'agrandissement sur place, qui anéantirait ainsi le plus beau quartier de Saint-Josse, le plus vivant et le plus prospère, serait plus onéreux encore pour la commune que pour l'Etat.

» Est-ce donc là, demande la Note, la solution qu'à Saint-Josse-ten-Noode on préférerait à la jonction ?

» 3° *Transfert de la gare du Nord à Schaerbeek ou adoption de l'un des projets de jonction comportant la suppression de la gare du Nord actuelle.*

» La Note remise aux Chambres expose, aux pages 4 et 5, 7 et 8, les conséquences désastreuses que la suppression de la gare du Nord actuelle aurait pour tous les propriétaires et occupants non seulement des immeubles situés place Rogier, rues de Brabant et du Progrès et aux abords, mais encore de ceux qui sont situés boulevard Botanique, rue Neuve, boulevard du Nord et aux abords.

» La suppression de la gare du Nord serait essentiellement nuisible aux habitants de toutes ces artères, dont les personnes qui se rendent à la gare ou en sortent forment une notable partie de la clientèle.

» Transférer la gare du Nord à Schaerbeek, c'est supprimer, ou à peu près, toute cette clientèle de passage qui, pour se rendre à cette gare de Schaerbeek, distante de 4 kilomètres du centre de la ville, ou en revenir, utiliserait les tramways ou les voitures publiques et passerait sans s'y arrêter devant les magasins, hôtels et cafés de toute cette partie du territoire de Bruxelles aussi bien que de Saint-Josse.

» Qui donc, dit la Note, à supposer que cette solution fût admissible pour le public voyageur, oserait assumer la responsabilité des conséquences économiques désastreuses qu'elle entraînerait pour toute la zone voisine de la gare actuelle du Nord ?

» N'est-il donc pas de toute évidence, conclut la Note, que pour Saint-Josse aussi, la jonction est préférable, et de beaucoup, à ces deux autres solutions, d'ailleurs défectueuses encore à bien d'autres points de vue ? »

\* \* \*

Qu'après coup l'administration communale ait essayé de revenir sur des engagements formels et s'efforce de donner à ceux-ci la portée du simple examen d'un projet de convention touchant la création de la rue oblique, la chose paraît aussi bien établie qu'elle semble fâcheuse pour le bon renom de l'administration communale. Quant à la Note publiée par le Département des Chemins de fer, elle sort indemne du soupçon d'erreur. C'est ce que la section centrale a cru devoir mettre en lumière.

\* \* \*

QUESTION.

Le devis de la Jonction Nord-Midi est de 56 millions. On a acquis et exproprié, de 1900 à 1909, des immeubles pour fr. 27,452,296.13.

Quelle est la somme globale encore destinée aux acquisitions et expropriations dans le devis ?

Combien d'immeubles y a-t-il encore à acquérir? Combien d'instances à engager? Comment le Ministre compte-t-il s'y prendre pour déterminer les expropriations en un an et l'ensemble du travail en six ans?

Le crédit de 4 millions demandé pour 1909 paraît insuffisant à cette fin.

#### RÉPONSE.

Dans le devis au montant total de 56,000,000 de francs, les frais d'acquisition d'immeubles nécessaires pour l'établissement de la jonction Nord-Midi et de dépréciation des immeubles sous lesquels la ligne passe en souterrain, sont portés pour une somme totale de 27,077,550 francs. La somme de fr. 27,452,296.13 représente le montant total des acquisitions d'immeubles au 26 novembre 1908.

Si, à cette date, les sommes payées atteignent fr. 27,452,296.13, c'est parce que l'État a payé, en sus des terrains nécessaires à la jonction, de très nombreuses emprises.

En vertu de la convention du 7 avril 1905, passée avec la ville de Bruxelles, l'État doit payer les frais d'acquisition de tous les immeubles compris dans le quadrilatère dit de la Putterie, dont une partie seulement est nécessaire pour la halte centrale et les voies d'accès.

Aux termes de cette convention, les terrains qui resteront disponibles après l'exécution de la halte et de ces voies d'accès seront revendus au profit de l'État.

Eu égard au prix des ventes obtenus récemment par la ville de Bruxelles pour des terrains situés dans le quartier avoisinant, il est certain que les sommes escomptées par l'État dans la fixation de son devis comme valeur de revente de ces terrains seront très largement dépassées.

Ailleurs l'État a acquis l'entière propriété des immeubles sous lesquels la ligne passera en souterrain. Dans la somme de fr. 27,452,296,13, dépensée au 26 novembre 1908, figurent les sommes payées pour ces acquisitions totales, alors que le devis ne comprend qu'une partie de ces sommes. Mais encore une fois, après l'achèvement des travaux, ces immeubles seront revendus au profit de l'État avec la servitude du souterrain.

Enfin, l'État a été amené à acquérir en totalité des immeubles entiers, alors que la jonction n'exige qu'une emprise partielle.

Les excédents, qui comprennent souvent la partie de l'immeuble ayant la plus grande valeur, le corps de logis, seront revendus aussi au profit de l'État.

Au total, il est certain que les immeubles à revendre, tant dans le quartier de la halte centrale que dans la partie restante de la ligne, soit à ciel ouvert, soit en souterrain, ont une valeur considérable.

Le résultat atteint par les acquisitions montre que les prévisions de dépenses dans l'estimation de 56,000,000 de francs ont été bien établies. Un des principaux aléas que l'on objecte à cette estimation se trouve ainsi écarté. Il y a encore 550 immeubles à payer, dont 149 sont en voie d'expropriation judiciaire et pour la plupart déjà entrés dans le domaine public.

On ne peut fixer maintenant le nombre d'instances qui devront encore être engagées, toutes les négociations n'étant pas terminées.

Pour les expropriations entre l'église de la Chapelle et la gare de Bruxelles-Midi, qui comprennent les immeubles à acquérir en tout premier lieu pour exécuter les travaux, on presse autant que possible le prononcé des jugements. Ces acquisitions seront très vraisemblablement terminées dans le délai d'un an. Pour la partie comprise entre la rue de la Collégiale et la gare de Bruxelles-Nord, un très grand nombre des immeubles, la moitié environ, ont été acquis à l'amiable.

Lorsque la ville de Bruxelles aura terminé les formalités d'enquête et que le décret d'utilité publique aura été pris pour cette partie, il ne restera plus qu'un nombre assez restreint d'acquisitions à réaliser. Il n'est pas nécessaire pour l'exécution du programme des travaux que toutes ces acquisitions soient réalisées dans le délai d'un an.

Le crédit de quatre millions demandé doit être affecté aux acquisitions d'immeubles pour la gare centrale et la transformation du quartier de la Putterie; il est destiné à rembourser à la ville de Bruxelles les avances faites pour l'État en vertu de la convention du 7 avril 1903. Ce crédit sera suffisant, car il reste encore un disponible de fr. 5,538,996.64 sur l'exercice écoulé.

Aucun crédit n'est demandé en particulier pour la jonction Nord-Midi; ce travail est compris dans l'énumération des travaux pour lesquels un crédit de 20,344,000 francs figure parmi le crédit global de 37,250,000 francs demandé.

Les études sont, à ce jour, suffisamment avancées pour qu'une première adjudication puisse avoir lieu prochainement dès que les crédits nécessaires auront été votés.

A moins d'oppositions ou d'entraves indépendantes du Gouvernement, les adjudications pourront ensuite être régulièrement espacées de telle façon que, conformément au programme du Gouvernement, les travaux de la jonction soient terminés en 1915.

Il va de soi que, pour que ce résultat soit atteint, il importe que les administrations communales accomplissent dans les délais légaux les formalités préalables aux décrets d'utilité publique qui restent à prendre.

En somme, pour que la jonction soit terminée en 1915, il suffit que, pendant six ans, il soit mis chaque année à la disposition du Gouvernement une somme d'environ 5,000,000 de francs.

\*  
\*\*

La section centrale, après avoir pris connaissance des réponses de M. le Ministre des Chemins de fer, estime qu'il y a lieu de prendre acte de ses déclarations et des affirmations très nettes contenues dans la Note sur la jonction Nord-Midi.

Elle a l'honneur de déposer l'amendement suivant :

**ART. 2<sup>bis</sup>.**

Il est ouvert au Ministère des Chemins de fer un crédit de 28,567,704 francs,

destiné à solder toutes les dépenses relatives aux travaux de la jonction directe, à Bruxelles, des parties Nord et Sud du réseau des chemins de fer belges, conformément aux indications de la Note (annexe A) jointe au budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1909.

Des imputations sur ce crédit pourront être faites jusqu'au 31 décembre 1915.

\*  
\* \*

La section centrale exprime le vœu que le Ministre des Chemins de fer expose chaque année, dans une note insérée au budget extraordinaire, à partir de 1910, la situation du compte spécial de la jonction Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi.

L'amendement ci-dessus aura pour effet de porter le total des dépenses extraordinaires de l'article 1<sup>er</sup> à 149,613,704 francs.

### MINISTÈRE DES FINANCES.

#### QUESTION.

La section centrale n'est favorable à la concentration, dans des bâtiments appartenant à l'État et à l'abri du feu, des services de l'enregistrement, de la conservation des hypothèques et du cadastre, que sous la réserve formelle que ces bâtiments seront des constructions solides, vraiment à l'abri du feu, mais édifiées sans luxe. Quelles sont à ce propos les intentions du Gouvernement?

#### QUESTION.

Un membre a demandé le détail des crédits extraordinaires votés précédemment et susceptibles de recevoir des imputations, savoir :

1° Pour les crédits reportés de l'exercice 1907, jusqu'au 31 décembre 1909 : fr. 67,694,410.59;

2° Pour les crédits reportés de l'exercice 1908, jusqu'au 31 décembre 1910 : fr. 158,276,163.47.

#### RÉPONSE.

Les intentions du Gouvernement sont de ne recourir à l'acquisition ou à la construction de bâtiments que dans les cas de nécessité bien démontrée et lorsqu'on ne peut trouver à louer, dans des conditions convenables, des locaux répondant aux besoins du service.

#### RÉPONSE.

Ce détail figure, article par article, dans le tableau formant l'annexe 3 de la situation générale du Trésor au 1<sup>er</sup> janvier 1909. (*Document parlementaire n° 117 de la présente session, pages 51 à 67.*)

## QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

Quelle part du crédit le Gouvernement se propose-t-il d'affecter à l'achat des dunes ?

## QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

Le Gouvernement peut-il faire connaître le montant du crédit qu'il juge nécessaire pour couvrir l'indemnité due pour la non-exécution du pont sur l'Escaut, à Anvers ?

## QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

N'y a-t-il pas un projet d'appropriation du champ de bataille de Waterloo soumis au Gouvernement ?

Il s'agirait d'une expropriation, soit complète, soit partielle, notamment sous la forme d'une sorte de servitude *non ædificandi*. Quels sont les principes légaux usités en matière de conservation de monuments ou lieux historiques ? Le cas échéant, le Gouvernement ne pourrait-il prendre l'initiative d'une entente avec les propriétaires et les communes intéressées ?

Ne pourrait-il en tout cas examiner la possibilité de réserver ces terrains, auxquels s'attachent des souvenirs historiques de la plus haute importance et que de nombreux

## RÉPONSE.

Le crédit inscrit à l'article 9 n'est pas demandé dans le but de réaliser des acquisitions déterminées. Il est sollicité afin de pouvoir faire face au paiement des dépenses à résulter d'achats dont l'opportunité pourrait être reconnue. Le Gouvernement ne saurait donc indiquer la part du crédit qu'il se propose d'affecter à l'acquisition de dunes.

## RÉPONSE.

Le crédit inscrit à l'article 5 du tableau annexé au projet de budget extraordinaire comprend une somme de 500,000 francs en vue du paiement des indemnités dues.

## RÉPONSE.

Les principes qui régissent la matière sont ceux de l'expropriation intégrale, pour autant qu'on puisse constitutionnellement soutenir qu'il y a utilité publique à priver de leur droit les propriétaires de la région dans laquelle s'est livrée la bataille de Waterloo.

touristes étrangers viennent visiter chaque année ?

Le centenaire de cet événement, mémorable au point de vue européen, est proche et pourrait prêter à des festivités qui provoqueraient la venue de milliers d'étrangers.

#### QUESTION.

Les deux questions suivantes ont été posées par un membre :

1° Le Gouvernement a fourni des tableaux donnant sommairement l'état d'avancement actuel et prochain des grands travaux ressortissant au Budget extraordinaire. Un membre demande de fournir un tableau établi par province, comme cela est fait pour la voirie, des dépenses effectuées, celles en cours et celles engagées depuis 1895 ou, en tous cas, depuis ces cinq dernières années.

2° Le Gouvernement ne pourrait-il étudier la possibilité de réunir dans un bâtiment officiel les

#### RÉPONSE.

Le classement par province n'existe ni dans les lois de budget extraordinaire ni dans les documents de comptabilité ; aussi la confection des tableaux demandés exigerait-elle de la part de diverses administrations un travail énorme de dépouillement des dossiers, des plans et des comptes.

De plus, il serait impossible d'établir avec quelque exactitude les sommes à mettre au compte de chaque province, beaucoup de grands travaux, notamment parmi ceux qui concernent le chemin de fer et les voies navigables, étant exécutés sur le territoire de plus d'une province.

Il convient d'ailleurs d'insister sur ce que, en règle très générale, un travail d'utilité publique exécuté sur un seul point déterminé, ou bien entre plusieurs points situés dans une même province, intéresse toute une région plus ou moins étendue selon les cas — par exemple lorsqu'il s'agit de relier entre elles deux routes, ou deux lignes de chemin de fer, ou deux voies navigables — en manière telle que l'utilité du travail n'est nullement restreinte dans les limites communales, cantonales ou provinciales.

Le Gouvernement n'a aucunement l'intention de concentrer dans un bâtiment officiel toutes les grandes

services publics des finances, de la justice et des grandes administrations qui existent dans les localités qui en sont le siège?

Aujourd'hui chacun de ces fonctionnaires établit son bureau et son habitation au gré de ses convenances et aussi des nécessités. Le choix des demeures libres pouvant être limité, il s'en suit une dispersion regrettable de tous ces locaux et leur installation dans des demeures mal protégées contre les risques d'incendie.

administrations qui existent dans les localités qui en sont le siège.

C'est à défaut de trouver à louer, dans des conditions acceptables, des locaux convenant pour des bureaux de conservation des hypothèques, qu'il se décide à en acheter ou à en construire et à y adjoindre, le cas échéant, quelque autre service, mais toujours à titre exceptionnel.

### MINISTÈRE DE LA GUERRE.

#### QUESTION.

Un membre a posé la question suivante :

Des accidents sont survenus, paraît-il, à côté du champ de tir de Brasschaet.

Quelles mesures le Ministre compte-t-il prendre pour en prévenir le retour?

#### RÉPONSE.

Exceptionnellement et accidentellement des éclats de projectiles ont pu tomber à côté du champ de tir de Brasschaet.

L'attention des chefs a été spécialement attirée sur ce point. Afin d'éviter le retour de pareils incidents, il leur a été spécialement recommandé de déterminer avec le plus grand soin les emplacements des batteries et des objectifs et de s'assurer, avant l'ouverture du feu, de la bonne direction des pièces.

### AMENDEMENT PROPOSÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

La section centrale a reçu de M. le président de la Chambre des Représentants la communication reproduite ci-après avec la Note qui l'accompagne.

« Bruxelles, le 8 juillet 1909.

*A Monsieur le Président de la Chambre des Représentants, à Bruxelles.*

« MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» J'ai l'honneur de vous adresser une proposition d'amendement ayant pour objet l'insertion d'un article nouveau (6bis) dans le projet de loi conte-

nant le Budget des recettes et des dépenses extraordinaires de l'exercice 1909.

» La note ci-jointe comprend en outre une explication visant une dépense à imputer sur le crédit de l'article 9 du Tableau; cette explication doit être considérée comme le complément de la note justificative figurant à la page 17 du document n° 161.

» Cette double proposition ne comporte aucun changement aux chiffres du projet de loi.

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

» *Le Ministre,*

» JUL. LIEBAERT. »

## NOTE.

### I. — Amendement.

#### ART. 6bis.

Le Gouvernement est autorisé à approuver la modification que la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles a décidé d'apporter au plan visé à l'article 2, 3°, de ses statuts, en vue de la suppression des anciens bassins intérieurs.

#### ART. 6bis.

De Regeering wordt gemachtigd de wijzigingen goed te keuren welke de Naamlooze Vennootschap der vaart- en haveninrichtingen van Brussel besloten heeft te brengen in het plan bedoeld onder artikel 2, 3°, harer statuten, met het oogmerk de voormalige binnendokken af te schaffen.

Aux termes de l'article 2, 3°, de ses statuts approuvés par le Gouvernement en vertu de l'article 9 de la loi du 11 septembre 1893, la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles devait avoir pour objet, entr'autres, « l'exploitation des bassins actuels, propriété de la ville de Bruxelles ».

Le plan-programme annexé aux statuts (article 2, 3°) fut modifié une première fois en 1897 en ce qui concerne le dispositif du port; la modification comportait la suppression du bassin du commerce, tandis que les bassins des barques, des marchands et de l'entrepôt étaient maintenus avec une jonction directe au canal de Charleroi. Le plan-programme modifié en 1902 en vue de l'abaissement du plan d'eau dans le canal de Bruxelles au Rupel, impliquait encore le maintien de ces trois derniers bassins, mais leur liaison au canal de Charleroi n'était plus conservée qu'à titre provisoire.

Dès 1901, le Gouvernement avait consenti à ce qu'un tronçon du canal maritime, latéral à l'unique bassin de batelage alors prévu au programme,

fût transformé en un second bassin de batelage. Celui-ci offrira une surface d'eau plus grande, des accostages meilleurs, des quais plus spacieux et aura un outillage beaucoup plus complet que ceux des bassins intérieurs appartenant à la ville.

Le complément ainsi apporté aux installations du port fut le point de départ d'un accord entre le conseil d'administration de la société et la ville sur la suppression des trois derniers bassins intérieurs prémentionnés. Cette suppression, admise par le Gouvernement moyennant l'aménagement du nouveau bassin de batelage et du quai de Willebroeck, dans les conditions proposées par le conseil d'administration, a été votée unanimement par l'assemblée générale de la société, le 24 avril 1909.

Aux termes de l'article 43 des statuts, la modification dont il s'agit ne sera définitive qu'après l'approbation de la législature.

La suppression des bassins intérieurs favorisera l'assainissement du quartier avoisinant et permettra à la ville de Bruxelles de réaliser un important projet de voirie adopté par le conseil communal.

\* \*

**II. — Complément de la note justificative insérée à la page 17 du document n° 161 et concernant l'article 9 du tableau. — Acquisition d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier et à étendre ou à régulariser les limites des propriétés de l'État, notamment des dunes domaniales.**

L'État a acquis conjointement avec la ville de Bruges, à frais communs, deux maisons sises à Bruges, Petit-Marché-aux-Poissons, n°s 4 et 5, moyennant les prix respectifs de 17,000 francs et de 16,500 francs. L'acquisition a été réalisée afin d'éviter que le célèbre quai du Rosaire ne soit déparé par la disparition de ces immeubles antiques. La dépense incombant à l'État sera imputée sur le crédit de 500,000 francs mentionné ci-dessus. Les deux maisons seront louées et le Trésor encaissera la moitié du loyer.

\* \*

La section centrale a adopté l'amendement proposé par le Gouvernement et destiné à prendre place dans le projet de budget après l'article 6.

Elle a pris note également du complément fourni par le Gouvernement à la Note justificative qui précède le projet de budget.

\* \*

Le budget des recettes extraordinaires, amendé ainsi qu'il est indiqué dit ci-après, a été adopté par la section centrale à l'unanimité des membres présents, moins une abstention.

*Le Rapporteur,*

VERHAEGEN.

*Le Président,*

COOREMAN.

## AMENDEMENTS ADOPTÉS PAR LA SECTION CENTRALE.

ART. 2<sup>bis</sup>.

*Il est ouvert au Ministère des Chemins de fer un crédit de 28 millions 567,704 francs, destiné à solder toutes les dépenses relatives à l'exécution de la jonction directe, à Bruxelles, des parties Nord et Sud du réseau des chemins de fer belges, conformément aux indications de la Note (annexe A) jointe au Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1909.*

*Des imputations sur ce crédit pourront être faites jusqu'au 31 décembre 1915.*

ART. 6<sup>bis</sup>.

*Le Gouvernement est autorisé à approuver la modification que la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles a décidé d'apporter au plan visé à l'article 2, 3<sup>o</sup>, de ses statuts, en vue de la suppression des anciens bassins maritimes.*

ART. 2<sup>bis</sup>.

*Een krediet van 28 millioen 567,704 frank wordt ter beschikking van het Ministerie van Spoorwegen gesteld tot bestrijding van al de uitgaven betreffende het uitvoeren der rechtstreeksche verbinding, te Brussel, van de Noordelijke en Zuidelijke gedeelten van het Belgische spoorwegnet, overeenkomstig de aanwijzingen voorkomende in de Nota (bijlage A) toegevoegd aan de Begroting der buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1909.*

*Op dat krediet mogen afschrijvingen worden gedaan tot den 31<sup>o</sup> December 1915.*

ART. 6<sup>bis</sup>.

*De Regeering wordt gemachtigd de wijziging goed te keuren welke de naamlooze vennootschap der Vaart- en Haveninrichtingen van Brussel besloten heeft te brengen in het plan bedoeld in artikel 2, 3<sup>o</sup>, harer statuten, met het oogmerk de voormalige binnendokken af te schaffen.*

## TABLE DES MATIÈRES

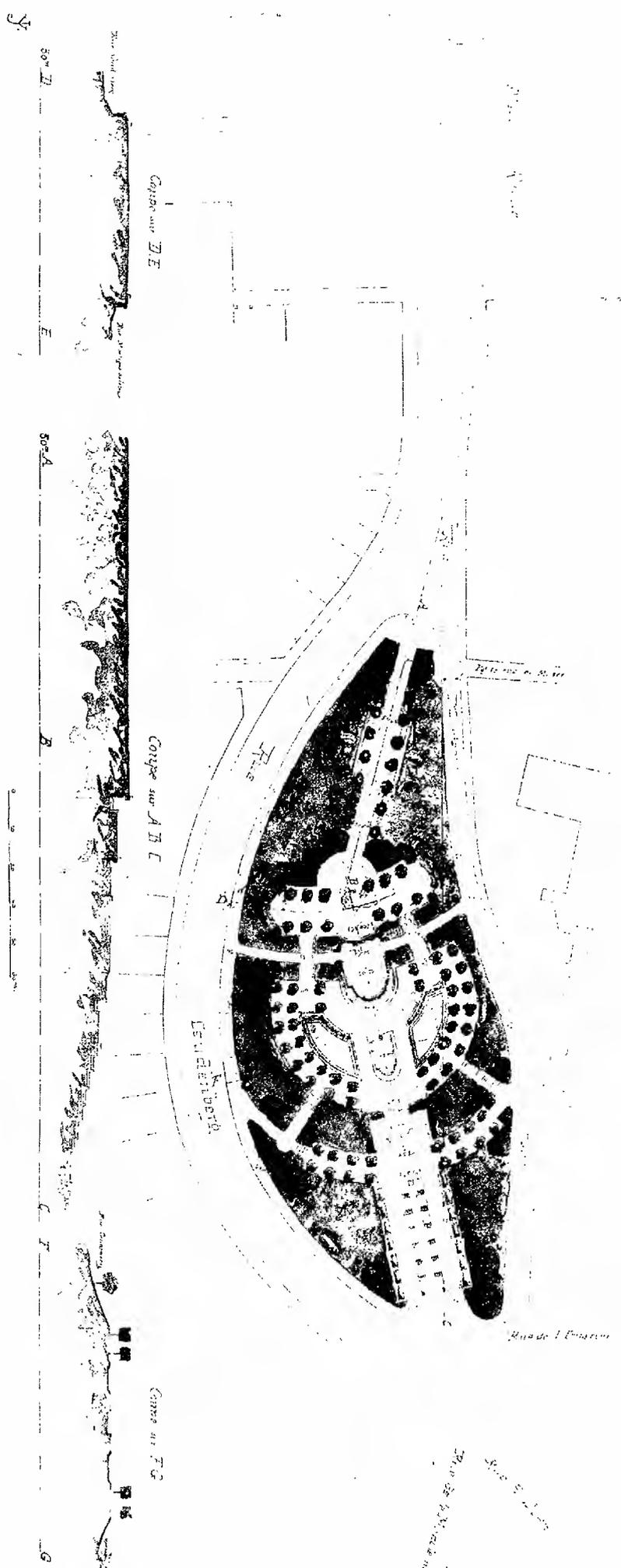
---

	Pages.
Documentation jointe au projet de Budget . . . . .	1
Date du dépôt du Budget extraordinaire . . . . .	4
Vœux émis et questions posées . . . . .	6
Vœux émis dans les sections . . . . .	7
Les eaux polluées de l'Espierre . . . . .	8
Les canaux . . . . .	11
Questions et réponses. Ministère des Travaux publics . . . . .	17
Port de pêche à La Panne. . . . .	17
Divers . . . . .	18
Plan de l'aménagement provisoire entre la montagne de la Cour et la rue Coudenberg. . . . .	23
Palais de Bruxelles . . . . .	23
Ministère de l'Intérieur et de l'Agriculture. . . . .	27
Voirie vicinale. . . . .	27
Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes . . . . .	28
Divers . . . . .	28
Le service téléphonique . . . . .	39
La jonction Nord-Midi . . . . .	46
Ministère des Finances . . . . .	57
Ministère de la Guerre . . . . .	60
Amendement proposé par le Gouvernement . . . . .	60
Amendements adoptés par la section centrale . . . . .	63

---

# MONTAGNE DE LA COUR

## PROJET D'AMÉNAGEMENT DE JARDIN



ÉCHELLE : 1:1000 - 100 MÈTRES

(64<sup>2</sup>)

## BUDGET DES RECETTES ET DÉPENSES EXTRAORDINAIRES 1909.

## NOTE DE MINORITÉ.

## AVANT-PROPOS.

Quelle que soit la bonne volonté apportée par chacun de nous, il n'est pas possible d'entamer un débat sérieux à l'occasion du Budget extraordinaire, qui s'élève cette année à plus de 131,000,000 de francs (130,000,000, suivant l'amendement proposé par la section centrale).

Ce Budget est censé s'appliquer au développement de toutes les forces vives de productivité et d'épanouissement de la splendeur nationale dont l'ensemble du pays est susceptible, et force est de nous limiter tant au point de vue critique qu'en égard aux initiatives qui pourraient légitimement se faire jour.

A ce propos, le tableau sommaire donnant depuis 1900, les dates du *dépôt*, de la *délibération en section centrale*, du *rapport* et de la *discussion publique* de ce budget formidable, est d'une éloquence singulière.

Cette année les événements semblent davantage encore se précipiter.

Après une réunion des sections, opération généralement menée avec entrain, vint la réunion de la section centrale. Mes honorables collègues ne me démentiront pas. Nous avons tenu une seule séance, au cours de laquelle quelques questions furent très rapidement abordées, avec çà et là quelques traits indicateurs pour la tâche du rapporteur, le rassemblement hâtif des questions à poser au Gouvernement ou qui avaient été posées dans les sections, sans examen préalable de celles-ci par les membres de la section centrale, ni délibération d'aucun genre.

En réalité, les membres de cette section, dont le travail cependant aurait dû porter sur toutes et chacune des questions soulevées par tous les députés dans chacune des sections primaires, émirent quelques réflexions sur leurs propres idées ; et n'en eussent-ils point eu personnellement, que le travail se fût borné à une séance pour ordre et à seule fin de fixer rendez-vous au rapporteur pour la lecture de son rapport.

Je dois rendre ici hommage à l'urbanité de notre collègue M. Verhaegen, qui s'est efforcé, dans la mesure de ses forces, de suppléer à ce que le système pouvait avoir de défectueux et de défendre auprès des différents départements l'intérêt et la nécessité des réponses aux questions posées.

Et cependant quelle insuffisance voulue, méditée et savante dans la distribution de cette eau bénite gouvernementale, l'unique préoccupation

Le plan donnant le tracé de la jonction Nord-Midi proposé par la minorité sera distribué prochainement.

Cette note fait suite au rapport n° 202 distribué précédemment.

paraissant être de soustraire à toute investigation intéressante les points et sujets susceptibles de retenir l'attention.

Je toucherai rapidement quelques-uns d'entre eux ; car, nonobstant ce préambule, déjà excessif, il reste néanmoins des observations précises à exposer.

\*  
\* \*

### LE DÉFAUT DE RENSEIGNEMENTS PRÉCIS.

J'avais posé quelques questions d'ordre général se rattachant, au surplus, à des réclamations déjà antérieurement formulées, relativement à la confection du projet de budget extraordinaire.

De plus en plus la Chambre resserre autour du Gouvernement le cercle étroit de ses investigations, et M. le rapporteur a pu évoquer les appels énergiques dus aux rapporteurs qui l'ont précédé depuis ces quelques dernières années, et formulés aux fins d'obtenir des détails au sujet de l'emploi des fonds dont on sollicite le vote chaque année.

Il y a mieux à faire, et le contrôle du Parlement — que les chefs des départements devraient solliciter plutôt qu'éconduire — s'exercerait avec plus de sécurité. Aussi, tout en me joignant au satisfecit relatif que l'honorable rapporteur a marqué au sujet des tableaux joints au budget de cette année, je me permettrai d'insister tout particulièrement sur les réserves exprimées quant au vague que laisse encore dans l'esprit des contrôleurs, les indications sommaires fournies par les tableaux.

Mieux vaudrait carrément tenir à jour la comptabilité que voici :

La nature des travaux — le lieu — et enfin, suivant les trois divisions classiques admises par nos départements, les sommes prévues en dépense et celles effectivement dépensées suivant les trois ordres de dépenses généralement adoptés : les *acquisitions de terrains*, les *travaux effectués par adjudication* et les *travaux en régie*.

J'ose croire que les intéressés pourraient suivre la marche des grands travaux et apprécier leur état d'avancement en même temps que le contrôle des prévisions serait sans cesse poursuivi de la façon la plus précise.

Le tout pourrait être complété éventuellement par une annotation opportune, le point de départ étant que la plus grande sincérité et la plus grande clarté doivent régner dans ces rapports entre le pouvoir exécutif et la nation souveraine représentée par le Parlement.

Faut-il revenir sur ce reproche tant de fois réédité et que suggère la lecture de l'odyssée lamentable des canaux dans notre pays ? Avons-nous dégénéré ? et les générations modernes, malgré les prouesses que l'on vante si volontiers, sont-elles incapables de réaliser des travaux que nos pères conduisaient avec une maestria qui apparaît d'autant plus éclatante qu'ils manquaient de tous les adjuvants qui sont à la disposition des entrepreneurs des grands travaux publics de l'heure présente : Voies de communication, Moyens de transports, Chemins de fer, Télégraphe, Téléphone, Électricité, Appareils de dragage, sondage, explosifs perfectionnés, etc.

Ne me rappelait-on pas dernièrement que la Sambre fut canalisée depuis la frontière française jusqu'à Namur, soit sur 80 à 90 kilomètres, dans l'espace de quatre ans, de 1825 à 1829, et cela dans un pays presque dépourvu de routes et sans moyens de transport bien efficaces ? Il est vrai que c'était sous le Gouvernement hollandais ; mais je me hâte d'ajouter, au point de vue de notre amour-propre national, que les entrepreneurs furent des compatriotes, des Montois.

#### LA JUSTICE DISTRIBUTIVE EN MATIÈRE DE TRAVAUX PUBLICS.

Dans cet ordre d'idées touchant le compte rendu de plus en plus détaillé de l'emploi de nos fonds nationaux, j'avais demandé de fournir un tableau établi par *Province*, donnant les dépenses effectuées, celles en cours et celles engagées depuis 1895 ou en tous cas depuis les cinq dernières années :

Le Gouvernement invoque la complexité du travail pour répondre ouvertement à cette question qui se posera tôt ou tard avec toute son acuité devant le pays. N'est-il pas vrai que depuis vingt-cinq ans les provinces les plus productives du pays, le Hainaut et Liège, sont délaissées au point de vue de la création, de l'amélioration et de l'entretien de leur outillage ? Les provinces de Limbourg, Luxembourg et Namur ne sont-elles pas davantage encore sacrifiées ?

J'ai fourni lors de la discussion du Budget des Travaux publics une statistique écrasante pour ceux qui sont responsables de ces tendances qui font absorber pour certaines régions du pays la majeure partie des richesses dont la nation dispose, escomptant même par avance les ressources publiques pour un long terme. La dette du pays atteint aujourd'hui plus de 3,500 millions, dette colossale créée pour près de moitié au cours de ces quinze dernières années.

On vante sans cesse l'outillage national. En présence de quel déchet ne se trouvera-t-on pas lorsque les dernières et les plus fastueuses créations seront réduites à l'état de ruines dépourvues de valeur ?

Ces réflexions me sont suggérées notamment pour le passage suivant que j'extrais de la séance du Sénat du 14 juillet courant (Compte rendu analytique, p. 207) concernant le port de Zee-Brugge, au sujet duquel le Gouvernement évaluait les dépenses effectuées au 25 juin 1908 à 44,158,850 francs. (Rapport au Sénat sur le Budget extraordinaire 1908, p. 8.)

Voici le passage du compte rendu analytique auquel je fais allusion plus haut :

- « M. COPPIETERS. — M. le Ministre des Travaux publics a déposé sur le
- » bureau du Sénat le plan de la rade de Zeebrugge.
- » J'ai constaté que ce plan est incomplet ; il ne renseigne que la partie la
- » plus voisine du môle sur une largeur variant de 150 à 300 mètres environ.
- » Il ne donne donc pas une image claire de la situation de la rade.
- » Le plan qu'il serait désirable de voir publier comprend tout l'intérieur de

- » la rade, depuis la plage jusqu'au môle et il devrait s'étendre vers l'est, au moins jusqu'au méridien de Heyst.
- » Tel qu'il nous est donné cependant, il suffit pour montrer combien nos appréhensions étaient fondées et combien le port s'est envasé.
- » C'est ainsi que, en comparant le plan de 1908 de la brochure Van Mierlo avec le plan officiel de 1909, déposé sur le bureau du Sénat, on constate :
- » Qu'en 1908, il existait devant le hangar n° 3 une zone profonde de 9 mètres et plus mesurant une superficie de 28,000 mètres carrés; en 1909 cette zone est réduite à zéro.
- » Qu'en 1908, il existait devant les hangars nos 4 et 5 une zone profonde de 8 mètres et plus mesurant une superficie de 83,000 mètres carrés; en 1909, cette zone est réduite à 9,700 mètres carrés; que le long de la ligne des bouées, il y avait, en 1908, toujours 6 mètres au moins de profondeur. En 1909, la courbe de 6 mètres a envahi 27,000 mètres carrés de la passe profonde. Que la courbe de 7 mètres de 1909 a envahi plus de 40,000 mètres carrés de la région dont elle était exclue en 1908.
- » Si donc, dans l'état où se trouve le port actuellement, un bateau de 8 mètres de tirant d'eau se présentait pour accoster au môle, il serait impossible de trouver un seul endroit où l'on pût le mettre sans qu'il s'échouât à marée basse.
- » Le plan de 1908 de la brochure Van Mierlo montre une longueur de plusieurs centaines de mètres où cet accostage aurait été possible.
- » Il résulte de tout ceci que les plans dont la Compagnie des installations maritimes avait contesté l'exactitude, indiquait une situation bien meilleure que celle qui a été relevée en juin dernier pour une petite partie du port.
- » Nous pouvons donc supposer qu'il pourrait bien en être de même dans toute l'étendue de la rade.
- » Or, les plans de 1908 signalent toute une région mesurant plus de 60,000 mètres carrés de superficie, où il n'y a même plus 3 mètres d'eau; ils montrent, de plus, un envahissement du port par des alluvions venant de l'est; il serait donc utile que nous soyons mis en possession d'un document qui permit de se rendre compte de la situation totale du port de Zeebrugge dans les limites que nous avons spécifiées. »

\*  
\* \*

Je ne puis résister, ici, à l'envie de reproduire quelques lignes d'un article que m'avait suggéré, en 1901, un échange de vues entre M. Hanrez et M. de Smet de Naeyer au sujet du port de Zee-Brugge. C'était au lendemain de cette bourrasque qui avait détruit la jetée en fer, et M. Hanrez attirait l'attention du Ministre sur l'ensablement inévitable!...

Rapportant (*Gazette de Charleroi*, samedi 31 août 1901) mes impressions d'une visite que j'avais faite là-bas, je disais :

- « Cette rade pourra-t-elle être mise à la profondeur utile sur toute son étendue? et, une fois le dragage terminé, ne se produira-t-il pas des ensablements inattendus, lents peut-être, mais sûrs ?

» C'est le point redoutable du problème hydraulique ; et, malgré l'excellente assurance du ministre de Smet de Naeyer, n'est-il pas vraisemblable que cette expérience, qu'il qualifie d'intéressante, va entraîner des millions sans nombre dans ce nouveau gouffre ?

» Pour obvier à l'ensablement, les constructeurs ménagent parfois des réservoirs de chasse, que l'on ouvre lorsque la marée est basse, après les avoir laissés se remplir à marée haute.

» C'est le procédé classique ; mais il n'est pas question de cela à Zeebrugge, puisque le port est taillé en plein dans la mer.

» Cependant, c'est pour aider à l'entretien de la profondeur naturelle de la partie de la passe englobée dans la rade que nos ingénieurs ont imaginé toute cette jetée métallique de plusieurs centaines de mètres.

» Il est bon que l'on sache dans quelles proportions l'ensablement d'un chenal est possible ; et à ce sujet, d'après des constatations relevées dans le chenal particulier du canal pénétrant dans les terres, on a calculé que le dépôt des sables et matières en suspension dans l'eau de mer équivalait à un dépôt de un centimètre par jour, soit trois mètres par an et plus.

» Aussi faudra-t-il draguer constamment ; et qui sait, lorsque le môle sera fait, enserrant davantage encore cet être... incompréhensible qu'est l'océan, si la diminution de vitesse dans l'évacuation des eaux n'augmentera pas irrésistiblement les dépôts : le fatal enlèvement, contre lequel ne pourra prévaloir aucun dragage.

» Du reste, pour que le succès de cette affaire soit assuré, il faut que les colosses de la marine y trouvent un point d'attache possible ; sinon, tout est à la mer, et ce n'est pour un port de cabotage qui existe à Ostende, que des dizaines, si pas la centaine de millions au moins, doivent s'engouffrer dans cette entreprise.

» Au surplus, le but que j'indiquais et consistant à alimenter de charbons, de minerais, enfin d'autres matières, une région industrielle nouvelle, échouerait du même coup, car ces matières pondéreuses ne peuvent lutter contre nos produits que grâce à un fret infime, d'où de vastes navires.

» Naturellement, il ne faut pas être pessimiste, cela ne sert d'ailleurs à rien ; mais, après avoir considéré les travaux considérables entamés à la côte, les nombreux millions qui s'y employeront sans cesse, le contribuable wallon, malgré tout son désir d'élargir son esprit d'initiative jusqu'à accepter de gaieté de cœur les efforts faits pour développer la partie flamande du pays, ne laisse pas cependant de comparer ces largesses à la parcimonie dont les autorités, Parlement et ministres, font preuve à notre égard.

» Si l'on consacrait quelques millions de ce pactole à terminer le canal qui doit relier Charleroi à Mons, si nous pouvions compter sur quelque sollicitude pour notre ville, dont le Gouvernement a exploité le territoire, peut-être l'ouverture serait-elle moins pénible.

» Il est vrai que l'on projette de vastes travaux ; mais la différence de ces pays bénis par nos maîtres, le Gouvernement se laisse acculer à des

» travaux d'une indispensabilité cent fois démontrée, tandis que, et je  
 » répète ici cette boutade assez cynique de M. le Ministre comte de Smet de  
 » Nacyer à Zee-Brugge, l'on fait une expérience intéressante, dont coût  
 » cent millions en perspective, le tiers étant absorbé.

» Mais, comme les services publics ont déjà entrevu la possibilité d'un  
 » échec, fût-il partiel, le Ministre ajoute qu'on en serait quitte pour dresser  
 » un nouveau môle plus à l'Est (à l'Ouest, a-t-il voulu dire?), défendant le  
 » premier, dont coût une nouvelle centaine de millions, qui rendra l'expé-  
 » rience plus intéressante encore. »

\*  
\* \*

Et pour en revenir au défaut total de Justice distributive en ce qui concerne spécialement la province de Hainaut, centre producteur de richesses industrielles et agricoles, j'ai pu montrer que durant ces dernières années, sur une somme de 50 à 55 millions consacrée au pays, le Hainaut n'intervenait que pour 3 à 4 millions, bien que sa contribution aux revenus généraux du pays soit largement au-dessus de toute comparaison avec les autres provinces.

Je ne puis citer de chiffres absolus, car ces renseignements aussi sont soigneusement dissimulés, mais j'ai acquis cette conviction lors d'une statistique que j'ai établie il y a quelques années pour l'arrondissement de Charleroi et de laquelle il résultait :

En 1904, les recettes ordinaires de l'État se sont chiffrées par 530 millions environ.

La quote-part de l'arrondissement de Charleroi fut pour les diverses grandes classifications de recettes (le produit des postes excepté) :

#### ARRONDISSEMENT ADMINISTRATIF DE CHARLEROI

Péages . . . .	28,500,000	sur un total de	252,000,000	(sauf les postes).	
Impôts . . . .	9,500,000	—	—	245,000,000	—
Capitaux et divers	3,000,000	—	—	26,000,000	—
	41,000,000	—	—	503,000,000	—

Est-il nécessaire de souligner que l'agglomération de Charleroi fournit à elle seule le huitième des produits du chemin de fer et le treizième du total des ressources ordinaires de l'État. J'arrondis les chiffres.

Chacun se rappellera la funambulesque aventure qui m'est arrivée un jour que j'avais posé une question parlementaire qui dépendait de ce domaine des grands travaux publics. M. Helleputte, Ministre des Chemins de fer, trouva très drôle d'interpréter ma question d'une façon judaïque, et il se mit lire, pendant des heures, de longs feuillets énumérant le travail qu'on avait fait dans le pays de Charleroi depuis 1884 jusqu'à mi-1907. Seulement, au lieu des grands travaux visés par ma question, toutes les plus infimes réfections étaient renseignées : vis, boulons, latrines, tuyaux quelconques !

Or, de tout cet exposé, j'ai pu déduire notamment que, durant la période de 1884 à 1894, l'administration des chemins de fer avait dépensé en tout et pour tout, dans l'arrondissement de Charleroi, 1,200,000 francs environ, soit un peu plus de 100,000 francs par année. Et à cette même époque, le pays de Charleroi fournissait au Trésor, rien que pour la régie des chemins de fer, au bas mot 18 à 20 millions par an.

Nos récriminations sont donc justifiées, et je suis convaincu qu'un examen attentif porté sur les grands centres de la région wallonne aboutirait aux mêmes constatations. *Ab uno disce omnes!*

La Chambre m'excusera si je lui apporte des renseignements quelque peu surannés; mais vu l'absence de toute statistique régulière, il faudrait accabler les divers départements de questions qu'on s'empresse de déclarer fastidieuses, imposant au personnel des travaux supplémentaires que je serais au regret de provoquer et surtout de réitérer.

Le tableau publié en annexe au budget extraordinaire de cette année révèle au surplus une conception analogue, qu'il eut été intéressant de poursuivre pour tous les grands travaux concernant le chemin de fer, etc.

Voici le tableau des provinces privilégiées (chiffres ronds) :

Provinces :	Travaux extraordinaires (voirie).
Anvers . . . . .	1,726,000
Brabant . . . . .	4,630,000
Flandre occidentale . . . . .	1,000,000
Flandre orientale . . . . .	750,000
Limbourg . . . . .	1,000,000
	<hr/>
	9,000,000

Voici les provinces dépourvues :

Hainaut . . . . .	552,000 (P)
Liège . . . . .	938,000 (P)
Luxembourg . . . . .	615,000
Namur . . . . .	1,430,000
	<hr/>
	3,500,000

Ce qui résulte de tout ceci, c'est qu'en vertu du principe développé par le Département qui a répondu à cette question d'ordre général que je posais, le Gouvernement estime que tout est à tous et que les millions gaspillés sur tel ou tel point du territoire, de préférence à tel autre où des travaux utiles s'imposent, doivent nécessairement profiter à ces bienheureuses régions qui n'ont pas les désagréments de ces bouleversements que des travaux publics comportent. Il résulte encore de ce refus de répondre que le pouvoir supérieur ne peut établir rapidement ces quelques données essentielles à l'administration d'un pays.

Au surplus, je ne vois pas le danger qu'il y a à dévoiler ouvertement cette dispersion de nos ressources nationales, car l'opinion publique aurait bientôt discerné quels sont les travaux dont l'utilité dépasse nettement la région dans laquelle ils sont effectués.

\* \* \*

### LES ADMINISTRATIONS COMMUNALES ET L'ÉTAT EN MATIÈRE DE TRAVAUX PUBLICS.

Par quelques questions j'ai désiré montrer la situation défavorable faite aux communes dans leurs rapports avec l'administration centrale, et la réponse que j'ai obtenue mérite quelques réflexions particulières.

Chacun sait l'usage que le Gouvernement fait de sa prédominance quand il se trouve en conflit avec les administrations publiques locales. Cela n'est guère sensible quand il s'agit d'une province dont les points de contact avec l'État, sont très rares, mais cet antagonisme devient excessif quand il s'agit d'une commune.

Un premier point d'abord est celui relatif aux travaux faits dans la traversée des villes et des bourgs.

La réponse donnée à la question posée serait de nature à donner entière satisfaction aux intérêts dont j'ai entrepris la défense, si ce n'est qu'elle est totalement contredite par les usages et pratiques des Départements intéressés, et je pense que la Chambre doit prendre acte de la déclaration formelle du Département des chemins de fer, postes et télégraphes.

Les administrations locales sauront, je l'espère, s'en souvenir dans tous les cas qui leur sont propres, car il vient d'être affirmé que l'autorité supérieure tiendrait compte des *besoins de la circulation* et les *accroissements dont elle est susceptible*.

De plus, il est dit : « Que si, par suite de vétusté, des ouvrages doivent être reconstruits ou s'ils doivent être modifiés, l'administration veille à *les mettre en rapport avec les besoins locaux*. »

Un autre sujet de conflit, ce sont les modifications arbitraires apportées à la voirie dépendant des administrations communales à l'occasion de grands travaux publics.

A côté des questions d'hygiène et de sécurité, il faut également envisager la commodité du passage et jusqu'à un certain point l'esthétique du tracé et des niveaux occasionnés par les travaux en question.

Le Département des Chemins de fer répond qu'il est loisible aux communes de faire valoir leurs objections lors de l'enquête de « *commodo et incommodo* » prescrite par la loi, et que, ainsi que celles de tous les intéressés, elles seront *examinées* par l'administration supérieure.

Cette réponse implique la reconnaissance du pouvoir souverain de l'État de *passer outre*, le cas, échéant aux objections formulées.

Or, l'assimilation recherchée dans l'usage extensif qui est fait de l'applica-

tion de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, ne peut former le droit dans cette matière. Il y a même une véritable lacune dans l'organisation de ces relations administratives, car cette extension de l'enquête de *commodo et incommodo*, qui se rapporte exclusivement à l'expropriation des propriétés privées, ne peut aucunement constituer un système définitif régissant les rapports de l'État et des communes dans ces matières. J'oserais dire que c'est à l'intervention de la ville de Charleroi que la première application officielle en a été faite.

En effet, la ville de Charleroi, se trouvant sous le coup d'atteinte portée à l'intégrité de sa voirie par des travaux du railway, a demandé si elle pouvait user de cette enquête pour faire valoir ses récriminations. Il lui fut répondu que c'était parfait; et c'est ainsi qu'à l'occasion d'un travail de transformation tendant à la suppression d'un passage à niveau, l'administration communale fit valoir, en une déclaration annexée au renvoi de l'enquête tenue par ses soins, quels étaient ses griefs.

Précédemment, le Collège s'était astreint à une sorte de comédie où le bourgmestre, accompagné du secrétaire, avait comparu à l'enquête tenue par un échevin et avait exprimé toutes les objections qu'il fut possible contre le projet en cause.

Mais l'on sent que telle n'est pas la voie; car supposez qu'il n'y ait aucune parcelle à exproprier dans la traversée d'une commune, aucune enquête ne serait faite, de sorte que le seul moyen trouvé pour permettre à l'organisme communal de faire valoir ses droits, ferait défaut.

La question de droit administratif soulevée à ce moment présente le plus grand intérêt pour les administrations locales. Evidemment, la question ne se pose avec anxiété que pour les villes de moyenne importance et les bourgs moindres encore.

Et cependant, ne voyons-nous pas à chaque instant le conflit surgir entre les grands chefs-lieux, la capitale elle-même, qui se plaignent de voir procéder à des études et à des travaux sur lesquels on ne les consulte pas?

Le rapport de la section centrale sur le Budget extraordinaire de 1908 dit ceci, à l'article 14 du Tableau (p. 15), à propos du Mont des Arts : « Un membre demande que la ville de Bruxelles soit consultée sur les projets à réaliser; ce que — a ajouté le membre qui parlait — le Gouvernement a négligé de faire jusqu'ici. »

Il faut qu'un pareil régime cesse, et il est indispensable que les communes soient mises au courant des travaux dont l'exécution sera poursuivie sur leur territoire. Ce sera là une question de principe, nouvelle mais très importante, car l'accès d'une cité peut être irrémédiablement détruit — son caractère esthétique — par des travaux d'art (!), qui n'ont eu à tenir compte que des nécessités du département en cause, sans nul souci des lieux traversés abîmés, et ruinés vraisemblablement.

Mais il y a plus, c'est une question de voirie qui repose sur la loi communale, laquelle intervient et défend clairement le droit des communes. Il s'agit de la procédure tracée par l'article 76 paragraphe 7° de la loi du 30 mars 1836, qui attribue aux conseils communaux la fixation de la grande voirie,

sous réserve de l'avis de la Députation permanente et de l'approbation du Roi. Les préliminaires et la discussion de cet article de la loi communale du 30 mars 1836 ne peuvent laisser aucun doute en l'espèce ; les commentaires du même article par Sauveur, *Revue de l'Administration*, tome XIV, pages 336 et suivantes, n° 16, ne sont pas moins explicites, et la circulaire de M. le Ministre de l'Intérieur, M. Alphonse Van den Peereboom, du 2 août 1866, confirme en tous points l'opinion que nous émettons, savoir : que les projets de modifications à apporter à la grande voirie doivent être soumis aux conseils communaux. Le *Mémorial administratif de la province de Hainaut*, 1866, page 709 ; le *Bulletin administratif du Ministère de l'Intérieur*, 1866, page 510 ; le *Dictionnaire Giron*, tome 5, page 487 ; la loi du 25 juillet 1891, *Pasinomie*, page 505, et la *Revue de l'Administration*, 1867, pages 399 et 506 ; 1892, page 68, et 1903, page 139, traitent de la question et la résolvent suivant nos vues.

Est-ce à dire que le pouvoir communal serait susceptible de lever l'étendard de la révolte ? Mais la violation du droit laisse toujours une blessure dont la cicatrisation est lente.

Toujours est-il que s'il pouvait rester un doute au profit de l'État en ce qui concerne la grande voirie, il semble hors de doute que la commune peut seule disposer de sa petite voirie et empêcher notamment qu'il y soit porté la moindre atteinte.

Mieux vaut donc préalablement s'expliquer ; et en résumé, il résulte de ce que nous apprend le Ministre compétent, que lorsqu'un travail entraîne une modification à la voirie, les plans doivent être soumis à la commune afin de provoquer les objections. Et partout où un plan contenant le dispositif nouveau a été soumis à l'examen du pouvoir communal, celui-ci a épuisé ses droits ; mais encore faut-il que cette formalité ait été remplie !

\*  
\* \* \*

## LA CONCENTRATION DES SERVICES ADMINISTRATIFS DE L'ÉTAT.

Sous différentes formes, une même question a été posée au Gouvernement, et, malgré son insuccès avéré, il est à espérer que dans un avenir prochain, d'autres idées prédomineront dans ce domaine.

Tous ceux que leur profession, et aussi le public que leurs obligations appellent à se servir des administrations de l'enregistrement, du cadastre, des contributions, voire encore, dans certains centres, d'autres administrations, telles que chemin de fer, mines, etc., souhaiteraient de voir réunir dans un bâtiment unique, situé au centre des communications, tous ces services publics.

A cette considération pratique, que l'état actuel de dispersion, extravagant parfois, fait sentir au contribuable ou justiciable que les nécessités obligent à avoir des rapports plus ou moins fréquents avec ces administrations, s'ajoute un autre motif très grave, le danger d'incendie.

Il est étonnant que le Gouvernement, qui a senti l'importance de l'objec-

tion en ce qui concerne la conservation des hypothèques, ne se soit pas rendu compte que des considérations analogues, sinon aussi pressantes, s'imposaient pour tous ces services publics.

Ne serait-il pas préférable de fixer définitivement l'emplacement de ces bureaux, au lieu d'en voir se modifier l'adresse au gré des caprices de l'administration ou des titulaires, soit par suite de changements, avancements, locations, etc. ?

A tout instant, celui qui se rend à l'un de ces bureaux est tout étonné d'apprendre, soit qu'il y a un nouveau receveur et qu'il habite ailleurs, soit que l'ancien a changé de résidence.

Parfois le dépôt d'une pièce est à la veille d'un délai fatal qui entraîne des responsabilités, des amendes.

En adoptant l'usage des locaux fixes, chacun saurait mesurer exactement le délai dont il jouit pour remplir ses obligations.

Tous ces bureaux comportent des archives qui peuvent avoir un intérêt très grand dans certains cas déterminés ; or, l'habitation prise à bail n'offre généralement pas les garanties d'un immeuble construit spécialement à cette fin en matériaux durs et incombustibles, mettant tous ces documents à l'abri d'un incendie, toujours possible.

De même, un gardiennat sévère pourrait être entretenu nuit et jour pour la sauvegarde de ces intérêts publics.

Le Gouvernement a répondu qu'il préférerait le système de la location, à raison des dépenses d'immobilisation et des frais d'entretien, qu'il estime trop considérables.

Or, postérieurement au dépôt du rapport sur le Budget extraordinaire, voyant la réponse, j'ai voulu m'assurer de la charge que représenteraient toutes ces locations et frais divers. J'en aurais conclu aisément que des immobilisations auraient été plus économiques, puisqu'il faut des locaux de toute façon. De telle sorte que les autres avantages seraient venus par surcroît.

A mon grand étonnement, M. le Ministre des Finances m'a répondu qu'il ne lui était pas possible de fournir des chiffres, aucune de ces locations n'étant à charge du Budget, chacun des fonctionnaires assurant le logement de son bureau dans sa propre demeure, avec laquelle il confondait son propre foyer.

Il y a là, me paraît-il, un réel danger et la possibilité de livrer à la fantaisie du fonctionnaire l'emplacement des services publics de cette nature.

La garantie au point de vue de la préservation est nulle, et c'est avec regret qu'il faut constater qu'une question de ce genre n'attire pas l'attention du Gouvernement.

C'est ainsi que dans les villes où il y a une administration des mines, les départements divisionnaires possèdent tous les plans tenus en double avec le concessionnaire des exploitations.

C'est le document par excellence qui permet la recherche des responsabilités dans les contestations pour affaissements de terrains houillers ; or, un incendie peut en quelques instants détruire des exemplaires uniques d'an-

ciens plans, dont la connaissance peut être indispensable à la solution de certains litiges.

Il faudra sans doute un exemple pour que l'on prenne souci de la question soulevée, à moins que l'on ne pense que les archives n'intéressent pas directement l'État belge ; dès lors, il ne doit pas assumer des charges trop rigoureuses pour un risque en somme éventuel.

Espérons que d'autres tendances se feront jour !

### LE CHAMP DE BATAILLE DE WATERLOO.

J'avais également soulevé, à propos de l'emplacement occupé par le champ de bataille de Waterloo, une question qui intéresse au plus haut point la conservation de ce souvenir historique.

L'horizon, fermé par les hauteurs de Lannes, de Plancenoit, les fermes d'Hogoumont et Mont-Saint-Jean, a fourni, depuis bientôt un siècle, un aliment inépuisable aux plus belles études de l'Art militaire, aux considérations les plus élevées de l'Histoire et à des pages immortelles de la Littérature.

Chaque jour, des visiteurs en nombre considérable vont revivre les heures anciennes d'une lutte de géants, dont les destinées politiques du monde moderne étaient l'enjeu. Jusques il y a quelques années, la physionomie de ce vaste enclos, en réalité peu étendu, était restée intacte. Déjà des constructions s'élèvent çà et là, et, dans quelques années, la « morne plaine » aura vécu et, avec elle, l'intérêt de curiosité historique qui s'y attache.

En même temps que tous ces souvenirs disparaîtront, les avantages matériels que notre pays, mesuré si parcimonieusement au point de vue des curiosités naturelles, pouvait en retirer légitimement, s'en seront allés.

J'avais posé la question parce qu'il importe qu'à un moment donné des questions de cette nature soient posées à l'opinion publique et au pays. J'avais adopté la forme d'une invitation à une expropriation pour cause d'intérêt historique qui n'est pas aussi étrange qu'elle apparaît de prime abord. On fait des projets de loi pour sauvegarder des sites, des monuments ; pourquoi ne pourrait-on sauvegarder un lieu, une superficie quelconque auquel un intérêt social, historique, serait attaché ?

Puisque le sol de la Belgique a eu au cours des siècles le périlleux honneur de fournir ses champs et ses vallons aux opérations de guerre des grandes conflagrations européennes, on devrait s'attacher à faire revivre ces souvenirs, qui donneraient de l'intérêt à nos campagnes utilitaires, à nos coteaux défrichés, à nos vallées couvertes d'usines où toutes les manifestations du labeur humain se donnent libre cours. Les voyageurs s'intéresseraient aisément à des vestiges qui évoqueraient pour beaucoup d'entre eux les chevauchées de leurs ancêtres et la mémoire des héros tombés au nom d'une cause que chacun s'applique si bien à considérer comme sacrée en ce qui le concerne.

En quelques lignes, le Gouvernement règle la proposition audacieuse que

je m'étais permis de formuler, par un rappel des principes constitutionnels qui sont si souvent mis à une épreuve beaucoup plus rude. Quoiqu'il en soit, avec quelques visées un peu plus larges il ne manque pas d'éléments pour rendre un projet de loi décrétant l'expropriation d'un champ de bataille du genre de Waterloo pour raison d'utilité publique.

Je m'en voudrais de ne pas céder la plume en cet endroit à un historio-  
graphe de Waterloo, M. le comte Louis Cavens, qui a consacré à la cause de  
la conservation de Waterloo la plus belle des énergies. Voici comment il  
traite, avec la collaboration d'un maître du barreau, la question de l'expro-  
priation du champ de bataille historique :

« Laissera-t-on, avec la sérénité de l'indifférence au front, s'accomplir  
l'œuvre de destruction du temps et des hommes? Nous osons croire que non!  
Nous sommes convaincu que non !

» De quelle manière et dans quelle mesure l'intervention publique doit-  
elle se produire?

» Cette intervention ne peut émaner évidemment que du pouvoir.

» Celui-ci se trouvera dans l'alternative ou de s'entendre avec les pro-  
priétaires des immeubles compris dans l'aire du champ de bataille ou d'ex-  
proprier ces immeubles. Nous tenons à le dire, dès maintenant, l'entente  
sera très difficile, les exigences des propriétaires semblant devoir prendre  
des proportions ridicules, grotesques.

» Il faudra avoir recours à l'expropriation au cas où l'entente serait  
impossible.

» Ce droit existe-t-il pour cause d'intérêt historique?

» Voici, à ce sujet, l'avis d'un des jurisconsultes les plus distingués de  
notre barreau, M<sup>e</sup> Victor Bonnevie, avocat à la Cour d'appel. Nous donne-  
rons les points principaux de sa consultation :

« L'État pourrait-il acquérir « la Ferme de Mont-Saint-Jean » par voie  
d'expropriation publique, en se fondant sur l'intérêt historique que présente  
cette ferme?

» L'article II de la Constitution dispose que nul ne peut être privé de sa  
propriété que pour cause d'utilité publique dans les cas et de la manière  
établie par la loi et moyennant une juste et préalable indemnité.

La solution de la question qui se pose dépend donc du sens légal des mots  
« pour cause d'utilité publique ». Le législateur constituant ne s'est pas  
expliqué à cet égard ; le texte de l'article II qui vient d'être cité a été adopté  
sans discussion par le Congrès.

Ces mots « utilité publique » ont le sens le plus étendu, et c'est ainsi que  
les auteurs l'ont compris.

« Il y a utilité publique, dit M. Giron (*Dictionnaire de droit administratif*,  
v<sup>o</sup> : *Expropriation d'utilité publique*), lorsqu'une entreprise est avantageuse  
à la société en général. »

« Il suffit, dit M. Tielemans (*Dictionnaire de droit administratif*, v<sup>o</sup> :  
*Expropriation*, p. 177), qu'une entreprise soit avantageuse à la société en  
général, pour qu'elle puisse donner lieu à l'expropriation. Elle sera utile à  
la généralité des citoyens, elle sera d'une utilité vraiment publique, s'il en

résulte un développement quelconque des facultés physiques, morales et intellectuelles de la société. »

M. Delmarmol (*Traité de l'expropriation*, t. I, p. 194) dit que « l'utilité publique raisonnablement entendue comprend la satisfaction de tous les besoins légitimes de la société.

» Il y a donc lieu de dire que l'article 11 de la Constitution a voulu permettre l'expropriation dès que la société est intéressée à l'acquisition d'un bien privé.

» Cet intérêt public peut avoir des causes diverses, et il n'y a pas lieu de faire une distinction entre l'intérêt matériel, tels l'assainissement ou l'amélioration des voies de communication, et l'intérêt intellectuel ou moral, telle la conservation d'un monument artistique ou historique.

» C'est à raison de l'intérêt historique qu'un arrêté royal en date du 29 septembre 1892 a décidé d'utilité publique les travaux tendant à assurer la conservation des bâtiments formant les ruines de l'abbaye de Villers, et a dit que les immeubles dont l'acquisition par l'État était nécessaire, à cette fin, seraient expropriés.

» Les motifs de cet arrêté royal portent que « l'intérêt public est attaché à la conservation de ces ruines que l'action du temps menace d'une prompte et entière destruction ».

» L'expropriation pour cause d'utilité publique de la « Ferme de Mont-Saint-Jean » est donc légalement possible.

» La prise de possession de cet immeuble peut-elle se faire sans attendre l'issue du procès qui serait éventuellement engagé ?

» Aux termes de la Constitution, l'indemnité d'expropriation doit être préalable ; la prise de possession ne pourrait donc avoir lieu avant le paiement ou la consignation de l'indemnité fixée par jugement et, par conséquent, avant le jugement du procès sur la légalité de l'expropriation ; mais la contestation n'est pas possible, cette légalité étant appréciée souverainement par le législateur (si l'expropriation a lieu en vertu d'une loi) ou par le Gouvernement (si elle a lieu par arrêté royal) ; le pouvoir judiciaire ne pourrait, en vertu du principe de la séparation des pouvoirs, se refuser à l'application de cette loi ou de cet arrêté.

» Tel est l'avis de M<sup>e</sup> V. Bonnevie. On en comprendra toute la valeur, en remarquant que le cas spécial à la ferme susdite s'applique à tout le champ de bataille. Si, donc, une entente ne pouvait se faire avec les possesseurs des biens historiques, l'expropriation interviendrait. Ces possesseurs seront indemnisés, certes. Mais qu'ils sachent, dès maintenant, que des prétentions exagérées de leur part ne pourraient leur amener que des déceptions amères. Qu'ils sachent aussi qu'ils ne pourraient, en aucune façon, entraver la réalisation de l'œuvre. Il ne sera pas dit que l'intérêt public puisse être sacrifié à l'intérêt privé, quelque respectable que puisse être celui-ci.

» Le droit d'expropriation existe. C'est la solution d'un des points les plus importants de la question.

» Dans quelle mesure l'action sur le champ de bataille doit-elle se produire ?

» Les uns trouvent qu'il suffirait d'acquérir les points stratégiques seulement.

» D'autres estiment que les environs immédiats de ces points devraient être également compris dans l'œuvre de protection. Enfin, il en est — et ceux-ci paraissent de très loin être les plus nombreux et les plus considérables — qui déclarent que ce ne sont pas seulement les points stratégiques et leurs environs qu'il faudrait acquérir, c'est le champ de bataille entier avec ses abords, dans la plus large acception du mot. C'est par un séjour plus ou moins long à Waterloo que l'on peut se convaincre de cette nécessité.

» Il faut que les abords, le cadre en un mot, préparant à la compréhension de la grandeur du lieu. »

L'auteur ajoute que l'emprise exacte peut être déterminée d'après les relevés faits en 1816 par les soins d'un fonctionnaire du cadastre, nommé W.-B. Craan.

« Pour réaliser ce projet dans plus large mesure, il faudrait 6 millions de francs.

» A l'aide de cette somme, on acquerrait une superficie de 1,064 hectares 28 ares, comprise entre les Fermes de Mont-Saint-Jean, de Papelette, de Frichermont, de Placenoit, du Caillou, de Mon-Plaisir, d'Hougoumont, d'un bois dans lequel se remarquent encore les tranchées anglaises, avec retour, par la route de Nivelles et le sentier de Saint-Germain, à la Ferme de Mont-Saint-Jean.

» Cette superficie a une valeur de fr. 4,523,062.50 et contient trente-neuf constructions diverses, évaluées dans leur ensemble à 762,000 francs.

» Les frais d'acquisition et autres, les indemnités et les travaux à exécuter absorberaient environ 700,000 francs.

» Soit, au total, 6 millions de francs.

» Est-ce trop ? Est-ce beaucoup ?

» Ce n'est point trop, parce qu'il s'agit de Waterloo et qu'il n'y a qu'un Waterloo. »

\*  
\* \*

En voilà assez et plus qu'il n'en faut pour démontrer non seulement la parfaite légalité de l'expropriation, et nous n'ajouterons que peu de mots pour montrer jusqu'à quel point il y a « avantage » pour la Belgique, la société, comme dit M. Giron, a décréter cet achat d'utilité publique.

Il suffirait d'invoquer la curiosité croissante des visiteurs étrangers, l'afflux colossal de la foule amenée sur ces lieux lors de l'inauguration de l'Aigle blessé, monument élevé, il y a quelques années, à la mémoire des soldats français tombés au champ d'honneur !

Quelques travaux d'appropriation et de conservation rendraient encore plus d'intérêt à ces lieux et en favoriseraient la fréquentation par les voyageurs de toutes les nations qui furent mêlées à cette lutte mémorable.

Et si ces raisons ne suffisaient pas à elles seules pour déterminer le caractère d'utilité publique indispensable, il y aurait lieu de réserver ces lieux

mémorables pour servir de champ de manœuvres à des unités importantes de l'armée.

Ce terrain d'exercice, placé au cœur du pays, à proximité de Bruxelles et des grandes garnisons, s'adapterait aux manœuvres, mettant en action des effectifs importants.

Peut-être est-il temps de songer à trouver une solution. Nous ne sommes plus très éloignés du Centenaire de cet événement qui a eu sur les destinées de l'Europe et du monde civilisé une influence dont il serait difficile de déterminer les conséquences, si l'issue du combat avait été différente de ce qu'elle fut, reconstituant l'Empire français sur les ruines des deux plus belles armées que les alliés avaient jamais pu rassembler sous Napoléon.

\*  
\* \* \*

Voici deux questions sur lesquelles le Gouvernement semble prendre une attitude qu'il importe de signaler.

### LE TÉLÉPHONE.

L'abaissement du coût des téléphones et l'unification des réseaux sont deux points nettement posés et qu'il conviendrait de solutionner. Surtout sans entrer dans toutes les considérations mesquines qui dissimulent mal le profit que l'on veut retirer de ce péage productif, ainsi que des Télégraphes, dont les frais de premier établissement ne seraient pas encore amortis.

Ainsi donc, les avantages directs et immédiats que la population commerçante et industrielle retire de l'usage du Téléphone et, par cela même, la prospérité générale, ne pourraient constituer une compensation de la perte éventuelle que la collectivité ferait en n'amortissant pas l'installation des Télégraphes?

Heureusement que l'exemple puisé dans l'exploitation des téléphones en Suisse et que le Gouvernement aurait mis à l'étude, puisque l'exposé de la Chambre de commerce d'Anvers est à l'examen, pourra fournir une base sérieuse de discussion pour le prochain Budget des voies et moyens. Si toutes les bonnes volontés s'en mêlent, il sera facile de faire capituler les dernières résistances.

Le système suisse se résumerait en cette formule : L'abonnement paie 100 francs la première année, 75 francs la seconde, et 40 francs les années suivantes. A cette taxe peu élevée on superpose une taxe de cinq centimes par appel, ce qui calculé sur la base moyenne de 600 appels par an (moyenne fournie par le Gouvernement) en Belgique, porterait le coût respectif de chacune des trois périodes, à 150 francs la première, à 105 francs la seconde, et à 70 francs les années suivantes. Il est vrai que pour une population moitié moindre en Suisse, il y a 55,000 abonnés, contre 27,000 en Belgique !

## LA NOUVELLE LIGNE DE CHEMIN DE FER VERS L'ALLEMAGNE.

L'autre question est celle du tracé de la nouvelle ligne vers l'Allemagne: Les agglomérations de Liège et de Verviers veillent, mais la réponse fournie par le Département des Chemins de fer est sybilline. Cette question n'est évidemment pas à l'ordre du jour, et les intéressés feront bien de surveiller attentivement le travail qui s'opère : « Aucun tracé pour la ligne au-delà de Tongres vers l'Allemagne n'est définitivement arrêté », répond le Gouvernement à la question posée.

Nul doute qu'à l'un des prochains budgets extraordinaires, déposé quelques semaines, si pas quelques jours, avant son examen par la Chambre — si le régime actuel perdure —, les Liégeois et les Verviétois seront dans l'impossibilité de provoquer le mouvement d'indignation nécessaire pour que le tracé soit maintenu dans le périmètre utile de leurs cités, désormais mises au ban du trafic international.

\*  
\* \*

## LE PALAIS DE BRUXELLES.

Un examen assez attentif a été fait par la section centrale des conditions dans lesquelles les travaux de restauration du Palais du Roi ont été accomplis.

Dans des termes très polis, les remarques indispensables ont été faites; mais le travail critique a été plutôt bienveillant.

Le problème est celui-ci : En 1905, le Gouvernement d'alors décida de réfectionner la façade du Palais, qui pouvait encore faire honnête figure et qui avait un petit air de 1850, qui rappelait l'ère nouvelle dans laquelle notre vaillant pays était entré.

C'était modeste et sage, et un nettoyage sérieux pouvait donner l'allure qu'il convenait à ce vétuste bâtiment, abritant la royauté dans tout ce qu'elle a de plus officiel.

Tout le travail proposé à cette époque devait coûter 3,500,000 francs.

Le rapport de la section centrale fait un historique rapide de ces travaux qui retiendront, malheureusement trop tard, l'attention de la Chambre.

Il n'est pas mauvais cependant de compléter, au moyen des seuls documents qu'il est permis à un membre de l'opposition de posséder, l'exposé fait par le rapport de l'honorable M. Verhaegen.

Il s'agit simplement de placer sous les yeux des membres de la Chambre les échanges de vues — oh, fort sommaires — dont ce travail de 12 à 15 millions fut l'objet.

*En 1903*, le Gouvernement fait connaître la convention qu'il a passée avec la ville de Bruxelles et qui comporte la restauration de la façade du Palais de Bruxelles et l'aménagement de la place des Palais. 3,500,000 francs sont prévus et il s'agit d'un premier crédit de . . . . . fr. 1,000,000

*En 1904*, voici le libellé du budget. « Art. 14 du Tableau. Palais de Bruxelles et aménagement de la place des Palais. Deuxième crédit destiné à l'achèvement des façades du Palais, prévu par la convention entre l'État et la ville de Bruxelles du 7 avril 1903. » . . . . . fr. 2,000,000

Le rapport de la section centrale est muet; de même le Parlement observe, en effet, que le crédit primitif de 3,500,000 francs n'était pas encore atteint.

*En 1905*. Il faut croire que certains bruits commencent à courir, mais bien incertains, et sur une demande de crédit de. . . . . fr. 1,500,000

la section centrale se fait l'écho de la question que voici et que j'enregistre avec la réponse qui y a été donnée :

**Palais de Bruxelles et aménagement de la place des Palais.**

Crédit demandé : 1,500,000 francs.

#### 21<sup>e</sup> QUESTION.

« Lorsque les premiers crédits ont été sollicités pour le Palais de Bruxelles, il ne s'agissait, pour le bâtiment à front de la place des Palais, que d'une *reconstruction de la façade*.

En ce moment, ce *bâtiment est entièrement démoli*. On assure, d'autre part, que les fondations des parties nouvelles du Palais donnent lieu à des difficultés d'exécution non prévues.

Il semble donc que ces travaux n'ont pas été étudiés avec le soin voulu.

La section centrale désire savoir qui est responsable de ces mécomptes.

Quelle sera l'augmentation de dépenses qui en résultera ?

Le devis des travaux ne pourrait-il être communiqué à la section centrale ? »

#### RÉPONSE.

Rien n'est modifié quant au plan des travaux. Ceux-ci comprennent la reconstruction de la façade vers la place des Palais, les retours des avant-corps et les raccords des murs intérieurs avec ceux de la façade.

En ce qui concerne les fondations, on a découvert que celles existantes vers le bâtiment de la liste civile descendent à une très grande profondeur et qu'elles ne sauraient supporter les nouvelles constructions.

Les prévisions se sont réalisées sur la plus grande partie de la façade, et rien n'autorisait à croire qu'il n'en serait pas ainsi sur toute la longueur de l'édifice. Il n'y avait aucun moyen de s'en assurer avant la démolition; s'il en avait été autrement, le devis se fût accru dès l'origine de la dépense supplémentaire, laquelle s'élève à 390,000 francs. »

C'est clair : au lieu de 3,500,000, les mécomptes entraînent une dépense supplémentaire de 390,000; néanmoins on demande 4,500,000 (moins fr. 49,762.46, tombés en annulation).

L'attention de la Chambre, ni celle du Sénat, ne furent pas encore attirées sur ce que les travaux du Palais de Bruxelles devaient réserver au Pays; et aujourd'hui qu'on en sait davantage, on est convaincu que le membre qui avait posé la question reprise dans le rapport de la section centrale était dûment averti. Mais on ne fit rien; les 590,000 renseignés par M. de Smet de Naeyer avaient satisfait toutes les curiosités.

Vient l'année 1906. Ici nous entrons dans le mystère. Les travaux marchent tellement bien et les prévisions antérieures ont été tellement bien conçues que l'on ne demande pas d'argent; aussi, le Budget étant muet, les membres du Parlement n'ont aucune raison de s'émouvoir, moins certainement que l'année précédente; où cependant personne n'avait soufflé mot.

M. de Smet de Naeyer cependant était renseigné et il n'avait garde de fournir le moindre éclaircissement à la Chambre: c'est une année d'élection. Mais il y a un document, que M. Maquet a jugé de faire connaître à M. Delbeke, Ministre des Travaux publics, pour la première fois le 5 juillet 1909, bien qu'il remonte au 6 avril 1906, qui est instructif.

Le Budget de 1906, ne portant aucune prévision, fut déposé le 3 avril. M. de Smet de Naeyer, le 4 avril, donc le lendemain, avait écrit à M. Maquet pour lui demander un rapport sur les travaux du Palais. Il craignait sans doute une demande d'explications, nonobstant le silence du Budget, et cette lettre semble rédigée pour répondre à toutes les objections possibles. Il y est dit, notamment..., que M. Lagasse-de Locht a couvert tous ces travaux de son autorité personnelle et qu'on doit atteindre comme dépense 6 ou 7 millions, au lieu de 5 1/2 millions!...

Ce qui est curieux, c'est que cette lettre si expressive ne constitue pas un document officiel. Le rapprochement de sa date avec celle du dépôt du Budget laisse cependant entrevoir qu'elle devait permettre d'improviser une réponse. Mais ce qui prouve son caractère officieux, c'est que le texte n'en fut transmis au Ministre M. Delbeke, avec une lettre d'accompagnement, que le 5 juillet de cette année. Et l'on est en droit de se demander si depuis son avènement au pouvoir en 1907, le Ministre des Travaux publics est resté sans connaître l'état des travaux de ce monument qui finira par coûter une quinzaine de millions au Pays!

*En 1907, voici comment une nouvelle demande de crédit de 2,500,000 fr. était libellée:*

« Art. 14 du Tableau. Palais de Bruxelles et aménagement de la place des  
» Palais.

» Crédit demandé: 2,500,000 francs.

» Ajouté au reliquat disponible du crédit de 1,500,000 francs alloué en  
» 1905; ce crédit permettra de continuer l'exécution des travaux et d'entamer les parachèvements. »

Immédiatement, en section centrale, une question est posée:

« Quel est le coût total du Palais de Bruxelles et de l'aménagement de la  
» place des Palais? »

Malheureusement, il s'agit encore ici d'un de ces budgets des R. et D.

extraordinaires, expédié avec une rapidité déconcertante. Déposé le 21 juin, il était rapporté le 19 juillet et discuté, puis voté les 2 et 3 août 1907.

Aussi, l'honorable rapporteur du Budget extraordinaire de 1907, M. Segers, se borne-t-il à constater qu'on a posé 48 questions et qu'il a été jugé préférable de se borner à les transcrire dans le rapport, et « il exprime l'espoir » que le Gouvernement voudra bien autant que possible y répondre au cours de la discussion.

Inutile de dire que les ministres se sont bien gardés de répondre à cette invitation, et les deux journées de discussion furent absorbées par la question de la seconde enceinte fortifiée d'Anvers.

Au Sénat, les choses allèrent encore plus vite.

Et cependant, le morceau — 2,500,000 — était coquet, d'autant plus qu'il venait s'ajouter au premier 1,000,000 demandé supplémentaires aux 3,500,000 originaires !

Vient 1908. Il s'agit de demander de nouveau de l'argent, et la section centrale s'inquiètera, bien discrètement, d'ailleurs, de savoir où l'on va.

La note préliminaire s'exprime comme suit, et il est intéressant de comparer ce texte au précédent de 1907. (Voir ci-dessus).

« Article 15 du Tableau. Palais de Bruxelles et aménagement de la place » des Palais.

» Crédit demandé : 1,500,000 francs.

» Ajouté au reliquat disponible du crédit de 2,500,000 francs alloué » en 1907, ce crédit permettra d'achever les travaux en cours d'exécution et » de poursuivre les travaux de parachèvement. »

Le rapporteur du Budget extraordinaire de 1908 a été obligé, comme celui de 1907, d'enregistrer à titre documentaire les différentes questions posées par les membres du Parlement lors de l'examen en sections, mais il constate amèrement que c'est encore le défaut de temps qui n'a pas permis de transmettre au Gouvernement le texte des questions, à part certaines qui ont eu un tour de faveur.

Celles qui concernaient le Palais de Bruxelles, et suscitées par ce nouveau crédit de 1,500,000 francs, qui portait à 8,500,000 francs la somme totale nécessaire afin de permettre de poursuivre les travaux de parachèvement, n'eurent pas l'honneur d'une réponse; et voici dans quels termes l'honorable M. Verhaegen, rapporteur, résume l'état de la question du Palais de Bruxelles :

« Le nouveau crédit demandé pour le Palais de Bruxelles n'est pas le » dernier : il est, d'après la Note préliminaire, destiné à achever les » travaux en cours d'exécution et à poursuivre les travaux de parachè- » vement.

» On a demandé, d'une part, à connaître le montant de la dépense totale » prévue pour l'achèvement du Palais.

» On a demandé, d'autre part, si les travaux compris dans cet article sont » distincts de ceux à exécuter sur crédit de 45,500,000 francs prévu par le » traité de reprise du Congo.

» Ces derniers travaux comprennent uniquement l'aménagement de

» *l'Hôtel de Belle-Vue*, à raison de 1,000,000 de francs. *L'Hôtel de Belle-Vue* sera ultérieurement joint à la résidence royale. Il n'est pas et ne sera jamais le Palais du Roi. Il n'y a aucune confusion possible entre les deux ordres de travaux. »

On remarque que le rapport parle un peu par « ouï-dire », et s'il n'a pu obtenir des éclaircissements sur le montant de la dépense totale prévue pour l'achèvement du Palais, on lui a fourni des renseignements qui permettront à la Chambre de distinguer nettement que l'« *Hôtel de Belle-Vue* » n'est pas et ne sera jamais le *Palais du Roi!!!*

Nous voici en 1909; le terrain devient brûlant et, avec une belle audace, le Département des Bâtiments civils va droit au but et ne songe plus à dissimuler les choses. L'édifice est d'ailleurs presque terminé et l'on est décidément occupé à le parachever.

La demande de crédit revient dans les mêmes termes qu'en 1908; il s'agit cette année de 1,000,000.

Il en viendra encore ultérieurement pour 3,500,000, il serait inutile de nous dissimuler cette infortune. Nous étions en 1908 à 8,500,000; il faut y ajouter le million de cette année et les 3,500,000 à venir. Au total donc, 13,000,000.

L'honorable rapporteur, M. Verhaegen, ajoute stoïquement, après avoir arrondi ses chiffres aux 13,000,000 ci-dessus : « *Nous demeurons, dit-il, probablement au-dessous de la réalité* ».

Puis suivent d'excellentes et confortantes réflexions sur ce qu'il conviendra de faire dans l'avenir!

Soit, tout le monde conclura aisément sur les données que nous avons rassemblées; mais il sera permis d'excuser les membres de la Législature du reproche de négligence qu'on croirait pouvoir leur adresser, si l'on considère les deux documents produits en annexe à la réponse du Ministre des Travaux publics.

J'ai parlé tantôt de cette lettre-rapport de M. Maquet à M. de Smet de Naeyer et datant du 6 avril 1906. Ce ne fut que la présente année 1909, après que le Ministre eut été relancé d'une façon précise par la question posée ou transmise par la section centrale, que des renseignements lui parvinrent. Et encore c'était un vieux rapport, rafraîchi pour la circonstance, et qui montre de la façon la plus éloquente avec quelle facilité l'on jongle avec les millions.

Il est des gens pour lesquels cela ne compte pas, alors qu'à tout propos et même hors de propos nous entendons faire appel à l'esprit d'économie des deniers de l'État, et alors surtout que tant de travaux nécessaires restent en souffrance, parce que les fonds disponibles reçoivent une destination qu'aucune force gouvernementale n'est à même d'enrayer.

#### LA JONCTION NORD-MIDI.

C'est le morceau de résistance, et je m'excuse à l'avance de l'audace bien grande que je vais montrer en émettant de très modestes appréciations sur

ce travail, l'un des plus importants que notre Pays ait entrepris depuis son existence.

J'ai, comme tous mes collègues, lu avec attention la documentation complète que le Département des Chemins de fer a jugé cette fois devoir mettre à la disposition du Parlement.

Mais, suivant l'adage « qui veut trop prouver ne prouve rien », il apparaît nettement que ce mémoire, destiné à éclairer les membres de la Législature, est un plaidoyer en faveur de l'idée chère au Département des Chemins de fer, en même temps qu'il devient un réquisitoire impitoyable pour tous les malheureux projets, non conformes, qui se sont fait jour.

Si l'on voulait prendre un malin plaisir de démarquer certaines pages de ce volumineux travail, on utiliserait parfaitement les meilleurs arguments employés dans le sens de la thèse, pour démontrer que d'autres combinaisons sont possibles.

Je tiens tout d'abord, en ce qui concerne la portée générale de mes critiques, à me placer sous l'égide de la discussion et des documents parlementaires de la session dernière. Nous nous rappelons tous la séance mémorable du 7 juillet 1908, au cours de laquelle l'honorable M. Woeste a mis les choses au point en ce qui concerne le Mont des Arts et le Métropolitain de Bruxelles.

Mais c'était là une opinion que l'on pourrait qualifier d'isolée, et peut-être aurait-on pu rechercher les motifs à cette sollicitude soudaine d'un de nos plus anciens parlementaires pour la défense des prérogatives du Parlement contre les errements suivis en matière de travaux publics.

Non seulement la question de principe : l'opportunité des économies, une plus équitable répartition des richesses nationales, la confection préalable de plans et devis et leur présentation au Parlement, mais, de plus, le défaut de nécessité de la création de bâtiments cyclopéens à l'emplacement de la Montagne de la Cour et l'impossibilité de créer ce chemin de fer souterrain à travers la ville, tout cela fut mis en question !

La section centrale de la Chambre, examinant le Budget extraordinaire pour 1908 avait d'ailleurs préparé les voies à toute espèce de récriminations ; voici au surplus le passage complet. (Voir rapport 1908, n° 172, p. 18) (1).

« Article 5 du projet de loi. — Le vœu a été émis dans une section que  
» la jonction Bruxelles Nord-Midi soit abandonnée. La section centrale,  
» sans se prononcer sur ce vœu, espère que M. le Ministre des Chemins de  
» fer profitera de la discussion du Budget extraordinaire pour faire part à la  
» Chambre de ses intentions.

» Compte-t-il réduire l'importance d'un travail qui pourrait devenir oné-  
» reux pour nos finances en même temps qu'il va transformer profondément  
» et une partie importante de la ville de Bruxelles et des habitudes prises par  
» tous les Belges depuis que les chemins de fer existent? Ou bien se

---

(1) La section centrale, présidée par M. Cooreman, était composée de MM. Verhaegen, Claes, Segers, Desmazières, Pouillet et Debecker-Remy.

» considère-t-il comme définitivement lié par les votes émis à l'exécution du projet intégral ?

» Un membre, personnellement adversaire de la gare centrale et de la jonction Nord-Midi, devenues inutiles, d'après lui, à la suite des transformations décrétées à la gare du Nord, estime qu'il importe que le Gouvernement décide d'urgence ce qu'il compte faire des nombreux immeubles déjà expropriés dans le quartier de la Putterie. Les millions déjà dépensés ne peuvent demeurer plus longtemps improductifs.

» La majorité des membres de la section centrale verrait avec satisfaction qu'il est encore possible au Gouvernement de renoncer à la jonction Nord-Midi à travers la ville et à la gare centrale. »

Au Sénat l'opinion de la commission spéciale fut encore plus catégorique (Voir rapport 1908, n° 16, p. 8) (1).

« L'article 3 du projet de loi a trait à la jonction Bruxelles Nord-Midi. La majorité de la Commission est d'avis, en présence des agrandissements des gares du Nord et du Midi, que ce projet soit abandonné.

» Cette jonction ne se ferait pas avec des « ronds d'ardoises », comme le disait très caractéristiquement un membre; elle pourrait présenter des dangers pour nos monuments, et rien ne prouve qu'elle soit nécessaire, d'autres moyens existant pour l'effectuer à l'extérieur de Bruxelles.

» Des terrains sont achetés, des expropriations faites, mais il n'y a rien à regretter sous ce rapport. Les terrains se revendront avantageusement et l'occasion sera excellente pour renouveler et embellir ce quartier de la ville. »

Et que l'on ne vienne pas dire que nos honorables collègues du Sénat s'expriment sans réflexion :

« Néanmoins, des membres objectent que tous les plans ont été étudiés sérieusement et que c'est le projet de jonction par l'intérieur de Bruxelles qui a rencontré l'adhésion du plus grand nombre d'hommes compétents. Ils sont d'avis qu'il ne faut pas l'abandonner à la légère. »

C'est à ces protestations légitimes et autorisées que nous devons le déploiement superbe qui se manifeste dans la Note du Gouvernement, et il semble même qu'aujourd'hui la question soit définitivement tranchée.

Après quelques rétroactes historiques de la question de la jonction, le mémoire régla, prolixement pour certains, en quelques mots pour d'autres, les projets qui ne rentrent pas dans le cadre.

Le cadre, c'est la jonction par le haut de la ville, pour satisfaire, semble-t-il, à l'unique désir de traverser en tunnel. Cela rappelle les tunnels artificiels que l'on créait au début du chemin de fer, parce que la science de la voirie ferrée à cette époque accolée à celle de l'art militaire, exigeait qu'un chemin de fer fût toujours subordonné à une interruption de service radicale;

---

(1) La Commission spéciale : MM. le vicomte Simonis, président, Coullier, De Lanier, le baron de Pitteurs-Hiégarts, Hanrez, Henricot, Beger, Naveau et Astère Verscruyse, rapporteur.

la seule qu'un effondrement de plusieurs milliers de mètres cubes de terre pouvait occasionner.

Alors que, dans un exposé impressionnant, la Note préconise la traversée en viaduc supérieur de la place de la Constitution et du boulevard, montrant que l'administration s'y connaît en fait de métropolitains aériens, il se trouve que cet enthousiasme se calme et se refroidit lorsqu'il est question d'appliquer ces principes, mis en pratique dans toutes les capitales les plus modernistes, pour réaliser la jonction par le bas de la ville.

Car je tiens à dire immédiatement mon opinion sur ce point, et il est inutile de dire avec quelle réserve je le fais, agissant strictement en nom personnel et n'ayant eu nullement à délibérer avec le groupe de la Chambre auquel j'appartiens, sur cette divergence essentielle.

Les auteurs de la Note semblent avoir obéi aux deux considérations principales que voici : le coût des travaux prévus ne sera pas dépassé et les craintes que l'on redoutait au sujet de la nature du sol sur lequel différents monuments prennent leur appui ne sont pas fondées.

Pour le surplus, le tracé adopté comporte toutes les perfections; il conserve aux gares du Nord et du Midi leur achalandage actuel, de telle sorte qu'au delà rien ne sera changé, sauf la transformation éminemment avantageuse résultant de la suppression du rebroussement.

On aurait pu croire que l'un des avantages de la traversée souterraine eût été d'alléger les charges d'expropriation, car l'occupation du sous-sol à une profondeur respectable pouvait être interprétée comme un démembrement de la propriété, une sorte de servitude, dont la valeur eût pu être beaucoup plus modestement évaluée, sous réserve des dommages qui pouvaient toujours être occasionnés à la surface. Quoi qu'il en soit, dans le fait il s'agit de l'expropriation complète, et l'on escompte la revente des immeubles et du terrain sous le coup de cette occupation du sol inférieur. On est optimiste à l'excès à cet égard, et il y aura certes des mécomptes.

Ce qui est plus grave, c'est l'appréhension du dommage que la création d'excavations de cette importance dans un sol, malgré tout, fort mobile, doit nécessairement occasionner.

Les points de comparaison apportés quant au coût des ouvrages sont clairs et bien étudiés, mais on pouvait pousser plus loin les investigations et les mettre en rapport avec des travaux récents ou peu anciens effectués dans la même région et qui eussent pu rassurer l'opinion et surtout éclairer le Parlement.

Je ne partage pas tant que cela les craintes que les auteurs de la Note émettent au sujet de la vie des viaducs en fer, car les « ponts ont une vie ». Je n'ai malheureusement pu retrouver ce volume qui traite cette question intéressante. Mais, si j'ai bon souvenir, il s'agit des transformations que le métal éprouve à la longue, désagrégeant ses molécules et cristallisant la matière dans des conditions spéciales qui favorisent la rupture.

La Note semble surtout envisager la destruction par la rouille, et après avoir cité trente à quarante ans comme limite extrême de la résistance du

métal, on cite comme exemple le pont de Rotterdam, qui a dû subir des réfections importantes, alors qu'il n'existe que depuis quelque vingt ans. Je ne suis pas ingénieur, mais on ne peut nier l'action corrosive de l'eau de mer sur le fer, et il n'y a rien d'étonnant que les ouvrages d'art situés à proximité des côtes ne subissent des détériorations graves et accélérées. Ce n'est pas le cas pour Bruxelles en Brabant.

Cette appréhension peut-elle vraiment s'appliquer aux constructions modernes? Car de plus en plus la qualité du métal s'affine, et la résistance des aciers, aujourd'hui, n'est nullement à comparer avec les fers que nous offrent les ouvrages remontant à quarante ou cinquante ans. Et d'ailleurs, ils font tous assez bonne figure, malgré ces pronostics fâcheux.

De telle sorte que, me basant sur l'exposé du Gouvernement, pp. 116 à 121, je puis affirmer que la traversée de la ville en élévation n'a rien de subversif des principes régissant la résistance des matériaux, ni contraire à l'esthétique des métropoles, et je n'en veux d'autre preuve que cette démonstration péremptoire à laquelle je fais allusion.

Cela étant, et partant de cette idée que le parcours étant le même ou à peu près, les points d'attache absolument semblables avec les avantages qu'ils entraînent, c'est-à-dire la pénétration directe dans les gares du Nord et du Midi actuelles, en élévation, quelles sont les raisons majeures qui ont pu déterminer le Département des Chemins de fer à opérer la traversée par le haut de la ville plutôt que par le bas?

Nous avons écarté le caractère prétendument peu esthétique de la succession de viaducs, devenus si familiers dans les grandes villes du monde, par les arguments mêmes de la Note; il reste à comparer les aléas de réalisation et le coût; enfin, nous dirons un mot de l'opportunité de l'emplacement de la halte centrale.

Je sais qu'il y a un argument que je ne rencontre pas, mais c'est le seul auquel je ne puisse obvier. C'est le seul aussi que le Département des Chemins de fer n'oserait pas invoquer comme étant la dernière formule de résistance, c'est-à-dire la *jonction possible avec la gare de Luxembourg*.

Ce serait une seconde jonction, dont la nécessité certes ne prévaudra jamais, à ce moment surtout que de bons esprits émettent encore quelque doute quant à l'opportunité de la première.

Je me hâte de dire que je ne suis pas de ceux-là, car, malgré les lignes de ceinture, il semble que le moment est venu de moderniser notre réseau en supprimant des gares terminales, qui ne s'expliquent guère que dans des cités commandant à de vastes provinces, dont elles sont le cœur et le cerveau.

Mais Bruxelles, chef-lieu de la « Provincia belgica », a tout à gagner d'une circulation plus facile à travers le pays, mettant fin à un système qui obligeait les voyageurs, après une heure au maximum de trajet, de changer de gare et de faire un parcours de 3 kilomètres pour aller reprendre une correspondance des plus modestes.

Je vais me permettre d'esquisser un tracé qui me paraît rentrer dans les

conditions exigées et dont je défendrai ensuite le mérite d'après les bases posées au début de ce chapitre.

Tout d'abord il s'agit d'une jonction à quatre voies; et quelles que soient les protestations qui peuvent se faire jour concernant cette différence avec le projet gouvernemental, je crois devoir m'en tenir à ce tracé modéré. Il est vrai qu'à Berlin on se plaint de l'insuffisance d'un service à quatre voies; mais il semble que depuis tant d'années déjà que le Stadt Bahn est en activité, il remplit convenablement son office; et, personnellement, j'ai pu constater l'an dernier que les trains ne s'y succèdent guère avec l'abondance qui serait un indice de pléthore.

La marche est normalement espacée, et sauf dans les gares, il ne se produit pas d'arrêts, indicatifs d'encombrement. Or, il s'agit d'un long ruban de huit kilomètres, alors que le Métropolitain de Bruxelles s'étendra sur 5 kilomètres environ.

D'autre part, Berlin est la capitale d'un empire de 80,000,000 d'âmes, et son agglomération comporte plus de 2,000,000 d'individus dans un périmètre fort restreint.

Examinons donc, mais ne comparons pas.

D'ailleurs, à Bruxelles il est avéré, pour ceux qui connaissent bien les choses, que les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> voies dans le tracé du haut de la ville sont destinées à desservir ultérieurement le branchement vers la gare du Luxembourg, dont on ne veut cependant rien savoir à l'heure actuelle.

Cette question réglée, nous pouvons conclure qu'avec quatre voies, soit un développement de 15 mètres de large, le Métropolitain aérien que j'entrevois pour Bruxelles rentre dans les applications raisonnables.

Quel sera le tracé? Le plus court sera le meilleur et loin de moi la pensée cependant de serrer de tellement près les grandes artères que l'on puisse ridiculiser l'idée, comme cela fut facile pour l'inventeur qui avait rêvé de supprimer tout le bloc d'immeubles séparant les rues Neuve, des Fripiers et du Midi d'avec les grands boulevards.

Quittant en élévation la gare du Nord à la hauteur de la rue des Charbonniers, le tracé, pénétrant de préférence au centre des blocs de bâtisses plutôt que de surmonter les croisements de rues, vient traverser la Senne près de la rue du Théâtre, puis, se tenant à l'est de la chaussée d'Anvers, passe toujours en élévation le boulevard Baudouin et coupe ensuite la rue des Commerçants et la rue des Échelles. J'ai déjà indiqué dans ma question à la section centrale que je ne m'épouvantais guère de cette atteinte à la fameuse perspective du boulevard du Jardin Botanique vers Koekelberg, car l'« elevated » ne dépassera pas, en somme, les hauteurs des arbres du boulevard.

La ligne traverse la rue de Laeken à l'approche de la rue du Grand-Hospice et se glisse entre l'église du Béguinage et l'Hospice, édifices que la voie respecte. De là, le tracé gagne la rue de Flandre en passant dans le massif bordé par la rue du Nom-de-Jésus et celle du Chien-Marin, et vient attaquer par le milieu la rue de Jéricho et la rue de la Braie.

C'est à cet endroit donc, donnant sur l'ancien Marché-aux-Grains, que la halte ou gare centrale peut se placer, et l'on remarquera que cet arrêt central est de 250 mètres de la Bourse.

Ici je place une parenthèse, qui constitue la dernière objection divisant les deux tracés est et ouest : Où convient-il de placer la gare centrale de Bruxelles? Le quartier de la Putterie aménagé est-il préférable, ou faut-il adopter le quartier de la Bourse?

Je ne pense pas qu'il est un seul citoyen qui, ayant affaire à Bruxelles, puisse faire un grief à l'un de ces emplacements plutôt qu'à l'autre. Certes, pour ceux qui se dirigent vers le haut de la ville, l'arrêt de la Putterie sera un avantage ; mais est-il bien vrai que l'activité commerciale et industrielle de notre pays se dirige nécessairement de ce côté ? Je ne le pense guère, et là ne sera jamais la difficulté.

Au contraire, pour le monde des affaires, se trouver à 250 mètres de la Bourse serait-il l'idéal et, moyennant l'une ou l'autre grande voie créée pour mettre ce quartier en rapport avec ses nouvelles obligations, il serait possible de former un ensemble esthétique et pratique à la fois.

Que dirai-je de l'autre partie du tracé vers le Midi ? Procédant toujours du même esprit, le tracé passe au milieu de grands blocs d'immeubles ; il prend, dans ces conditions, la rue Pleinckx, les rues de la Buanderie et Camusel, pour se rapprocher ensuite du boulevard du Midi, sur lequel la ligne déboucherait entre les rues Bodeghem et d'Artois. Nous sommes bien près du but, et, coupant à travers les bâtisses bordant le boulevard d'Anderlecht dans la direction de l'École vétérinaire, le tracé s'infléchit vers le boulevard Jamar, qu'il traverse, et pénètre dans la gare du Midi à l'endroit où celui de M. Hanrez s'engage à son tour.

Évidemment on pourra aisément répondre que c'est un tracé fait en chambre et que l'on va se trouver en présence de tels et tels immeubles importants, car c'est incroyable de voir combien certains immeubles prennent de l'importance quand c'est un projet concurrent qui les touche. Peu importe, c'est la partie matérielle du travail, et les ingénieurs mettront parfaitement la chose au point en évitant les courbes dangereuses et les immeubles hors prix. Ils eussent même pu appliquer utilement ces deux principes à l'étude du tracé officiel, car les courbes et contre-courbes qui raccordent le tunnel du Jardin Botanique à la gare du Nord sont un effort qu'aucun des autres inventeurs n'aurait osé envisager.

Que faut-il encore discuter ? Le coût, les prévisions ? Ici nous sommes bien à l'aise, malgré toutes les assurances dont le Département des Chemins de fer s'est montré prodigue dans cette question de la jonction.

Il semble même que le luxe des bases d'appréciation est tel, que la marge est si pessimiste pour les évaluations, que l'on doit s'attendre à un boni à l'achèvement de l'entreprise ! Une longue expérience — je ne parle pas pour moi — a malheureusement détrompé les plus sceptiques ; et l'honorable M. Woeste, qui ne peut être suspect d'hostilité aux projets du Gouvernement et qui a de l'expérience, nous a suffisamment mis en garde l'an dernier.

Au lieu de cela, le tracé par le bas de la ville ne révèle *aucun aléa*. On bâtit sur un terrain qui supporte à l'heure actuelle des charges plus considérables que ce long ruban formé par la succession d'arches en surélévation pourra jamais fournir.

Il suffira d'exproprier et de démolir, et le sol est prêt à recevoir les assises des piliers de ces viaducs.

Peut-on se servir du fer? La Note officielle émet des doutes tellement autorisés que je ne risquerais la chose qu'à grand' peine, mais je me déciderais tout de même à essayer ces tabliers d'acier pour une cinquantaine d'années. Mais n'a-t-on pas le béton armé, qui allie si merveilleusement la rigidité du métal et sa souplesse avec une enveloppe imputrescible, non oxydable, défilant les intempéries moyennes de notre climat avec une aisance reconnue?

De telle sorte que si, dans un mouvement d'humeur, de bonne humeur, la Chambre jetait bas le château de cartes édifié par ordre de ceux qui sont responsables, ce serait un grand soulagement pour tous, et même pour ceux qui assumeront la tâche redoutable de mener cette entreprise à bonne fin.

On prévoit 56,000,000 de francs, et l'amortissement en est assuré. Mais il reste les aléas dans la réalisation et les aléas, plus troublants, des conséquences éventuelles sur les parties bâties, monuments et autres immeubles avoisinant le tracé.

Au lieu de cela, par le bas de la ville la sécurité est complète quant à l'exécution du travail et la stabilité absolue des prix déterminés pour la confection des viaducs successifs. Voici d'ailleurs une approximation :

En supposant un tracé de 3 kilomètres sur 15 mètres de large, l'on obtient comme coût de l'ouvrage principal . . . . .	12,000,000 francs.
Expropriations et appropriations. . . . .	7,200,000 —
Aménagement de la gare du Nord	{ vers la rue des Palais 4,000,000 — { vers la place Rogier 5,000,000 —
Aménagement de la gare du Midi . . . . .	
Gare centrale (avec expropriations). . . . .	6,000,000 —
Imprévus . . . . .	800,000 —
Total. . . . .	<u>40,000,000 —</u>

Les connaisseurs auront pu se rendre compte avec quelle aisance ces chiffres ont été jetés, mais il faut observer qu'il ne pourrait s'agir que d'une erreur d'appréciation sur la valeur des terrains, car pour les travaux j'ai adopté les bases de la note gouvernementale.

Aussi, bien que le tracé esquissé par l'honorable sénateur M. Hanrez ait adopté des mesures beaucoup plus radicales, entraînant le bouleversement de l'avenue de la Reine, et un développement de dix voies à un certain endroit du parcours et six voies pour le surplus, il me paraît que la somme de 80,000,000 de francs qui a été arbitrée rentre singulièrement dans les procédés de discussion des projets concurrents qui ont été mis en œuvre au cours de cette échange de vues entamé courtoisement d'ailleurs par le Département des Chemins de fer.

Voilà donc une opinion qui sera très vraisemblablement mal accueillie, surtout au point de vue de son opportunité; mais j'ai abordé l'étude de cette

affaire, absolument pénétré de cette idée que de toutes les plus mauvaises conceptions, la solution officielle me paraît devoir garder la première place, et que le mieux sera d'attendre qu'un examen définitif soit fait avant d'occasionner l'Irréparable.

\* \* \*

La section centrale, statuant à l'unanimité des membres présents, sauf une abstention, a déposé un amendement qui tend à former en quelque sorte un pacte avec le Gouvernement quant au coût et à la durée d'achèvement de ce travail. La somme totale reconnue nécessaire est mise dès à présent à la disposition du Département des Chemins de fer, soit 28,567,704 francs, venant s'ajouter aux 27,432,296.13 actuellement dépensés, mais dont on escompte des rentrées du chef de revente d'excédents d'immeubles.

Une première conséquence découle de cette décision, si la Chambre la ratifie, c'est que le Budget extraordinaire, au lieu de 131,444,900.54, est porté à 149,613,704 francs.

D'autre part, comme 20,344,000 francs étaient prévus pour ces travaux dans la somme de 37,250,000 francs (art. 3 du Tableau), cette somme de plus de 20 millions devient disponible; et si la Chambre décide de suivre la foi du Gouvernement pour ce projet ou un autre, il faut espérer qu'il fera un usage judicieux et équitable de ce reliquat.

La Wallonie réclame à cor et à cri de grands travaux, indispensables depuis de longues années; l'occasion est propice pour réparer les erreurs du passé.

#### UN PLAIDOYER PRO DOMO.

Abandonnant pour quelques moments, avant de clore cette note de la minorité, l'objectif que je m'étais assigné comme représentant de la Nation, je désire ajouter quelques mots comme représentant de Charleroi.

Déjà au cours de ce travail, ayant à démontrer la situation défavorable faite à une grande partie du Pays par suite de l'absorption de l'attention des bâtisseurs et constructeurs nationaux par d'autres parages, j'ai cité, comme exemple, des chiffres puisés dans des éléments qui m'étaient familiers.

J'ai réclamé, notamment, l'achèvement du *bureau central des Télégraphes* de Charleroi, qui attend depuis bientôt un an la continuation des travaux d'aménagement.

Je suis fixé aujourd'hui. C'est la question de la répartition des locaux entre le Télégraphe et la Poste, laquelle demande un ou deux guichets, qui retarde ces aménagements.

Voilà plus de dix mois que les administrations intéressées délibèrent. Or comme la réponse qui est faite vient d'elles-mêmes, c'est donc vrai! La population appréciera!

\* \* \*

J'avais également posé une question au sujet des retards que la mise en marche du *nouveau réseau des téléphones* subit, alors que les installations

ont été conduites avec activité il y a de longs mois. Aujourd'hui tout est arrêté et, vraisemblablement, les *opérations de réception des fournitures* dureront longtemps encore; mais néanmoins nous savons pourquoi, et, franchement, on aurait tort de se plaindre!

#### LES GRANDS TRAVAUX DES CHEMINS DE FER.

Il m'a été donné quelques détails sur les sacrifices que le Gouvernement comptait faire dans la région de Charleroi autour des travaux entamés depuis plusieurs années.

En 1907, la situation était telle que mes collègues de la majorité n'hésitèrent pas à joindre leurs instances aux miennes pour qu'il fût pris enfin des dispositions en faveur de notre contrée si laborieuse et si active.

C'était au lendemain des années d'abondance et de pléthore industrielles et commerciales. Les transports par voie ferrée s'étaient manifestés insuffisants sur tous les points du réseau desservant les usines et les charbonnages.

A la moindre des intempéries, l'hiver, toutes les gares étaient bloquées par de nombreux trains immobilisés pendant plusieurs jours, plongeant l'activité industrielle dans le désarroi le plus complet.

C'était la fin du règne de l'honorable M. de Smet de Naeyer, et l'interpellation qui le visait retomba sur ses successeurs, MM. Helleputte et Delbeke.

On mit la main à l'œuvre, et des projets qui attendaient dans les cartons l'heureuse secousse virent le jour et furent mis en œuvre. Depuis quelques années déjà je m'étais attaché à cette œuvre ingrate de rappeler à l'occasion de chacun des budgets : Extraordinaire, des Chemins de fer et des Travaux publics, tout l'ostracisme dont le bassin de Charleroi était victime; et si je ne craignais d'allonger cette note déjà trop longue, je reproduirais les appels les plus énergiques que je n'ai cessé de faire depuis 1904, époque à laquelle j'ai eu l'honneur de participer aux travaux de la Chambre.

Mais l'effort manifesté par le Gouvernement actuel n'est pas suffisant, et je n'en veux d'autre preuve que la réponse que me faisait l'an dernier l'honorable M. Helleputte à la demande que je lui adressai le 14 août 1908 par la voie parlementaire.

J'avais demandé : « Quelles sommes seront affectées cette année aux gares de Charleroi (Sud), Charleroi (Ville haute), Charleroi (Gare au bois), Charleroi (Ouest), Dampremy, Roux, Monceau, Marcinelle, Châtelineau, Gosselies, Courcelles, Zone (État), La Sambre, Bouffioulx, Châtelet et Luttre ? »

A quelques jours de là, la Chambre ayant clôturé ses travaux, M. le Ministre voulut bien me répondre par écrit :

« Les sommes qui seront affectées cette année aux gares indiquées par l'honorable membre s'élèvent, pour les travaux approuvés et en cours d'exécution, à 700,000 francs en chiffre rond. »

L'ahurissement fut complet, car l'aveu était patent. Alors que l'article 4 du Tableau du Budget de 1908 prévoyait une dépense totale de 46 millions 155,000 francs, l'arrondissement de Charleroi, qui rapporte le 1/8 des péages

du chemin de fer, soit à ce moment 55,000,000 de francs environ, se voyait généreusement attribuer 700,000 francs pour travaux extraordinaires !

Cette année la proportion est plus raisonnable et la réponse du Département des Chemins de fer nous apprend qu'on compte affecter :

A la gare de Monceau s/Sambre . . . . .	fr. 1,260,000
— Charleroi . . . . .	700,000
— Montigny Formation . . . . .	273,000

J'ajouterai, pour être complet :

Des expropriations à Obaix Buzet . . . . .	35,000
Une remise pour machines à Monceau . . . . .	400,000
Un atelier de vernissage à Charleroi. . . . .	45,000
En ce qui concerne la ligne de Montignies à Acoz, elle continue vaillamment à s'achever; on y dépendra cette année . . . . .	30,000

Au total. . . fr. 2,695,750

Donc, sauf imprévu, le Gouvernement se proposait de dépenser en 1909 2.700,000 francs pour continuation des grands travaux en cours. Nous osons espérer que ces bonnes dispositions auront pu se réaliser et je compte m'en assurer dès l'an prochain, afin de rendre justice aux départements intéressés.

#### LES CRUES DE LA SAMBRE.

J'avais soulevé une dernière question, intéressante à mes yeux, et qui a trait aux études et projets qui se poursuivent en vue d'obvier aux inondations qui dévastent les rives de la Sambre en amont et en aval de la ville de Charleroi par suite des affaissements houillers.

Cette question a déjà fait l'objet d'un débat important à la Chambre; je n'y reviendrai pas, bien qu'à chaque instant des études paraissent sur ce problème hydraulique, que j'aurais sans doute encore l'occasion de reprendre devant la Chambre.

Aujourd'hui la commission des fonctionnaires des Ponts et Chaussées, des magistrats communaux et des dirigeants d'exploitations charbonnières poursuit ses travaux, et il semble qu'une décision ferme ait été prise en ce qui concerne l'amont, puisque l'honorable ministre M. Delbeke annonce, pour le 6 août prochain, la mise en adjudication des travaux à effectuer au droit des établissements de la Providence, protégeant ainsi la partie la plus exposée de Marchienne-au-Pont.

Il y a d'autres questions à résoudre : l'assèchement, du moins en temps normal, de la vallée de Dampremy, par la suppression du barrage du Piéton, et le dégagement des parties basses de la ville de Charleroi par un système d'égoutage avec vannes et pompes d'épuisement. Ces points sont à élucider; et je forme le vœu d'en voir hâter la solution.

Au point de vue de l'économie des deniers publics, j'avais cru pouvoir émettre une opinion différente de celle de l'administration de la Sambre au sujet de la création d'un bassin de garage pour les bateaux.

Ce travail, qui doit entraîner des expropriations à un emplacement où les terrains ont acquis une valeur industrielle considérable, me paraissait inopportun, étant donné l'usage auquel on le destine.

Il s'agit, en effet, de permettre de garer en cas de crue un certain nombre de bateaux qui forment la clientèle du bief n° 11. Il s'agirait aussi de pouvoir les garer en cas de chômage, mais cette nécessité n'est pas aussi impérieuse et il est possible d'obvier à cette difficulté.

Or, l'emplacement choisi, si nous visons uniquement la question de garage en temps de crues, me paraît peu heureux, car il implique la remonte de tous les bateaux qui seraient amarrés depuis Charleroi jusqu'à Marchiennes, vers les vastes terrains qui s'étendent en aval de l'écluse de la Jambe de Bois.

A moins que d'être informé la veille des coups d'eau, il sera impossible, en cas de nécessité, de remorquer cinquante à soixante bateaux contre le courant, rapidement impétueux, de la rivière.

Au lieu de ce travail, je proposais d'examiner la possibilité de garer ces cinquante à soixante bateaux dans les deux biefs qui joignent le canal de Bruxelles à la Sambre.

Ces bassins véritables sont situés à l'emplacement le plus favorable, pour permettre, en cas d'urgence, la remorque des péniches, et l'on pourrait facilement loger quarante bateaux de 300 tonnes dans le bief n° 1 du canal, et une trentaine dans l'autre bassin qui se trouve sur le territoire de Marchiennes.

Le cas échéant, il serait possible de créer un vaste bassin à quelques pas de là dans des terrains très peu coûteux et qui sont actuellement complètement dépréciés.

Bref, je persiste à croire que la création d'un bassin à l'endroit projeté serait une dépense considérable, qui pourrait aisément être remplacée par un aménagement judicieux des endroits que je signale à l'attention du Département des Ponts et Chaussées.

ÉMILE BUISSET.



## TABLE DES MATIÈRES

---

	Pages
Avant-propos . . . . .	65
Le défaut de renseignements précis . . . . .	66
La justice distributive en matière de travaux publics . . . . .	67
Arrondissement administratif de Charleroi . . . . .	70
Les administrations communales et l'État en matière de travaux publics. . . . .	72
La concentration des services administratifs de l'État . . . . .	74
Le champ de bataille de Waterloo. . . . .	76
Le téléphone. . . . .	80
La nouvelle ligne de chemin de fer vers l'Allemagne . . . . .	81
Le Palais de Bruxelles. . . . .	81
La jonction Nord-Midi. . . . .	85
Un plaidoyer pro domo . . . . .	93
Les grands travaux des chemins de fer . . . . .	94
Les crues de la Sambre . . . . .	95

---

(98)

Plan général  
de la ligne de jonction Nord-Midi.  
Algemeen plan der verbinding  
tusschen Noord en Zuid.

Tracé du projet du Gouvernement  
et  
Tracé proposé par la note de Minorité.

Echelle:  $\frac{1}{10,000}$

Rayon des Courbes 250<sup>m</sup>



(1)

( Nr 202 )

# Kamer der Volksvertegenwoordigers.

---

VERGADERING VAN 9 JULI 1909.

---

Begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven  
voor het dienstjaar 1909 (1).

---

## VERSLAG

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

---

MIJNE HEEREN,

De Buitengewone Begrooting werd aangenomen in al de afdeelingen. Van de 88 leden, die deelnamen aan de beraadslagingen, onthielden er zich 18 bij de stemming over het geheel en stemden er 8 tegen.

### ONDERZOEK IN DE AFDEELINGEN.

Zoals gewoonlijk werden tal van vragen gesteld, tal van wenschen geuit en tal van opmerkingen in 't midden gebracht. Zij worden hieronder vermeld.

Daar verscheidene dier vragen, wenschen en opmerkingen in meer dan ééne afdeeling geuit werden, scheen het beter die zoo methodisch mogelijk te vereenigen en sommige punten afzonderlijk te behandelen.

### ONDERZOEK IN DE MIDDENAFDEELING.

TOELICHTINGSTUKKEN GEVOEGD BIJ HET ONTWERP VAN BEGROOTING.

Bij het ontwerp van Begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1909 zijn de volgende toelichtingstukken gevoegd :

I. — Aan het hoofd van de *Inleidingsnota*, eene opgave — zooals die voor

---

(1) Begrooting, nr 161, XVII.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Cooreman, bestond uit de heeren Dalmagne, Segers, Buisset, Verhaegen, Hubert en Raemdonck.

de vorige begrootingen — van de voornaamste feiten van economischen en financieelen aard, die rechtstreeks in verband staan met de leening aan te gaan om de uitgetrokken buitengewone uitgaven te dekken.

In die opgave komen voor :

- 1<sup>o</sup> Een overzicht van de buitengewone uitgaven van 1893 tot 1908;
- 2<sup>o</sup> De berekening in hoeverre de buitengewone uitgaven worden gedekt door andere geldmiddelen dan de leening;
- 3<sup>o</sup> De uitdelging van 's Lands schuld;
- 4<sup>o</sup> 's Lands bedrijvigheid op nijverheids- en handelsgebied;
- 5<sup>o</sup> Den toestand van 's Lands krediet.

II. — De bijlage A, bestaande in eene nota over de rechtstreeksche verbinding, te Brussel, tusschen het Noorder- en het Zuidernet van de Belgische spoorwegen.

Deze nota van 162 bladzijden, verdeeld in 16 hoofdstukken, verschaft al de inlichtingen, die door het Ministerie van Spoorwegen werden ingewonnen over de talrijke ingediende stelsels van rechtstreeksche verbinding, over de mogelijke verruiming der Noord- en der Zuidstatie ter plaatse waar ze thans gelegen zijn, over de mogelijke verplaatsing der Noordstatie in de richting van Schaarbeek, alsmede, anderzijds, over het aangenomen ontwerp, de raming der kosten, den aard van den te doorgraven grond, de bijzonderste bezwaren, die daartegen worden aangevoerd, en de verscheidene voordeelen, die het oplevert.

III. — De bijlage B, bestaande uit dertien plans, kaarten, doorsneden, profielen en ontwerpen tot aanvulling der inlichtingen vervat in de bijlage A.

IV. — De bijlage C, bevattende, voor het Ministerie van Openbare Werken, de opgave der thans aangevangen werken betreffende :

- A. — De wegen;
- B. — De burgerlijke gebouwen;
- C. — De waterwerken.

V. — De bijlage D, bevattende, voor het Ministerie van Spoorwegen, de opgave der thans aangevangen werken tot aanleg, onderhoud en voltooiing van ons spoorwegnet.

Deze opgave vermeldt :

- A. — De werken waarvoor globale kredieten werden toegestaan;
- B. — De werken, waarvoor afzonderlijke kredieten werden toegestaan.

\*  
\*\*

In verscheidene afdeelingen drukten sommige leden hunne innige voldoening uit over den nieuwen weg, door de Regeering ingeslagen.

Jaren lang reeds werd, zoowel ter Kamer als in de Middenafdeelingen, de wensch geuit, dat er talrijker en meer nauwkeurige inlichtingen zouden verstrekt worden over de werken, voorzien bij de Buitengewone Begrooting, en dat, voor elk aangevangen werk, aan de Kamer zou medegedeeld worden wanneer het begonnen werd, welke uitgave daartoe werd uitgetrokken, hoever het gevorderd is, welke wijzigingen daarin werden gebracht, welke

kredieten daartoe werden toegestaan en hoeveel er nog moet uitgegeven worden om het werk te voltooien.

Reeds naar aanleiding van de Buitengewone Begrooting voor 1908, had de Minister van Spoorwegen bij de Inleidingsnota eene kaart gevoegd van de nieuwe aangevangen en ontworpen lijnen tusschen Halle, Brussel, Mechelen en Antwerpen.

Dit jaar zijn de Minister van Openbare Werken en die van Spoorwegen vastberaden den weg opgegaan, hun door de herhaalde wenschen der Kamer aangewezen.

De Middenafdeeling zou haren plicht te kort komen, indien zij daarover hare voldoening niet uitdrukte en aan bedoelde Ministers, alsmede aan den Minister van Financiën, haren dank niet betuigde voor de toelichtingstukken, die bij het ontwerp van Begrooting zijn gevoegd.

Daarenboven moet de Middenafdeeling den wensch uiten dat, nu men het eens is geworden over het leveren van die toelichtingstukken, men er voor zorgde dat steeds op die wijze worde gehandeld.

Eene omstandige toelichting met plans, zooals die betreffende de verbinding tusschen Noord en Zuid, levert voordeelen op, welke in het oog springen, zoo wel voor de Kamer als voor den Minister van wiens bestuur de toelichting is uitgegaan. De Kamer is zoo volledig mogelijk op de hoogte gesteld van de ontwerpen waarvoor kredieten zijn aangevraagd. Zij heeft de plans onder de oogen, evenals de indeeling van het aangevraagde gezamenlijk krediet. De datum voor de algeheele voltooiing van het werk is bepaald voorzien. Zijnerzijds heeft de Minister geen verrassingen te vreezen vanwege zijn bestuur. Immers, dat bestuur heeft zich, door het voorleggen zelf van de plans en inlichtingen, verbonden om stipt binnen de grenzen te blijven, die het zelf heeft bepaald.

Zoo er geen erge misrekening zich voordoet, zal het werk uitgevoerd worden op de wijze, binnen het tijdsverloop en met de kredieten die werden voorzien.

Zijn er misrekeningen, dan zal de Kamer de oorzaak daarvan kennen en kunnen bepalen wie in elk geval aansprakelijk kan gesteld worden.

't Is dan ook te wenschen dat, voor gewichtige werken, het voorbeeld van den Minister van Spoorwegen worde nagevolgd.

Daarenboven kan worden gezegd dat, indien men dergelijke maatregelen had genomen voor thans reeds voltooide werken, — indien men, in stede van een globaal bedrag, aan de Kamer omstandige plans, voorafgaande boringen, bestekken en toelichtingen had voorgelegd tot staving van ontwerpen welke eenieder zich herinnert, de Kamer niet zou verplicht geweest zijn verhoogingen van uitgaven toe te staan, zoo aanzienlijk dat zij degenen, die ze moesten toestaan, ietwat belachelijk maakten en tevens vermoedens van onbekwaamheid deden wegen op hen die ze aanvroegen.

Wat aangaat de tabellen, vervat in de bijlagen C en D en voorgelegd door de Ministers van Openbare Werken en Spoorwegen, acht de Middenafdeeling hare meening en hare wenschen vrij en vrank te mogen uiten.

De tabel B der bijlage D, betreffende de verbinding der Noord- en Zuid-

statiën te Brussel, beantwoordt volkomen aan de wenschen der Middenafdeeling die werd belast met het onderzoek der Buitengewone Begrooting voor 1908. 't Is voldoende een oogslag te werpen op die tabel om vast te stellen dat de aanwijzingen, die daarin voorkomen, de Kamer nagenoeg volkomen inlichten. Had men in de vierde kolom vermeld het voor de verbinding Noord-Zuid toegestaan aandeel in het gezamenlijk krediet van 10 millioen dat in de derde kolom is ingeschreven, dan ware de tabel volledig geweest.

In de tabel A der bijlage D, betreffende de werken waarvoor globale kredieten werden toegestaan, komen talrijke inlichtingen voor. Evenwel zal zij in sommige opzichten moeten aangevuld worden. Werd er voor geen enkel dier werken meer uitgegeven dan werd voorzien? Dat kan men niet nagaan.

De datum, waarop de staat der werken werd vastgesteld, diende vermeld te worden.

\*  
\* \*  
\*

In de tabel A der bijlage C, betreffende de wegen, zijn de werken, die men thans uitvoert, vereenigd per provincie overeenkomstig een herhaaldelijk uitgedrukten wensch.

Bij gebrek aan omstandige opgaven voor sommige dier werken kan men niet nauwkeurig nagaan welke som werkelijk werd besteed aan de kasseiwerken.

Een enkel voorbeeld zal volstaan : de kredieten van 750,000 frank, van 900,000 frank en van 98,000 frank, die bij wijze van toelagen, verleend aan de gemeente Schaarbeek, zijn besteed aan het aanleggen van twee vakken der groote singelbaan rond Brussel, behelzen klaarblijkelijk veel andere zaken dan kasseiwerken, daar zij te zamen 1 millioen 748,000 frank bedragen, hetzij meer dan de kredieten bestemd voor de acht provinciën buiten Brabant. De tijd ontbreekt ons — en het spijt ons — om de bestemming van sommige kredieten, uitgetrokken onder de algemeene benaming : *Banen*, nader te onderzoeken.

De Middenafdeeling merkt daarenboven aan, zoowel voor de tabel A als voor de tabellen B en C, dat er nog veel inlichtingen ontbreken. Nergens wordt de tijd voor het voltooiën der werken vermeld. Het ware nochtans gemakkelijk kennis te geven van den datum, dien de Staat zelf berekende in zijne lastenboeken.

De vordering der werken wordt heel weinig duidelijk aangewezen. Wanneer men aan de Kamer ter kennis brengt dat de 125/126 van een werk, ofwel 1/492 van een ander werk zijn uitgevoerd, dan licht men haar onvoldoende in. Het zal gemakkelijk zijn, die bezwaren te verhelpen.

Eenparig drukt de Middenafdeeling den wensch uit, dat de tabellen worden aangevuld en ieder jaar gevoegd bij het ontwerp van buitengewone begrooting en dat ze bijgehouden worden, opdat de Kamerleden de vordering der werken en het gebruik van de toegestane kredieten zouden kunnen nagaan.

## DATUM VAN HET OVERLEGGEN DER BUITENGEWONE BEGROOTING.

In het verslag over de Buitengewone Begrooting van 1908 drukte de Middenafdeeling, die optrad als de tolk der afdeelingen, hare spijt erover uit, dat deze Begrooting op 31 Maart werd overgelegd; de Middenafdeeling uitte de wensch dat zij voortaan vroeger, bijvoorbeeld vóór 1 Februari, aan de Kamer zou onderworpen worden.

Verre van weerklink te vinden in de bestuurskringen, schijnt die wensch aanleiding te hebben gegeven tot een gansch andere uitkomst.

De Buitengewone Begrooting werd, in 1909, eerst den 28<sup>n</sup> Mei voorgelegd. Ze werd slechts den 11<sup>n</sup> Juni rondgedeeld, — en wel nog zonder sommige bijlagen —, en de Middenafdeeling, niettegenstaande al den spoed waarvan het bureel der Kamer blijk gaf, kon enkel den 30<sup>n</sup> Juni vergaderen.

Wat moet er, bij dergelijk lang wegblijven, geworden van het onderzoek, door de Middenafdeeling, van eene Begrooting waarop boven de 131 miljoen nieuwe kredieten zijn uitgetrokken? Over hoeveel tijd zal de Kamer, en naderhand de Senaat, beschikken om de vraagstukken, die naar aanleiding van de voorgestelde werken oprijzen, te bestudeeren en te behandelen?

Het is onnoodig op die beschouwingen aan te dringen om vast te stellen hoe gegrond ze zijn. Daarover sprak de achtbare heer Beernaert verleden jaar in de Kamer.

Overigens, ziehier de dagteekeningen waarop sedert 1900 de Buitengewone Begrooting en het verslag werden ingediend, en waarop de behandeling en de stemming plaats hadden :

Dienstjaar.	Overlëgging van het ontwerp.	Overlëgging van het verslag.	Behandeling.	Stemming.
1900	11 April 1900.	1 Mei 1900.	5 Mei 1900.	5 Mei 1900.
1901	12 Juli 1901.	2 Augustus 1901.	8 Augustus 1901.	8 Augustus 1901.
1902	15 April 1902.	29 April 1902.	6 Mei 1902.	7 Mei 1902.
1903	7 Juli 1903.	24 Juli 1903.	30 Juli 1903.	6 Augustus 1903.
1904	2 Februari 1904.	27 April 1904.	4 Mei 1904.	6 Mei 1904.
1905	21 Maart 1905.	4 Augustus 1905.	19 December 1905.	28 December 1905.
1906	3 April 1906.	1 Mei 1906.	11 Mei 1906.	11 Mei 1906.
1907	21 Juni 1907.	19 Juli 1907.	2 Augustus 1907.	3 Augustus 1907.
1908	31 Maart 1908.	23 April 1908.	20 Augustus 1908.	21 Augustus 1908.
1909	28 Mei 1909.	»	»	»

\* \* \*

Uit deze tabel blijkt dat, buiten het dienstjaar 1905, het ontwerp van Begrooting laattijdig werd voorgelegd, telkens als het gewoon zittingsjaar niet werd verkort ten gevolge van de algemeene verkiezingen.

Daaruit blijkt vooral dat de Kamer over 't algemeen maar heel weinig tijd kon besteden aan de behandeling der Buitengewone Begrooting.

Dat is wezenlijk te betreuren.

Het is volstrekt noodig dat de ontwerpen, opgemaakt door de verschillende ministerieele besturen, kunnen onderworpen worden aan een ernstig onderzoek, én van wege de Middenafdeeling én van wege de Kamer, zoowel met het oog op de kunst als in een financieel en technisch opzicht. Nooit was het aldus door het Parlement uitgeoefend toezicht nadeelig. Het heeft dikwijls belet gebrekkige ontwerpen aan te nemen.

Hadde de Regeering nog vier maand langer gewacht met het indienen van de Buitengewone Begrooting, dan ware deze ten gepaste tijde overgelegd geworden om de Buitengewone Begrooting voor het dienstjaar 1910 uit te maken en om behandeld te worden te gelijker tijd als de gewone begrootingen die in October aanstaande worden rondgedeeld.

Vruchteloos tracht de Middenafdeeling de redenen van dat laattijdig indienen te vinden. Er werd niets geantwoord op de volgende beschouwingen, die zij dienaangaande deed gelden in haar verslag van 1908 en die al hare redenen van bestaan behouden :

« Werd de Begrooting vroeger overgelegd, bijvoorbeeld vóór 1-Februari,  
» er zouden voorzeker, bij de eerste toepassing van het nieuwe stelsel,  
» minder aanvragen om buitengewone kredieten zijn, — daar de plannen,  
» bestekken en lastkolieren van de ontworpen werken niet voldoende zijn  
» gevorderd opdat de Ministers duidelijk de aanvragen zouden kunnen  
» uitdrukken, die hunne departementen betreffen.

» Doch dit bezwaar zou niet langer bestaan bij de tweede toepassing van  
» vroegtijdiger overlegging, vermits de buitengewone begrooting dan, zooals  
» voorheen, zou bevatten de aanvragen om krediet voor al de bestudeerde  
» zaken en werken, gedurende een volle jaar geregeld. »

Derhalve dringt de Middenafdeeling eenparig aan, opdat de Regeering voortaan de Buitengewone Begrooting veel vroeger zou voorleggen.

Een lid der Middenafdeeling uitte de vraag, of de aanvragen om buitengewone kredieten niet met goed gevolg zouden kunnen worden gesplitst en gevoegd bij elke gewone begrooting waarmede zij in verband staan.

De Kamers zouden aldus de aanvragen om gewone kredieten en om buitengewone kredieten voor de openbare werken, de spoorwegen, den oorlog, de financiën, enz., te gelijker tijd behandelen.

Wat aangaat de buitengewone ontvangsten en de jaarlijksche opgave der feiten van economischen en van financiële aard, ze zouden eene heel gepaste plaats vinden in de begrooting van 's Lands Middelen. Het spreekt van zelf dat, zoo deze nieuwe indeeling werd aangenomen, de aanmerkingen van algemeen aard betreffende de buitengewone uitgaven en ontvangsten zouden moeten voorgebracht worden bij de behandeling der begrooting van 's Lands Middelen.

Zonder over dat stelsel uitspraak te doen, vestigt de Middenafdeeling daarop de aandacht der Kamer en beveelt zij het de Regeering aan tot onderzoek.

## UITGEBRACHTE STEMMINGEN EN GESTELDE VRAGEN.

Daar zij over den noodigen tijd niet beschikte om de vraagstukken, die in de afdéelingen te berde kwamen, te onderzoeken en grondig te behandelen, heeft de Middenafdeeling haren verslaggever gelast, de vragen die in de processen-verbaal der afdeelingen voorkomen, alsmede die welke gesteld werden op hare bijeenkomst van 30 Juni, over te maken aan de bevoegde Ministers. Er werd insgelijks beslist dat de wenschen, op dezelfde wijze geuit, in het verslag zouden opgenomen worden.

Achtereenvolgens zijn hieronder vermeld de wenschen met, voor sommige daarvan, den beknopten inhoud der gedachtenwisseling waartoe zij aanleiding gaven in de Middenafdeeling, alsmede de vragen benevens de antwoorden van de verschillende ministerieele besturen en, voor sommige daarvan, de aanmerkingen der Middenafdeeling.

## WENSCHEN IN DE AFDEELINGEN UITGEDRUKT.

Een lid vestigt de welwillende aandacht van de Ministers van Spoorwegen, Financiën en Oorlog op de volgende punten :

1° Het Beheer der Spoorwegen zou van plan zijn, eene rangeerstation in te richten tusschen de benoorden Antwerpen ontworpen laan en de nieuwe omheining. Deze rangeerstation zou, volgens hem, verderop moeten geplaatst worden in de richting van Hoevenen; zooniet, zal de financieele regeling van het door de Regeering vroeger vastgestelde ontwerp ernstige schade lijden.

2° Het Beheer der Spoorwegen zou aan het Departement van Oorlog het plan nog niet hebben medegedeeld van de spoorbanen, langs den nieuwen wal aan te leggen. Aldus zou ook het bouwen van dien wal vertraging ondergaan.

3° Het Departement van Oorlog zou, voor het bouwen van de veiligheidsomheining, één jaar tijds verloren hebben, doordien het eerst in Juli 1908 het onderzoek *de commodo et incommodo* instelde.

4° Het is te wenschen dat de Minister van Financiën zonder verwijf de gedingen tot vaststelling der schadevergoeding wegens onteigening, ahangig make tegen de eigenaars uit de omstreken van Antwerpen, die door de wetten van 1900 en 1906 bedoeld worden en de tusschenkomst der rechtbank vorderen. Hunne goederen kunnen niet voor altijd onbeschikbaar blijven;

5° Het Beheer der Spoorwegen zou herhaaldelijk de plans gewijzigd hebben van de veranderingen en uitbreidingen, die moeten worden gebracht aan de spoorbanen in de onmiddellijke omstreken van de stad Antwerpen. Telkenmale komen de beambten van den Staat piketten slaan om de te onteigenen gronden in de private eigendommen aan te duiden. Deze worden aldus feitelijk met onbeschikbaarheid geslagen. Hij vraagt dat

de plans zoo spoedig mogelijk vastgesteld worden, en dat een einde gemaakt worde aan die voorloopige inbezittingen.

6<sup>o</sup> De centraalstatie te Antwerpen, alhoewel zij eenerzijds over de straat en anderzijds over den Dierentuin uitsteekt, is reeds te eng. Sommige treinen heeft men naar de Zuidstatie moeten overbrengen. Hij is van meening, nu Antwerpen gaat ontmanteld worden, dat de Dierentuin gemakkelijk kon verplaatst worden naar eene der nieuwe wijken binnen de vergrootte stad. De thans bestaande tuin zou onteigend worden, en met de opbrengst van den verkoop der beschikbare gronden zou men de statie schier zonder onkosten kunnen verbreedden.

\* \* \*

Een lid wijst op de ontoreikendheid der statiën Antoing en Blaton.

Een ander lid vraagt dat te Ath eene overdekte statie gebouwd worde.

\* \* \*

Een lid vindt de uitgaven, die men besteedt aan het bouwen van zekere postkantoren, overdreven.

\* \* \*

Een lid drukt den wensch uit :

1<sup>o</sup> Dat een mistsein geplaatst worde aan het uiteinde der staketsels in de haven te Blankenberge, ten einde bij mistweder het binnenvaren der visscherssloepen te vergemakkelijken ;

2<sup>o</sup> Dat voortaan eene motorsloep zou gehecht worden aan den reddingsdienst te Blankenberge.

Wellicht zou de reddingsdienst per motorsloep kunnen samengaan met den sleepdienst der visscherssloepen, die de haven uitvaren bij noord-noordwesten wind en onmogelijk door menschenkracht kunnen worden gesleept.

\* \* \*

Een lid vraagt dat de verbreeding van de groote steenwegen te Berchem en te Borgerhout, die de voornaamste uitwegen zijn van Antwerpen, naar een algemeen plan voltrokken worde, en dit zonder verwijl, ten einde zekere wijken niet te plagen met eene jarenlange afbraak.

#### HET BESMETTE WATER DER SPIEREBEEK.

Een lid verlangt dat de Regeering de noodige werken uitvoere om een einde te maken aan de besmetting van het Belgisch water door den modder die de Fransche fabrieken te Roobaais en te Turkonje in de Spiere storten.

Over dit punt ontstond eene gedachtenwisseling in de Middenafdeeling.

Tijdens de beraadslaging over de Begrooting van Openbare Werken, in den Senaat zoowel als in de Kamer, stelde de Minister van Openbare Werken

vast dat Frankrijk weigert, op zijn grondgebied eene vaart of eene hoofdriool te graven, die het besmette water der Spierebeek naar de Fransche Noordzeekust zou voeren, en hij drukte duidelijk zijn weerzin uit tegen elk ontwerp waarbij op Belgisch grondgebied, zelfs op kosten van Frankrijk, deze vaart of hoofdriool zou gegraven worden; hij wil dien schadelijken moddertoevoer niet naar een onzer Belgische havens leiden, hij wil geene onherstelbare schade toebrengen aan een onzer badplaatsen.

De Middenafdeeling deelt omtrent deze zaak het gevoelen van den Minister van Openbare Werken.

Daar het ontwerp van eene vaart of hoofdriool, die het besmette water naar de zee voert, afgewezen is, blijft er werkelijk slechts één middel over om de Belgische wateren te behoeden tegen de waarlijk onduidbare besmetting waaraan zij onderhevig zijn, en dit is de zuivering: zuivering der fabriekwateren alvorens zij in de Spierebeek gestort worden, of zuivering der wateren van den waterloop zelf beneden de talrijke fabrieken die er haar vuil water in storten, om het even voor België. Op Frankrijk berust de plicht te beletten, dat in de Belgische wateren stinkende en schadelijke modder gestort worde die den visch vergiftigt, het water der Schelde ondrinkbaar maakt voor het vee en over de oevers van onzen grooten landstroom, in steden en velden, een walgelijken stank verpreidt.

Meer dan eene halve eeuw oefent België geduld en ondergaat het de steeds aangroeiende schade van de besmetting zijner rivieren.

De Minister deed terecht aanmerken dat ons land een voorbehoedend middel ter hand heeft om Frankrijk tot het vervullen van zijn plicht te brengen: de afdamming van het Spieredal op Belgisch grondgebied, dicht bij de grens; in den dam zou men een verlaat maken, wijd genoeg om regelmatig het water der beek door te laten wanneer het niet besmet is.

Het verlaat zou gesloten worden wanneer het water fabriekslĳk zou aanvoeren, als dit welk thans over eene groote uitgestrektheid van België eenen walgelijken stank verspreidt, alsmede eene besmetting die gevaarlijk is voor de openbare gezondheid.

Is zulke afdamming mogelijk?

Zal zij doelmatig zijn, zoo zij tot stand komt?

Beide deze vraagpunten werden onderzocht in eene nota, gedagteekend 1 Juli 1895 en opgesteld, op verzoek van de Bestendige Deputatie van Oost-Vlaanderen, door een harer leden, den heer Arthur Verhaegen, en door den hoofdingenieur van den provincialen technischen dienst van Oost-Vlaanderen, den heer Dutordoir. Wij achten het gepast den volledigen tekst dier Nota hier over te schrijven:

#### « I. — IS HET MOGELIJK EENEN DAM OP TE WERPEN ?

» De Spierebeek, die dient afgedamd te worden, vloeit langs den linker-oever der Spierevaart: tusschen de plaats, « le Sartel » genaamd, bij den samenloop met de beek « le Trichon », die tot hoofdriool dient van de stad

Roobaais, eenerzijds, en de grens, anderzijds, is zij ongeveer 4,200 meter lang. Tusschen deze twee punten is de helling 3 meter. Het peil te Sartel is 20<sup>m</sup>.82 (E. M.).

» Het Spieredal wordt bijna in rechte lijn doorgesneden door de grens. Om het af te dammen tot het peil 22, zou men enkel eenen aarden dam moeten opwerpen van 1,500 tot 1,600 meter lengte; in de bedding der beek zou de dam vervangen worden door schotdeuren, die het water kunnen tegenhouden — bijvoorbeeld tot het peil 21.50 —, en door een verlaat van 100 meter lengte.

## » II. — DOELMATIGHEID VAN DEZEN DAM.

» Gesteld dat de beek tusschen 1 en 13 kubieke meter water per seconde aanvoert, zou de hoogte van het water in elk geval 0<sup>m</sup>.50 beneden het toppunt van de dijken blijven.

» Het tegenhouden van het water op het peil 21.50 tot 21.50 zou in Frankrijk voor gevolg hebben :

» 1<sup>o</sup> Het Spieredal te overstroomen over eene lengte van ongeveer 4,000 meter, de gemiddelde hoogte van het water boven de oevers zijnde 2 meter.

» Zoo geen enkel der beide oevers van de Spierebeek ingedijkt was, zou de overstroming zich waarschijnlijk uitstrekken over ongeveer duizend hectaren.

» De Spierevaart zou in België moeten beschermd worden door eene verhooging van de metselwerken en van de deuren der sluis op Belgisch grondgebied, op korten afstand van de grens. De vaart van Roobaais, die in Frankrijk de verlenging is van de Spierevaart, zou moeten ingedijkt worden, zooniet zou zij schier niet meer bruikbaar zijn.

» 2<sup>o</sup> In elk geval, de bedding van de Spiere zij al dan niet ingedijkt, zal het water zeer langzaam afloopen, zoodat een groot gedeelte van het slijk, dat thans in de Schelde gevoerd wordt, op Franschen grond zal blijven liggen. Men kan de hoeveelheid van dit slijk schatten op ten minste 20,000 kubieke meter.

» 3<sup>o</sup> De gisting en de verrotting, die thans de Schelde verpesten van aan de Spiere tot Gent, zullen meestal op Fransch grondgebied geschieden, en het is niet te betwijfelen of de steden Roobaais en Turkonje zullen de noodige maatregelen nemen om eenen toestand te verhelpen, die waarschijnlijk in den zomer onuitstaanbaar zal zijn.

» In dit geval, zoo door de maatregelen van deze steden het water der Spierebeek in redelijke mate ophoudt besmet te worden, zal het volstaan de schotdeuren te lichten in den dam bij de Belgische grens, om het water van de Spiere opnieuw in de Schelde te laten vloeien.

## « III. — KOSTEN VAN DEZE WERKEN.

» Deze werken worden bij benadering geschat op nagenoeg 500,000 fr.,

waarvan de helft voor het bouwen van het verlaat, en 120,000 frank voor het bouwen der nieuwe sassluis op de Spierevaart. »

\* \*

Na het onderzoek door de Bestendige Deputatie, trok de Regeering gedurende verscheidene jaren een krediet uit op de Buitengewone Begrooting voor de uitvoering der noodige werken om de afdamming en het verlaat te doen werken. Dit krediet werd ingetrokken.

Zou men het niet opnieuw kunnen voorzien? Zou men niet kunnen overgaan tot de omstandige studie, noodig voor de aanbesteding der werken?

De Middenafdeeling stelt thans geen amendement voor om dit krediet te herstellen, omdat zij hoopt dat de Minister van Openbare Werken zelf de noodige maatregelen zal nemen om zijn beslag te geven aan dit wettig beschermingswerk dat hij verklaarde noodzakelijk te zijn.

\* \*

Een lid vraagt, bij artikel 36 van de tabel, dat de Minister aan de Kamer melde of de baggerwerken, die erbij voorzien zijn, in aanbesteding werden gelegd, en onder welke voorwaarden.

Bij dezen wensch dient aangemerkt te worden dat het verslag van de Middenafdeeling, die de Buitengewone Begrooting van 1908 onderzocht, eene soortgelijke vraag bevat. De Minister antwoordde, in 1908, dat de baggerwerken, voorzien op de reede en beneden Antwerpen, in openbare aanbesteding werden gelegd.

\* \*

Een lid dringt aan op het spoedig leggen van een steenweg van Rijkvorsel naar Sint-Lenaarts, alsook van het tweede vak der steenwegen van Geel naar Tessenderloo en van Geel naar Diest over Groot-Vorst.

Hetzelfde lid dringt insgelijks aan op eene groote uitbreiding van de rijwielpaden, namelijk in de Antwerpsche Kempen, waar de gemeenten zeer bevolkt, doch ver van elkander gelegen zijn.

## VAARTEN.

Een lid, door andere leden gesteund, is van meening dat het krediet van 500,000 frank, bij artikel 19 van de tabel uitgetrokken voor de vaarten van Luik naar Antwerpen en hare vertakkingen, volstrekt ontoereikend is. Er zullen lange jaren noodig zijn om met zulke geringe kredieten dit werk klaar te krijgen.

Eenige nadere aanwijzingen omtrent ontworpen of reeds begonnen werken aan de voornaamste vaarten van België beantwoorden herhaaldelijk uitgedrukte wenschen. Zij werden de Middenafdeeling gereedelijk verschaft door het Ministerie van Openbare Werken.

## A. — VAARTEN IN DE KOLENMIJNSTREKEN.

1<sup>o</sup> VAART VAN HET CENTRUM.

De afleidingsgracht heeft eene minimum-breedte van 12 meter op den bodem en eene diepte van 2<sup>m</sup>40.

De vaart heeft zes sluizen en vier ophalers.

Deze sluizen hebben eene benuttigbare oppervlakte van 40<sup>m</sup>80 op 5<sup>m</sup>20.

Van de vier ophalers is slechts de eerste, te Houdeng-Aimeries, klaar; het ijzerwerk der overige drie wordt thans gemaakt; het metselwerk is klaar sedert verscheidene jaren.

De sassen der ophalers zullen de volgende grootte hebben :

Lengte : 43 meter.

Breedte : 5<sup>m</sup>80.

Diepte : 3<sup>m</sup>15.

De vaart zal kunnen in gebruik gesteld worden in 1912. Gedurende het afmaken van het ijzerwerk der laatste drie ophalers zal men de werken tot voltooiing uitvoeren, die nog te doen staan, en zal men ook zorgen voor watertoevoer in de vaart.

Schepen van ongeveer 300 ton zullen haar kunnen bevaren.

2<sup>o</sup> VAART VAN CHARLEROI NAAR BRUSSEL.

De verbreding en verdieping dier vaart wordt voortgezet naar het plan van 1879 om haar bevaarbaar te maken voor schepen van ongeveer 300 ton.

Dit programma bevat de volgende algemeene gegevens :

Eene vloerbreedte van 10<sup>m</sup>.50 met behoorlijke verwijding in de kromten, eene diepte van 2<sup>m</sup>.40, sluizen van 40<sup>m</sup>.80 op 5<sup>m</sup>.20 benuttbare afmetingen.

Van af de Samber, te Marchienne, tot aan de sluis 23 te Arquennes, zijn de werken reeds voltrokken; tusschen de sluizen 23 tot 31 (Feluy) is men er aan bezig, en zij moeten, binnen dit vak, voltooid zijn voor het einde van het aanstaande jaar.

Daarenboven is men twee sluizen en twee bruggen aan 't maken tusschen de bestaande sluizen 40 en 43.

Keerdammen en andere werken zijn voltrokken tusschen de sluizen 31 en 40.

Sluizen 54 en 55, te Brussel, werden op groote schaal gebouwd, de eene in 1892, de andere in 1897. Hare breedte werd op 6 meter gebracht (in plaats van 5<sup>m</sup>.20) om de Rijnschepen, die in de haven van Brussel komen, tot de nijverheidsvoorstad Sint-Jans-Molenbeek te laten doorvaren.

De verbeteringen aan gansch het vak tusschen Halle en Brussel (van af 70 meter beneden de sluis 48 tot aan de sluis der Saincteletteplaats) kunnen slechts aangevangen worden nadat eene beslissing is genomen aangaande het verbeteren dezer laatste drie vakken.

Vooralsnu is de vaart niet toegankelijk voor schepen met 70 ton, tenzij

in de verbeterde gedeelten, d. w. z. van af den aanvang tot aan sluis 23 en in de vakken die door sluizen 54 en 55 worden geregeld.

### B. — VAARTEN VAN LUIK NAAR ANTWERPEN EN VERTAKKINGEN.

Het programma der verbeteringswerken aan die vaarten is uiteengezet in den brief, geschreven op 23 April 1907 aan de heeren voorzitter en leden der Handelskamer van Luik door graaf de Smet de Naeyer, Minister van Financiën en Openbare Werken. In dezen brief worden ook de maatregelen vermeld, die genomen werden voor het uitvoeren van die werken. Wij achten het nuttig, dien brief hier over te drukken.

\* \* \*

Brussel, 23 April 1907.

*Aan de Heeren Voorzitter en Leden der Handelskamer  
van en te Luik.*

MIJNE HEEREN,

In antwoord op uwen brief van 30 Maart jongstleden, meen ik niets beters te kunnen doen dan u hieronder aan te duiden :

A. — Het programma der verbeteringswerken, niet alleen aan de vaart die Luik rechtstreeks met Antwerpen verbindt, maar ook aan de vertakkingskanalen naar Hasselt en Turnhout, alsmede aan de vaart van Turnhout naar Antwerpen.

B. — De maatregelen tot nog toe genomen ter uitvoering van dit programma.

### A. — ALGEMEEN PROGRAMMA VAN VERBETERINGEN EN PROGRAMMA VAN OVERGANGSWERKEN.

ALGEMEEN PROGRAMMA. — De verbeteringen aan het Belgisch gedeelte van de vaart van *Luik naar Maastricht* en aan het vak van *Maastricht naar 's Hertogenbosch*, begrepen tusschen de Nederlandsche grens te Smeermaas en den aanvang van het verbindingskanaal te Bocholt, zullen bestaan uit twee punten : de vloerbreedte zal op 18 meter en de diepte op 2<sup>m</sup>50 gebracht worden.

Het verbeteren van de scheepvaart binnen de stad Maastricht, overeenkomstig het algemeen programma, zal door een verdrag met Nederland worden geregeld.

*De verbindingsvaart* van Bocholt naar Antwerpen zal verbeterd worden door haar eene vloerbreedte te geven van 18 meter en eene diepte van 2<sup>m</sup>50; daarenboven zal zij, te Antwerpen, door middel van eene afleidingsvaart, met de nieuwe dokken verbonden worden.

Sommige sluizen op den *rechtstreekschen weg van Luik naar Antwerpen* kunnen afgeschaft worden.

Al de sluizen, die behouden worden, zal men verdubbelen door het bijbouwen van eene groote sluis van 115 meter op 12<sup>m</sup>.60.

Overal waar de plaatselijke toestand zulks mogelijk maakt, zullen de draai-  
bruggen, op den rechtstreekschen weg van Luik naar Antwerpen, door  
vaste bruggen vervangen worden. Deze vaste bruggen zullen rusten op een  
enkelen boog, gespannen over de vaart en over de trekpaden, op eene  
hoogte van 6<sup>m</sup>.50 boven het gewone vlotpeil.

*De vertakkingsvaart naar Hasselt* en hare aanhoorigheden zullen verbe-  
terd worden met het oog op de ontginning der nieuwe kolenmijnen in de  
Kempen. De vloerbreedte zal op 18 meter en de diepte op 2<sup>m</sup>.50 worden  
gebracht.

De vaste bruggen — aldaar bestaan geen andere — kunnen behouden  
worden. Zij zijn alle 25 meter wijd tusschen de pijlers en 4<sup>m</sup>.55 tot 4<sup>m</sup>.90  
hoog boven het vlotpeil.

*Op de vertakkingsvaart naar Turnhout en op de vaart van Turnhout naar  
Antwerpen* zal de vloerbreedte op 12 meter en de diepte op 2<sup>m</sup>.40 gebracht  
worden.

De draaibruggen op de eerste van die vaarten zullen *alle* door vaste  
bruggen vervangen worden.

De draaibruggen op de tweede vaart zullen insgelijks door vaste bruggen  
vervangen worden, overal waar de plaatselijke toestand het toelaat.

Al die vaste bruggen zullen op een enkelen boog berusten, die over vaart  
en trekpad strekt, met 4<sup>m</sup>.50 hoogte boven het normale vlotpeil.

**OVERGANGSPROGRAMMA.** — Het verbeteren van den rechtstreekschen weg  
van Luik naar Antwerpen zal in twee deelen geschieden.

De werken van *het eerste gedeelte* zullen ten doel hebben :

1° *Zoohaast mogelijk*, en naarmate de gronden worden aangekocht, aan de  
vaarten, die deel uitmaken van den rechtstreekschen weg, eene vloer-  
breedte van 18 meter en eene diepte van 2 m. 50 te geven, zoodat schepen  
met  $\frac{48 \text{ m.} \times 6 \text{ m. } 50}{2 \text{ m. } 10}$  en eene tonnenmaat van 500 tot 600 ton, er vrij,  
over de gansche lengte, kunnen varen en kruisen.

Die werken, tot het eerste tijdperk behoorend, zullen voor gevolg hebben,  
in afwachting van de nieuwe sluizen met groote breedte en de vaste bruggen  
met wijden boog, die later zullen gebouwd worden, de vaart zoo dienstig  
mogelijk te maken met de reeds bestaande kunstwerken ;

2° Weldra aan het gedeelte van de verbindingsvaart, tusschen de mon-  
ding van de vaart van Turnhout en de dokken van Antwerpen, de breedte  
te geven, in het algemeen programma voorzien, en wel door het inrichten,  
over die geheele lengte, van één vak, vrij van belemmering.

Dit vak, waarvan het gewoon vlotpeil gelijk zal liggen met dat in de  
dokken van Antwerpen, zal verwezenlijkt worden door het bouwen, juist  
beneden de monding der vaart van Turnhout, van eene groote sluis met  
eene kleine gepaard, beide met grooten waterval. Dit vak zal voor  
elke belemmering worden gevrijwaard door het afschaffen der bestaande

sluizen n<sup>o</sup> 16 en 17 en het vervangen der draaibruggen door vaste bruggen, daarin begrepen de brug van den Damspoorweg.

5<sup>o</sup> Zoohaast mogelijk de verbindingsvaart in aansluiting te brengen met de nieuwe dokken van Antwerpen.

*Het tweede gedeelte zal de voltrekking zijn van het algemeen programma.*

Hier dient bijgevoegd te worden dat de plans voor grondinnemingen, naar welke de aankopen geschieden, derwijze zijn opgemaakt dat later, indien zulks noodig geacht wordt, de breedte van de verbindingsvaart op 22 meter en hare diepte op 3 meter kunnen gebracht worden.

*B.—Maatregelen tot nog toe genomen ter uitvoering van die programma's.*

**VAART VAN LUIK NAAR MAASTRICHT.** — De werken, die noodig waren omde vloerbreedte op 18 meter te brengen, zijn voltrokken op het Belgisch gedeelte van de vaart, zoodat de diepte van 2<sup>m</sup>.50 nu enkel door een algemeen baggerwerk kan verkregen worden.

Het bouwen van eene groote sluis nevens de sluis die bestaat aan de kanonnengieterij, te Luik, zal in den loop van 1908 in aanbesteding worden gelegd.

**VAART VAN MAASTRICHT NAAR 'S HERTOGENBOSCH.** — **VAK TUSSEN DE NEDERLANDSCHE GRENS TE SMEERMAAS EN BOCHOLT.** — De plans voor de grondinnemingen worden opgemaakt.

**VERBINDINGSVAART TUSSEN MAAS EN SCHIELDE, VAN BOCHOLT NAAR ANTWERPEN.** — Voor het aankopen der gronden, ter uitvoering van het algemeen verbeteringsprogramma, wordt geijverd op de gansche lengte van de vaart. Een aantal gronden zijn reeds ter beschikking van de Regeering.

De aanbesteding der verbeteringswerken aan het gedeelte van de vaart, tusschen sluis n<sup>o</sup> 16 te Merxem en de eindsluis n<sup>o</sup> 17 te Antwerpen, had plaats op den 18<sup>n</sup> dezer maand. Zij zullen voltooid zijn nagenoeg op 't einde van het loopend jaar; dadelijk daarna zal de waterspiegel van het laatste vak kunnen verhoogd worden tot eenzelfde vlotpeil als de dokken van Antwerpen, en zóó zal, na korten tijd, eene rechtstreeksche en bestendige gemeenschap met de dokken verwezenlijkt worden.

Met het oog op het verhoogen van den waterspiegel, heeft het Beheer der Spoorwegen de werken, die er noodig zijn voor het verhoogen van de draaibrug aan den Dam, reeds in aanbesteding gelegd. Die werken zullen ten uitvoer worden gebracht gedurende de onderbreking van de scheepvaart, in de tweede helft van de maand Juni aanstaande.

Mijn Departement meent in staat te zijn om :

1<sup>o</sup> In 1908 aan te vangen met het maken van twee gepaarde sluizen, met grooten waterval, overeenkomstig de bepalingen van het programma.

Die sluizen zullen opgebouwd worden onmiddellijk beneden de monding van de vaart van Turnhout naar Antwerpen; zóó zal men de sluizen 15 en 16 van de verbindingsvaart, alsmede van sluis 10 op de vaart van Turnhout, kunnen afschaffen;

2° Aan te vangen met het verdiepen en het verbreedden; volgens het algemeen programma, van het vaartvak gelegen tusschen die nieuwe sluizen en sluis 16 te Merxem;

3° Sluizen 15 en 16 af te breken, en alzoo een enkel vak tot stand te brengen, van af de nieuwe gepaarde sluizen tot aan de dokken van Antwerpen, waarmede het dan in bestendig gemeenschap zal verkeerem.

Naarmate de gronden in bezit genomen worden, zal mijn Departement de verbeteringswerken in aanbesteding leggen voor het overige gedeelte van de verbindingsvaart, (werken die naar de opgaven van het overgangsprogramma werden opgevat.

**VERTAKKINGSVAART NAAR HASSELT.** — De onderhandelingen tot het aankopen van den noodigen grond om de vaart naar het algemeen programma te verbeteren, worden voortgezet.

**VERTAKKINGSVAARTEN NAAR TURNHOUT EN VAN TURNHOUT NAAR ANTWERPEN.** — De verbeteringen aan die vaarten, die eene vloerbreedte van 12 meter en eene diepte van 2<sup>m</sup>.40 moeten krijgen, zullen in 1908 heel en al voltooid zijn.

De werken voor het leggen eener vaste brug, ter vervanging van de draaibrug te Ravels, werden onlangs aanbesteed.

Voorgaande inlichtingen bewijzen klaar dat mijn Departement zich ijverig toelegt op het uitvoeren van het uitgestrekt verbeteringsprogramma der vaarten die Luik met Antwerpen verbinden, alsmede der vertakkingsvaarten in de Kempen, en dat het zich, op gepasten tijd, bekommerde met den toestand waarop gij wijst in uwen brief van 30 Maart.

Aanvaardt, Mijne Heeren, de verzekering mijner hoogachting.

*De Minister,*

(Get.) Graaf DE SMET DE NAUYER.

\* \* \*

De gegeven aanwijzingen, wat de uitvoering van het programma betreft, moeten gewijzigd en aangevuld worden als volgt :

1° *Vaart van Luik naar Maastricht.* — De werken aan de groote sluis, te verbinden met het bestaande werk aan de kanonnengieterij te Luik, werden nog niet in aanbesteding gelegd.

2° *Verbindingsvaart tusschen de Maas en de Schelde.* — Onlangs werd de waterspiegel van het laatste vak gelijkgesteld met het vlotpeil der dokken van Antwerpen. De werken, waaraan het Departement reeds in 1908 dacht te beginnen, zijn tot nog toe nog niet aangevangen.

3° *Vertakkingsvaart naar Hasselt.* — Er valt niets te wijzigen.

4° *Vertakkingsvaarten naar Turnhout en van Turnhout naar Antwerpen.* — De vaste brug te Ravels is reeds in gebruik; de verbeteringswerken aan die vaarten zijn voltooid, uitgenomen deze welke noodig zijn om de diepte op

2<sup>m</sup>.40 te brengen, beneden de sluis van Rykevorsel (verhooging van dijken, afschaffing der sluis van Desschel, enz.).

\* \* \*

Kortom, de hierboven vermelde vaarten, met uitzondering van de vertakkingsvaart naar Turnhout, zijn, vooralsnu, nog niet toegankelijk voor de vaarttuigen met een tonnemaat van 400 ton.

Wat aangaat de vertakkingsvaart naar Turnhout, deze zal bevaarbaar zijn voor schepen met 400 ton, zoohaast de werken, onder n<sup>o</sup> 4 vermeld, zullen voltrokken zijn.

### C. — VAART VAN GENT NAAR BRUGGE EN OOSTENDE.

Volgens het programma ter verbetering van de vaart van Gent naar Brugge, zal deze 5 meter diep zijn, met eene vloerbreedte van 18 meter en eene glooiing van 8/4.

Die breedte zal het kruisen van Rijnschepen groot 100 × 12, met Waalsche die 5 meter breed zijn, mogelijk maken, alsmede het kruisen van twee Rijnschepen van 100 × 8 meter. Wijkplaatsen zullen, van afstand tot afstand, ingericht worden, wat het kruisen van twee Rijnschepen, groot 100 × 12, zal veroorloven.

De wijkplaatsen zullen van 150 tot 200 meter lang zijn, daar hunne vloerbreedte op 26 meter zal gebracht worden.

De verbeteringswerken aan het vak van die vaart, begrepen tusschen de Palinghuizenbrug te Gent en den duiker te Schipdonk, zijn voltrokken; nu is men bezig aan het gedeelte tusschen de wijken genaamd « Miserie » en « Kijkuit ».

Dan blijven nog over de verbeteringswerken tusschen den duiker van Schipdonk en het Minnewater te Brugge.

In afwachting der uitvoering van deze laatste werken, zullen de baggerwerken tusschen Schipdonk en Sint-Joris-ten-Distel (Beernem) weldra aangevangen worden (de aanbesteding greep plaats op 2 Juli 1909); die baggerwerken hebben ten doel, de scheepvaart te vergemakkelijken voor de vaartuigen die de ruimtematen bezitten, welke in het politie- en scheepvaartreglement zijn voorzien, alsook het kruisen mogelijk te maken van Rijnschepen, 100 ton groot, met Waalsche schepen van 300 ton.

### D. — VAART VAN WILLEBROEK.

Het uitvoeren van de werken aan die vaart behoort te worden gedaan door de « Société du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles », aan welke maatschappij de Staat, bij overeenkomst van 22 Juni 1908, nieuwe toelagen verleende.

De monding van die vaart is voorgoed bepaald te Wintham.

Kort na de stemming over de Buitengewone Begrooting, zullen de uit te voeren werken aan den Rupel, tusschen Wintham en de monding der

Schelde, door het Departement van Openbare Werken in aanbesteding gelegd worden. Het daartoe aangevraagde krediet is voorzien bij artikel 22 van de tabel.

\*  
\* \*

Een lid vraagt dat de Inleidingsnota, die aan het ontwerp der Buitengewone Begrooting voorafgaat, voortaan ook de vergelijkende tabel behelze van het bedrag der uitgifte van schatkistbiljetten.

\*  
\* \*

Een lid heeft er bezwaren tegen dat duurkostende gebouwen worden aangekocht voor bewaarders van hypotheken en ter hunner beschikking worden gesteld. Het spijt hem dat werd afgezien van het in huur nemen van dergelijke gebouwen.

## VRAGEN EN ANTWOORDEN.

### MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN.

#### VISSCHERSHAVEN AAN DE PANNE.

##### VRAAG.

Hoever zijn de werkzaamheden gevorderd van de Commissie, belast met het bestudeeren van de mogelijkheid en van de vereischten om aan de Panne eene schuifhaven voor zeevischvangst op te richten?

##### ANTWOORD.

De Commissie werd aangesteld bij Koninklijk besluit van 31 Mei 1907. Zij is verdeeld in twee afdelingen : eene technische afdeling en eene handelsafdeeling.

De technische afdeling, vergezeld van den voorzitter der handelsafdeeling, bezocht in 1907 de Engelsche en Schotsche visschershavens : Lowestoft, Southwold, Yarmouth, Grimsby, Hull, Aberdeen en Peterhead, evenals de Nederlandsche havens Scheveningen en IJmuiden, de Duitse haven Geestemünden en de Deense Esbjerg.

De technische notas en de handelsnota's over die verscheidene havens maken een lijvig boekdeel van 134 bladzijden uit, met platen.

De handelsafdeeling hield zich, van haren kant, onledig met het nagaan der kansen en vereischten voor het welslagen van een visschershaven die te Panne zou opgericht worden.

Na kennis te hebben genomen van de aldus verzamelde stukken en inlichtingen, verzocht de vereenigde Commissie de technische afdeling een of meer voorontwerpen eener visschershaven aan de Panne op te maken met bestek, overeenkomstig de voorschriften van het Koninklijk besluit van 31 Mei 1907.

Dit belangrijk werk gaf aanleiding tot eene nieuwe reis, ditmaal naar de Fransche havens Duinkerke, Kales, Grevelingen en Boulogne.

Is te veronderstellen dat de vereenigde Commissie, vóór het einde van 1909, voorgoed uitspraak zal kunnen doen, zoowel over de werkzaamheden der technische afdeeling als over deze der handelsafdeeling, en dat zij dan haar verslag en besluiten aan den Minister van Openbare Werken zal kunnen overmaken.

## VRAAG.

De volgende vraag werd door een lid gesteld :

Welke zijn de oorzaken van de vertragingen in de onteigeningen van den Borgerweert-polder?

## ANTWOORD.

Zooals reeds gezegd werd in de Kamer ter vergadering van 2 Februari 1909, in antwoord op eene vraag van der heer volksvertegenwoordiger de Brouhoven de Bergcyck, werden de onderhandelingen voor het aankopen van de gronden, in den Borgerweert-polder gelegen, van den beginne af belemmerd door het oprichten van een syndicaat waarvan een aantal eigenaars deel uitmaken. Dat syndicaat, opgericht tot gemeenschappelijke verdediging van de belangen der onteigenden, eischte al te hooge vergoedingen, zooals overigens blijkt uit de arresten, sedertdien uitgebracht door het Hof van Beroep te Gent. Deze arresten hebben den toestand gewijzigd, en thans kunnen de aankoopverrichtingen geregeld voortgezet worden. Onderhandelingen werden aangeknoopt met het meerendeel der eigenaars van onbebouwde gronden; sedert nieuwjaar 1909 heeft de Staat reeds meer dan 140 hectaren uit vrije hand gekocht van een en zestig verschillende eigenaars, en aanzienlijke aankopen zullen waarschijnlijk eerlang nog verwezenlijkt worden.

## VRAAG.

De volgende vraag werd door een lid gesteld :

De wet van 31 Maart 1906 verplicht de Regeering een aanvang te maken met de werken tot verbun-

## ANTWOORD.

Gevoegd bij het overschot van het krediet van 2,000,000 frank, door de wet van 16 September 1908 toegestaan, zal het uitgetrokken krediet van 4,500,000 frank toereikend

ding van beide Scheldeoeveren tegenover Antwerpen.

Zal het uitgetrokken krediet van 1,500,000 frank voor die verbindingen en voor de onteigeningen van den Borgerweert-polder, toereikend zijn voor het loopende dienstjaar?

VRAAG.

De volgende vraag werd door een lid gesteld :

Hoe staat het met de studiën voor het graven van de vaart van Burght op Sint-Gillis (Waas)?

Tegen wanneer zullen ze voltooid zijn?

VRAAG.

Een lid stelde de volgende vraag :  
Welke maatregelen nam de Regeering met het oog op het tot stand brengen van een nieuw Oorderen?

VRAAG.

Een lid stelde de volgende vraag :  
Wat is de Regeering voornemens te doen tegenover de stad Antwerpen, wat betreft den prijs te betalen voor de overneming der vaarten benoorden Antwerpen?

zijn om de uitgaven te dekken waarin moet voorzien worden totdat de Buitengewone Begroting van 1910 wordt goedgekeurd, zoowel voor de onteigeningen in den Borgerweert-polder als voor het tot stand brengen van nieuwe gemeenschapsmiddelen tusschen beide Scheldeoeveren tegenover Antwerpen.

ANTWOORD.

Het voorontwerp voor het graven van eene vaart tusschen Burght en Sint-Gillis-Waas ligt ter studie. De graphische werken worden voortgezet en, zoodra het plan zal aangenomen zijn, zullen nog enkel de noodige metingen te doen zijn voor de dwars-doorsneden.

Vervolgens zal het eindontwerp opgemaakt worden, en vermoedelijk zullen al de studiën voltrokken zijn tegen het midden van aanstaande jaar, mits de Kamers bijtijds kunnen uitspraak doen over een ontwerp van verbeteringswerken aan de Schelde beneden Antwerpen.

ANTWOORD.

Mijn Bestuur heeft zich met het onderzoek van die zaak niet moeten bezighouden.

ANTWOORD.

De stad Antwerpen zal aan den Staat moeten betalen de kosten der werken, door den Staat uitgevoerd, wanneer zij bedoelde dokkanaal en binnendokken zal overnemen.

## VRAAG.

De volgende vraag werd door een lid gesteld :

Is de Regeering vanzins eene vaart te graven van Hasselt naar de vaart van Leuven, hetzij over Sint-Truiden en Thienen, hetzij over Diest en Aarschot?

Hoe ver staat het met de studiën daarover?

## VRAAG.

De volgende vraag werd door een lid gesteld :

Blijft de Regeering haar voornemen getrouw om den loop der Dijle te verbeteren tot aan de monding der vaart van Leuven, aan het Zennegat?

## VRAAG.

De volgende vraag werd door een lid gesteld :

Zou de Regeering toelagen verleenen — en hoeveel — tot het dekken van de onteigeningskosten, door de gemeenten veroorzaakt en strekkende tot het verbreeden der groote wegen en dezer aanhoorigheden? Hierbij wordt geen acht genomen op de aldaar uit te voeren werken?

## VRAAG.

De Middenafdeeling vraagt dat het krediet van 12 miljoen, bestemd

## ANTWOORD.

Mijn Bestuur heeft nog geen besluit genomen, wat betreft het graven van eene vaart om Hasselt te verbinden met de vaart van Leuven; evenwel zouden die werken eerst kunnen begonnen worden na de voltooiing van de talrijke werken die thans in het land worden uitgevoerd.

Eene eenvoudige studie van voorontwerp is in haar groote lijnen gemaakt geworden.

## ANTWOORD.

Ja.

## ANTWOORD.

De Staat draagt gewoonlijk bij tot het aankopen van de gronden bestemd tot het verbreeden van de banen door middel van rooiing, en wel tot beloop van de waarde van den niet bebouwden grond.

Het gebeurt nochtans dat hij, tengevolge van bijzondere omstandigheden, zijn aandeel in de uitgaven verhoogt, bijvoorbeeld, wanneer een huis moet geslecht worden omdat het langs de baan niet kan blijven staan zonder gevaar voor het algemeen verkeer.

## ANTWOORD.

Het is niet mogelijk het uitgetrokken krediet te splitsen naar de

voor de banen, zou gesplitst worden, zóó dat de splitsing, aangenomen door den Minister, worde aangevuld.

Zij wenscht te weten welk bedrag in het voorgesteld krediet is voorzien voor de wegen, de squares, de toelagen aan de gemeenten.

verschillende onderverdeelingen van artikel 12.

Ziehier de ramingen voor 1909

1 <sup>o</sup> Wegen en vertakkingen : leggen, rechttrekken en verbeteren . . . . . fr.	8,530,000
2 <sup>o</sup> Squares en parken langs de Rijkswegen : aanleggen . . . . .	100,000
3 <sup>o</sup> Toelagen aan de gemeenten voor verbeteringswerken aan de Rijkswegen binnen de bebouwde kommen van gemeenten . . . . .	200,000
4 <sup>o</sup> Bouwen van bruggen of toelagen voor soortgelijke werken .	3,000,000
5 <sup>o</sup> Naasting, door den Staat, van vergunde banen en bruggen ; toelagen aan provinciën en gemeenten voor soortgelijke naastingen.	370,000
Te zamen. . . fr.	12,000,000

#### VRAAG.

De volgende vraag werd door een lid gesteld :

Hoe verre staat het met de studiën betreffende de overstromingen van de Samber boven en beneden Charleroi?

Heeft de Regeering nagegaan of het mogelijk is, de eerste twee vakken, die toegang geven tot de vaart op Brussel, te benuttigen als wijkplaatsen voor de schepen bij het wassen des waters? Is het noodig een dok aan te leggen boven Marchienne-au-Pont?

Hoe verre staat het met de studie van de verlaging van den water-

#### ANTWOORD.

De Commissie, belast met de studie van het verbeteren van de gesteldheid der Samber, zet hare werkzaamheden met den meesten ijver voort.

Wat betreft het schuilen van de schepen bij het wassen des waters, dient te worden opgemerkt dat de eerste twee vakken der vaart op Brussel geen oppervlakte genoeg hebben om te dienen tot wijkplaatsen van de talrijke te schuilen schepen.

De Studiecommissie onderzoekt het vraagstuk van het mogelijk ver-

spiegel der bevaarbaar gemaakte Samber binnen de stad Charleroi?

Waarom wordt het ontwerp voor het beschermen van den linkeroever beneden Marchienne-au-Pont niet in aanbesteding gelegd?

Hoe staat het insgelijks met de werken voor het vrijmaken van den omtrek der stad Charleroi?

Hoe hoog beloopt de overschotten van 1907 waarop de inleidingsnota roemt?

#### VRAAG.

De Commissie, belast met het bestudeeren der vraagstukken betreffende de verbeteringswerken aan de Schelde tegenover en beneden Antwerpen, werd ingesteld bij koninklijk besluit van 31 Mei 1907. Sedert hare instelling vergaderde zij enkel zes maal, namelijk op 16-17-18 December 1907, op 3-4 November 1908, op 21-22 December 1908, op 25-26 Januari, op 8-9 Februari en op 22-23 Maart 1909.

Tien vergaderingen werden besteed aan besprekingen en driemaal ging zij over tot eene bezichtiging ter plaatse.

Zou de heer Minister het niet nuttig achten dat de Commissie hare werkzaamheden bespoedige om de Kamer in staat te stellen weldra uitspraak te doen over de verbeteringswerken aan de Zeeschelde tegenover

lagen van den waterspiegel der Samber binnen Charleroi.

Tot de openbare aanbesteding der dijkwerken die te Marchienne (Providence) moeten uitgevoerd worden om aldaar de rivieren in te dijken ter plaatse die het meest door het wassen des waters te lijden heeft, zal worden overgegaan den 6<sup>n</sup> Augustus aanstaande.

De bevoegde dienst houdt zich bezig met de voorbereidende studie der werken die er noodig zijn om den omtrek der stad Charleroi vrij te maken.

Het overschot van het krediet, toegestaan door de Buitengewone Begrooting van 1907 voor de verbeteringswerken aan de Samber, bedraagt thans fr. 463,453 56.

#### ANTWOORD.

Ik heb den heer voorzitter der Commissie verzocht dezer werkzaamheden zooveel mogelijk te bespoedigen.

en beneden Antwerpen, die eene levenskwes-  
tie zijn voor onze handels-  
hoofdstad?

Op 't oogenblik dat de Middenafdeeling gezegde vraag richtte tot den Minister van Openbare Werken, deed de Handelskamer te Antwerpen van haren kant hem volgenden brief geworden :

« Wij hebben de eer, uwe welwillende aandacht te vestigen op het langdurig onderbreken van de werkzaamheden der Commissie, belast met de studie der vraagstukken betreffende het verbeteren van de Schelde tegenover en beneden Antwerpen.

» Dat baart bij allen eene grievende ongerustheid; men vreest immers dat de zoo lang verwachte oplossing daardoor nogmaals vertraging zal ondergaan, wat zoo nadeelig is voor den bloei onzer haven, terwijl aller pogingen moeten strekken om haar den rang te schenken, die haar toekomt.

» Betrouwende op uwe bezorgdheid voor de daarmee in verband staande levensbelangen, drukken wij de hoop uit dat gij de goedheid zult hebben, het hernemen van de werkzaamheden der Commissie te bespoedigen, en u op voorhand dankende, bieden wij U, enz... »

De Handelskamer van Antwerpen evenals het Parlement zullen met genoegen de Commissie zien gevolg geven aan het verzoek van den Minister en aan de billijke wenschen der belanghebbenden.

## VRAAG.

De Middenafdeeling verzoekt den heer Minister haar te willen mededeelen het plan van het voorloopig ontwerp der werken tusschen den Berg van 't Hof en den Coudenberg.

Zij vraagt wanneer men het werk zal aanvangen en wanneer de Minister hoopt dat het zal voltooid zijn?

## ANTWOORD.

De werken zijn aangevangen.

Tezelfder tijd als zij het plan der voorloopige werken aan den Berg van 't Hof mededeelt aan de Kamer, stelt de Middenafdeeling er prijs op, den heer Minister van Openbare Werken om zijn inzenden te danken.

Daar het krediet voor die werken is toegestaan, kan de Middenafdeeling enkel beroep doen op de hoffelijkheid van den Minister om mededeeling te bekomen van de uitvoeringsplans van een reeds goedgekeurd werk. Zij betuigt hare tevredenheid, omdat haar verzoek werd ingewilligd.

## VRAAG.

## PALAIS TE BRUSSEL.

In 1903, toen de Regeering een krediet van 1,000,000 frank aanvroeg, verklaarde zij dat de gezamenlijke uitgave beraamd was op drie millioen en half.

Hoeveel bedragen :

1<sup>o</sup> De verschillende kredieten die werden toegestaan? Men deele tevens den datum mee, waarop ze werden toegestaan ;

2<sup>o</sup> De tot nog toe gedane uitgaven?

De aanvraag van een nieuw krediet van 1,000,000 frank luidde als volgt : « Dank zij dat krediet, zal men de aangevangen werken kunnen voltrekken en de opschikkingswerken kunnen voortzetten » ; men kan dus vreezen dat er nog nieuwe kredieten zullen aangevraagd worden.

De Middenafdeeling wenscht te weten welke som er zal noodig zijn om het werk te *voltooien*.

ANTWOORD.

1<sup>o</sup> De kredieten, toegestaan voor het Paleis te Brussel, bedragen in :

1903 . . . . .	fr. 1,000,000
1904 . . . . .	2,000,000
1905 . . . . .	1,500,000

waarvan fr. 49,762.46 bij verjaring zijn vervallen ;

1907 . . . . .	2,500,000
1908 . . . . .	1,500,000

2<sup>o</sup> Al de gebouwen langs het Paleizenplein werden zoo vervallen bevonden dat men, om later elk gevaar te vermijden, het noodzakelijk achtte die volkomen af te breken en herop te bouwen ; dat veroorzaakte eene aanzienlijke verhooging van uitgave.

De gedane uitgaven bedragen . . . . .	fr. 5,862,717.39
Er blijft te betalen . . . . .	2,126,076.09
Hetzij te zamen. . . . .	fr. 7,988,793.48

De werken tot voltooiing van de binnenplaatsen tegen den voorgevel en van al de buitentoegangen van 's Konings Paleis zullen nog eene gezamenlijke uitgaaf vergen van nagenoeg . . . . . fr. 1,919,685.00

Bij die som dient te worden gevoegd de uitgave voor de onontbeerlijk bevonden herstelling van de oude gedeelten van het Paleis, hetzij te zamen . . . . . fr. 3,000,000.00

Geheel bedrag. . . . . fr. 4,919,685.00

Daar er een overschot blijft van. . . . . fr. 461,446.52

zoo kan de noodige som om gansch het werk te voltrekken, geraamd worden op. . . . . fr. 4,558,238.48  
of op een ronde som van 4,500,000 frank.

Dienvolgens zal later nog een krediet van 3,500,000 frank moeten aangevraagd worden.

Het schein ons belangwekkend, aan de Middenafdeeling mededeeling te geven van den volgenden brief, met bijlage, van den bouwmeester Maquet :

« Brussel, 5 Juli 1909.

» *Den heer Delbeke, Minister van Openbare Werken, te Brussel.*

» MIJNHEER DE MINISTER,

» Ik heb de eer U een afschrift over te maken van het verslag over de werken uit te voeren aan 's Konings Paleis, te Brussel, — verslag dat den 6<sup>en</sup> April 1906 gezonden werd aan den heer graaf de Smet de Naeyer, Minister van Financiën en van Openbare Werken. Dat stuk zal den heer Minister herinneren dat er in den beginne enkel sprake was van het optrekken van een nieuwen voorgevel.

» Later was men verplicht, overgrootte gedeelten van de gebouwen herop te bouwen en die te versieren. Deze aanzienlijke werken zijn niet voltooid.

» Om de kosten ervan te dekken, acht ik, dat buiten de som van een miljoen frank, uitgetrokken op de Begrooting van 1909, er nog een nieuw miljoen zal noodig zijn. Het is mij onmogelijk die som nader te bepalen, gezien den versleten en slechten staat der gebouwen welke aansluiten met de nieuwe gebouwen; immers, nog iederen dag ontdekt men, in de oude gedeelten van het paleis, gebreken die onvoorziene moeilijkheden verwekken en de werken ingewikkeld maken.

» Bij al deze werken, die een geheel vormen, hecht de Staat eraan diegene te voegen, welke volstrekt noodig erkend worden voor de herstelling der gebouwen van de oudere gedeelten. In het eigenlijke gebouw van het Paleis, dat dagteekent van 1828, bestaan de daken en de liggende dakgoten werkelijk niet meer, de juffers in de zolderingen zijn verrot en de muren zijn een bestendig gevaar; ten slotte, moeten de riolen heel en al vernieuwd worden.

» Het is ook noodig de binnenplaats geheel te vernieuwen en de zalen aan dien kant moeten hersteld worden.

» Ten slotte, worden nog aanzienlijke werken door den Staat gevergd aan de gebouwen die veertig jaar geleden werden opgetrokken. Men heeft bevonden dat de daken moeten vernieuwd worden en het timmerwerk moet gedekt worden met brandvrije stoffen.

» Deze herstellingen moeten toegebracht worden aan de gebouwen waarbij, uit verkeerd begrepen zuinigheidsgeest, zink gebruikt werd in stede van lood, hout in stede van steen.

» Ik schat de herstellingen in de twee oudere gedeelten van het Paleis op ten minste 3 miljoen frank.

» Aanvaard, Mijnheer de Minister, de betuiging mijner hoogachting.

» MAQUET. »

De tekst van bovengemeld verslag luidt als volgt :

« 6 April 1906.

» *Den Heer graaf de Smet de Naeyer, Minister van Financiën en Openbare werken, te Brussel.*

« MIJNHEER DE MINISTER,

» Ingevolge uw schrijven van 4 dezer, n<sup>o</sup> 2293 B/11, 1<sup>o</sup> Bestuur, heb ik de ecr U te doen geworden, in twee deelen, een verslag over den staat der herbouwingen aan 's Konings Paleis, te Brussel, opgesteld door mijn conducteur van werken, den heer Delbruyère.

» Dit verslag neemt allen twijfel weg over den jammerlijken staat van het gedeelte der gebouwen langs het Paleizenplein.

» Het gebouw, zooals het thans bestaat, vergt hoogdringend wijzigingen en versterkingen.

» De grondvesten, die 15 tot 18 meter diep lagen, moesten uitgebroken en met groote kosten herbouwd worden; dit ging niet zonder gevaar voor de werklieden, noch voor de stevigheid van den grooten trap. De zuilengang rustte enkel op aarde waar men dacht metselwerk te vinden.

» In de grondvesten der binnenmuren waren openingen van verscheidene meter, die aldaar bedrieglijk en zonder zorg gemaakt waren.

» De muren in opstand, daaronder begrepen de Venitiaansche trap, waren allen geborsten; zij waren hol en bevatten tal van nuttelooze schouwpijpen. Zoo heeft men er schoorsteenen gevonden, waarin de haal nog hing, en met spitten om vleesch te braden, zonder een enkel spoor van de gebreken in de gedeelten die het gebouw tot grondvesting dienden.

» Anderdeels, was men bij deze metselwerken zoo onbesuisd te werk gegaan dat men er hout van stellingen in gevonden heeft, van beide zijden met een half steenschen muur bekleed, en nochtans moesten deze gedeelten de belangrijkste rol vervullen in de stevigheid van het gebouw. Er waren ook muren die zware lasten te dragen hadden en enkel bestonden uit verrot hout.

» De plankenvloeren hielden niet meer aan elkander, de balken in de muren waren verrot en verscheidene balken staken in de rookschouwen.

» De versiering der oude balzaal op de eerste verdieping rust op een halven steen van den vloer.

« De ringgalerijën hebben ook gebreken, voortspruitende uit den slechten grond en uit den onderbouw van de oorspronkelijke gebouwen.

» Kortom, niets deed zulken ellendigen en alleszins gevaarlijken toestand voorzien. Wij waren dus verplicht, al de gebouwen langs het Paleizenplein af te breken en weer op te bouwen op gansch hunne diepte, behalve den grooten trap.

» De werken tot verandering en versterking zijn schier klaar en worden uitgevoerd onder het toezicht en met de goedkeuring van den heer Lagasse-

de Locht, algemeen inspecteur van bruggen en wegen, en van de ambtenaren van uw Departement gehecht aan het Beheer der Burgerlijke Gebouwen. Deze heeren zullen wel erkennen dat het onmogelijk was, alvorens af te breken, zich juist rekenschap te geven van den erbarmelijken toestand van het Paleis des Konings en dat de noodige uitgaven in elk geval onvermijdbaar waren.

» Aanvaard, Mijnheer de Minister, de betuiging mijner hoogachting.

» MAQUET. »

\* \* \*

Uit dit antwoord blijkt dat de uitgaaf, in stede van drie millioen en half, ten minste dertien millioen zal bedragen.

Er werd inderdaad uitgegeven. . . . . fr. 7,988,793.48

Men voorziet eene nieuwe uitgaaf van . . . . . 4,919,685 »

Te zamen. . . . . fr. 12,908,478.48

Het rond getal 13 millioen zal wellicht beneden de werkelijkheid blijven.

De Minister zegt inderdaad in bovengemeld antwoord, dat de werken tot voltooiing nog eene uitgaaf zullen vergen, *bij benadering* bepaald op 4,919,685 frank, en de bouwmeester Maquet schat, op zijne beurt, de uitgaaf voor de herstellingen in de twee andere gedeelten van het Paleis op ten minste 3 millioen frank.

Aldus wordt de bij den aanvang voorziene uitgaaf vervierdubbeld.

De Middenafdeeling hoopt dat deze grove misrekening eenieder tot les zal strekken.

Het ware te wenschen dat het beheer grondiger de werken bestudeerde, die onder zijn bestuur moeten worden verricht.

Eene voorafgaande studie van den aard der grondvesten en van den aard van den grond, evenals een nauwkeurig onderzoek der bestaande gebouwen zouden voorzeker in 1903 den Minister hebben aangezet om de schatting, die hij de Kamer voorlegde en welke deze terecht streng zou beoordeeld hebben, te wijzigen.

Anderdeels is het te wenschen dat de Kamer, door al te talrijke ervaringen nu eens voor goed op de hoogte, voortaan geen kredieten meer toesta voor nieuwe en aanzienlijke werken, wanneer bij deze aanvragen van kredieten niet zijn gevoegd toereikende gegevens, opdat zij het aangekondigde bestek nauwkeurig zou kunnen nagaan.

#### VRAAG.

De volgende vraag werd door een lid gesteld :

Heeft de Regeering een aanvang gemaakt met de vereischte formaliteiten tot het uitvoeren van het ontwerp krachtens hetwelk een strook grond, van 250 tot 500 meter breed

#### ANTWOORD.

Deze zaak werd aan mijn Departement niet opgedragen.

op de beide oevers der vaart van Terneuzen, van Meulestede (Gent) tot Langerbrugge en Oostakker, zou worden ingelijfd bij de stad Gent?

Hetzelfde antwoord werd aan de Middenafdeeling gegeven door den Minister van Binnenlandsche Zaken en Landbouw; de belanghebbenden moeten bijgevolg hunne vraag behoorlijk indienen, indien zij wenschen dat zij ter studie worde gelegd.

## MINISTERIE VAN BINNENLANDSCHE ZAKEN EN LANDBOUW.

### VRAAG.

Kan het krediet van twee millioen, voorzien voor de buurtwegen, niet verhoogd worden? De gemeenten moeten lang wachten naar de uitbetaling van de haar toegekende toelagen.

Hoeveel bedragen de genomen verbintenissen?

### ANTWOORD.

De verbintenissen, aangegaan door het Ministerie van Binnenlandsche Zaken en van Landbouw in zake van buurtwegen van algemeen belang, bedroegen, op 1 Juli 1909, 14.810,000 frank.

Waarschijnlijk zal men over het derde van het bedrag dier verbintenissen moeten kunnen beschikken in den loop van het jaar, met name vóór 1 Juli 1910, hetzij over. . . . . fr. 4,937,000

Bij die som dient eene uitgave te worden gevoegd voor het verbeteren van de landwegen; zij bedraagt nagenoeg. » 800,000

Te zamen. . . . . fr. 5,737,000

Om die uitgaven te dekken, beschikt het Bestuur over de volgende kredieten:

Overschot van het buitengewoon krediet van 1908 . . . fr. 2,247,626

Overschot van het gewoon krediet van 1909 (na aftrek van eene som van 100,000 frank voorbehouden voor het verbeteren van de waterlopen en het droogtrekken van de veengronden). . . . . » 1,879,996

Krediet uitgetrokken op de Buitengewone Begrooting van 1909 . . . . . » 2,000,000

fr. 6,127,622

Het waarschijnlijk overschot op die kredieten zal dus bedragen op 1 Juli 1910. . . . . fr. 6,127,622

— 5,737,000

Hetzij. . fr. 390,622

waarbij dient te worden gevoegd de helft van het krediet van artikel 38 der gewone begrooting voor 1910, na aftrek van 200,000 frank, bestemd voor het verbeteren van de waterloopen en het droogleggen van de veengronden . . . . . fr. 1,500,000

Zoodat het waarschijnlijk overschot van de kredieten op de uitgaven zal bedragen op 1 Juli 1910 . . . . . fr. 1.890,622

Daaruit blijkt dat het krediet van 2 millioen, uitgetrokken op de Buitengewone Begrooting voor 1909, toereikend is om te voorzien in den dienst der toelagen voor de buurtwegen tot het tijdstip waarop dezelfde begrooting voor het dienstjaar 1910 wordt goedgekeurd.

De vertraagde uitbetaling der toelagen aan de gemeenten is veroorzaakt noch door de ontoereikendheid van de geldmiddelen, die thans ter beschikking van de Regeering zijn, noch door de bemoeiingen van mijn Bestuur om die toelagen te doen uitbetalen.

Mijn Bestuur bestudeert het middel om de vereischte formaliteiten voor het uitbetalen van die sommen aan de gemeentebesturen nog eenvoudiger te maken.

#### MINISTERIE VAN SPOORWEGEN, POSTERIJEN EN TELEGRAFEN.

##### VRAAG.

Een lid stelde de twee volgende vragen :

1° Bestaat er een verband tusschen het ontwerp van de verbinding Noord-Zuid en de nieuwe lijn naar Duitschland met het oog op eene nieuwe richting der groote snel-treinen?

2° Is de richting dier nieuwe lijn boven Tongeren reeds voorgoed vastgesteld, derwijze dat bevrediging gegeven wordt aan de recht-

##### ANTWOORD.

1° Detreinen, komende uit Duitschland over de nieuwe ontworpen lijn van Aken naar Leuven, zullen te Brussel-Noord aankomen. Zij zullen langs de verbindinglijn naar Brussel-Zuid doorrijden; daarna, over de nieuwe lijn Brussel-Zuid naar Gent-Sint-Pieters, zullen zij naar Oostende rijden langs Gent-Sint-Pieters, zonder van machine te veranderen.

Hetzelfde zal geschieden met de treinen rijdende van Oostende naar Duitschland.

Zoo de verbinding Noord-Zuid niet bestond, zou men de treinen van en naar Duitschland in de Noordstatie moeten doen terugrijden, zooals thans geschiedt.

2° Voor de lijn naar Duitschland, boven Tongeren, is nog geene richting voorgoed bepaald.

matige belangen van Luik en Verviers, overeenkomstig de beloften van den heer Minister (Kamer, 31 Juli 1907. — Senaat, 9 Augustus 1907)?

## VRAAG.

Een lid stelt de twee volgende vragen :

1° Is de Regeering van plan eindelijk stoomsloepen te verschaffen aan de loodsen te Vlissingen?

2° Is zij van plan de verlichting en bebakening der zeeschelde opnieuw te volledigen door er nieuwe lichtboeien te leggen?

## ANTWOORD.

Sedert eenige maanden wordt eene motorsloep gebezigd bij de verwisseling der loodsen op de reede te Vlissingen. Zij was bestemd voor Zeebrugge, doch werd benuttigd te Vlissingen, alvorens het beheer voor goed een model aannam voor deze reede.

Alhoewel de uitkomsten bevredigend waren, werd voor het overstappen der loodsen te Vlissingen een vaarttuig besteld dat nog beter beantwoordt aan de behoeften van dien dienst en, onder andere, van een sterkeren motor voorzien is.

De bebakening der Schelde laat niets te wenschen over.

De betere verlichting van den stroom, zooals deze door de Nederlandsche Regeering werd bepaald, zal binnen kort geheel klaar zijn en de groote schepen zullen alsdan de Schelde kunnen bevaren zonder dat het noodig of nuttig zal zijn, de vuren op den wal, de lichtboeien en verlichte bakens in de toekomst te vermeerderen.

## VRAAG.

Een lid stelde de twee volgende vragen :

1° Wettigen de ontvangsten van de turbinepaketbooten het bouwen

## ANTWOORD.

Het is niet mogelijk aan te duiden tot welk bedrag het in dienst stellen van de turbinepaketboot « Princesse Elisabeth » heeft bijgedragen in de

van twee nieuwe booten van dien aard?

2° Men vraagt zich af waarom op de Buitengewone Begrooting van 1909 een krediet voorkomt voor het bouwen van twee turbine-pakketbooten, terwijl er in 1908 slechts van het bouwen van eene enkele sprake was. (Zie aanmerkingen bij artikel 4 van de tabel in het verslag der Middenafdeeling van 1908.)

vermeerdering der ontvangsten, doch men kan bevestigen dat het welslagen van dien snelstoomer, dat in den vreemde evenals in België erkend wordt, de faam van den dienst tusschen Oostende en Dover heeft doen toenemen.

Door het bouwen van twee nieuwe stoombooten van hetzelfde type, kunnen wij de ijverige mededinging onderstaan van de gelijksoortige lijnen, die steeds hun zeevaartmaterieel verbeteren, en kunnen wij, door de verkorting van den duur der overvaart over dag tusschen Oostende en Dover, het verkeer tusschen Engeland en Duitschland, Zwitserland, Oostenrijk, enz., verbeteren.

Het Beheer is verplicht rekening te houden met de verbeteringen die de mededingende lijnen steeds toebrengen aan het vervoer van reizigers en poststukken; deze verbeteringen bestaan namelijk uit een grooter getal snel varende booten, gedreven door turbinemachines en voorzien van alle geriefelijkheid voor de reizigers.

Moest, in dien steeds hevigeren strijd, de Belgische dienst zich niet regelen naar de mededingende lijnen, dan zou hij gevaar loopen een deel van zijne klandizie te verliezen, althans de toeneming van het getal reizigers, die zich sedert drie jaar voordoet, te zien ophouden.

Er dient, anderdeels, te worden aangemerkt, dat, zoo eene tweede pakketboot van het type « Princesse Elisabeth » gunstig kwam medewerken tot de uiterst snelle overvaart, het Beheer toch met twee

zulke booten den huidige gewonen duur der overvaart niet zou kunnen verkorten, wat betreft de diensten die bij de reizigers de voorkeur hebben; om deze diensten te verzekeren met nog grootere snelheid, zijn drie turbinepaketbooten volstrekt noodig; alleen onder deze voorwaarden zullen de verbindingen over dag tusschen Engeland en Duitschland, Oostenrijk, enz., over Oostende met voordeel kunnen verkort worden.

En wat niet te versmaden is, het bestellen van twee turbinepaketbooten tegelijk, in stede van tot het volgend jaar te wachten voor de tweede — die in beginsel als onontbeerlijk aanzien werd —, heeft de Regeering voordeeligere geldelijke voorwaarden opgeleverd.

#### VRAAG.

Een lid stelt de volgende vraag :  
Men vraagt dat Moescroen niet langer uitgesloten blijve van de lijst der statiën die te verbeteren zijn. Moescroen heeft een tolkantoor en dagelijks rijden er 114 treinen door.

Het Beheer maakt er eene ontvangst van 3 millioen. De plannen bestaan. Boorden van perrons liggen in grooten getale in de statie klaar. Waarom slaat men de hand niet aan het werk ?

#### ANTWOORD.

Aanzienlijke kredieten werden reeds besteed aan de inrichting van den goederendienst in de statie Moescroen en de werken worden voortgezet.

Om volgens het goedgekeurde plan de inrichting van den reizigersdienst uit te voeren, en namelijk de nieuwe perrons te leggen (zij zullen eene lengte hebben van 585 en van 545 meter en eene breedte van 8 meter), is het volstrekt noodig verschillende der thans voor den goederendienst gebruikte sporen weg te breken; dit zal slechts kunnen geschieden, wanneer de werken zoo ver zullen gevorderd zijn, dat men over een grooter getal nieuwe sporen zal kunnen beschikken.

Waarschijnlijk zullen de nieuwe perrons klaar zijn tegen de lente van 1910.

Daarna zal men zich onledig houden met het graven van den tunnel die de twee perrons zal verbinden en die ook deel uitmaakt van het goedgekeurde plan. Dit werk zal waarschijnlijk in 1911 uitgevoerd worden.

#### VRAAG.

De Middenafdeeling dringt aan op het leggen van een dubbelspoor op de lijnen Aarschot-Hasselt en Herenthals-Turnhout. Zoolang deze laatste lijn geen dubbelspoor heeft, zal de nieuwe statie Weelde-Merxplas tot niets dienen.

#### ANTWOORD.

Het tweede spoor bestaat tusschen Aarschot en Diest; het dient sedert 1 October 1907.

Het tweede spoor wordt thans gelegd tusschen Diest en Hasselt; het zal waarschijnlijk klaar zijn tegen October aanstaande.

Door de statie Weelde-Merxplas rijden thans al de treinen die gewoonlijk in beide richtingen van Turnhout naar Tilburg moeten.

Een uitzondering wordt gemaakt voor zeker vervoer met reizigers-treinen dat, om tijd te winnen, geschiedt over Esschen.

Het onmiddellijk leggen van een dubbelspoor tusschen Weelde-Merxplas en Herenthals zou slechts aan te bevelen zijn, indien het noodig bleek de lijn Esschen-Antwerpen te ontlasten, en dan nog zou het dubbelspoor ook op Nederlandsch grondgebied moeten doorgelegd worden.

In den huidige toestand dringt die maatregel zich niet op.

Het tweede spoor zal op deze lijn gelegd worden wanneer het nuttig blijkt, zoodat het klaar kan zijn zoodra het noodig is.

Vóór eenige jaren werd het dubbelspoor tusschen Weelde-Merxplas en Herenthals beloofd tegen 1910.

Zoo het gevraagde dubbelspoor zich thans niet opdringt, kan men slechts herhalen dat de overgrootte nieuwe statie Weelde-Merxplas tot niets dient, en dat het Beheer beter zou gedaan hebben zich tevreden te houden met de oude statie, in afwachting dat het dubbelspoor naar Antwerpen noodig wordt.

## VRAAG.

Een lid stelde de volgende vraag:  
Hoe ver staat het met de tot verandering der statie Herenthals beloofde werken en met de werken tot inrichting der statie Ramsel, besloten in 1904?

## VRAAG.

Komen de statiën Selzate, Moerbeke (Waas), Maldegem, Eckloo, Thienen (tunnels onder de sporen), Eigen-Brakel, Zonhoven, Kermpt, voor op de lijst der statiën die tot verbetering in 1909 aan de beurt komen?

## ANTWOORD.

De voorstellen tot uitvoering van de werken aan de statie te Herenthals zijn opgemaakt.

De verandering van de stopplaats Ramsel in eene halte is eene afgedane zaak sedert Mei 1908. Voor de werken tot inrichting dier halte voor den dienst van zware goederen, worden de voorstellen tot uitvoering bestudeerd, en deze zullen waarschijnlijk eerlang vastgesteld worden.

## ANTWOORD.

Deze statiën komen niet voor op de lijst der statiën waarvan de verbetering voorzien is in het ontwerp van Buitengewone Begrooting van 1909. Deze lijst is echter niet uitsluitend; zoo de gang der studiën of het aankopen der gronden het toelaten, zullen, ten laste van de kredieten der buitengewone begrooting, andere werken kunnen uitgevoerd worden dan die welke uitdrukkelijk worden vermeld. Aldus, alhoewel de statie Eigen-Brakel niet voorkomt op het programma van 1909, zal er binnenkort een tunnel gegraven worden voor het openbaar verkeer onder de sporen dicht bij den overweg aan de splitsing der lijnen Brussel-Zuid en Kasteel-Brakel.

## VRAAG.

Een lid stelde de volgende vraag:

ART. 6. — *b)* De gebouwen voor het centraal telegraafkantoor te Charleroi worden sedert ongeveer een jaar opgetrokken; het grof werk is klaar. Waar wacht men op om de laatste hand aan 't werk te slaan, om er een postdienst aan te hechten en de kantoren te openen?

ART. 6. — *e)* Wanneer schikt de Regeering het onderaardsch telefoonnet te Charleroi in gebruik te stellen? Het meerendeel der abonneeanten bezit de nieuwe toestellen sedert zes maanden; doch de werken blijven immer onvoltooid.

Is de uitgetrokken som van 765,000 frank misschien ontoereikend, indien verscheidene netten in denzelfden staat verkeerden als dat van het nijverheidsgewest van Charleroi?

Anderdeels, heeft men te Eekloo eene draaischijf gemaakt van 18<sup>m</sup>30 voor het draaien der locomotieven; te Kermpst wordt een spoor gelegd voor het laden van onbehouwen hout.

## ANTWOORD.

Het onderdakbrengen van het hotel op het Zuiderplein was slechts klaar op 5 September 1908.

Op aanvraag van verschillende, werd besloten dat de gebouwen, die aanvankelijk uitsluitend voor den telegraafdienst bestemd waren, ook zouden dienen tot postkantoor.

Zoodra de lokalen onder de belanghebbende besturen zullen verdeeld zijn, zal het mogelijk zijn de werken voort te zetten voor de inwendige schikking en er het noodige uit te voeren.

Het leggen van het onderaardsche net is aan den gang en wordt geregeld voortgezet.

Blijft namelijk nog over het in ontvangst nemen van verscheidene leveringen. Het Beheer van telegrafen doet het noodige om zoohaast mogelijk het in gebruik stellen van het onderaardsch net te Charleroi te verwezenlijken.

Het Beheer beschikt over de kredieten die noodig zijn om de werken aangaande het leggen van het onderaardsch net te Charleroi te bekostigen. De som van 765,000 fr., die voorkomt in paragraaf *e* van artikel 6 der tabel van de Buitengewone Begrooting voor 1909, is bestemd voor werken ontworpen op andere plaatsen. Zij zal toereikend zijn voor al de werken die, in den loop van het dienstjaar, moeten uitgevoerd worden.

## VRAAG.

Een lid stelt de volgende vraag :

Kan de Regeering niet als regel aannemen, in zake van openbare werken, de plans tot aanleggen en uitvoeren der werken, aan de gemeenteoverheden te onderwerpen, alvorens er de eindgoedkeuring aan te hechten, namelijk wanneer het eene schikking geldt waarbij het waterpas en de toegangen der wegen, ten dienste van het publiek, worden gewijzigd, of waarbij beweging en verkeer, op 't een of 't ander vak van de baan, worden verplaatst of te niet gedaan?

## VRAAG.

Een lid stelt de volgende vraag :

Van welke beginselen gaat de Regeering uit, wat betreft de werken die door de gemeenten worden aangevraagd, ter gelegenheid van openbare werken die afhangen van het Beheer van Spoorwegen en Werken (wegen te lande en te water)?

De belanghebbende besturen beweren doorgaans enkel op te treden bij het bepalen der kosten van de werken, voor zooveel de noodwendigheden van den dienst die werken vergen, zonder zich te bekommeren met de verdere uitbreidingen, door het aangroei van het verkeer in 't algemeen vereischt.

Voorbeeld : Het Ministerie van Spoorwegen wijzigt de richting van eene baan of verbreedt deze. Het wijzigt de kunstwerken. De stad of de gemeente vraagt de vergrooting van eene boogbrug en de Staat doet de bijkosten daartoe heel en al betalen.

## ANTWOORD.

Alvorens het decreet van openbaar nut uit te vaardigen, en voorafgaandelijk aan elke uitvoering, worden de ontwerpen altijd onderworpen aan het onderzoek de *commodo et incommodo*, door de wet bevolen; alle belanghebbenden, waaronder ook de gemeenten, kunnen, in den loop van dat onderzoek, hunne bezwaren doen gelden. Deze laatste worden altijd onderzocht en de ontwerpen desnoods gewijzigd vóór het uitvaardigen van het decreet van openbaar nut.

## ANTWOORD.

Bij het bestudeeren der ontwerpen, houdt het Beheer altijd rekening met de noodwendigheden van het verkeer om de breedte der ontworpen gemeenschapswegen en bruggen te bepalen. Zelfs neemt zij, zooveel mogelijk, voorzorgen, met het oog op den mogelijken aangroei van het verkeer. De aldus bewerkte ontwerpen worden aan het advies van de belanghebbende gemeentebesturen onderworpen tijdens het onderzoek de *commodo en incommodo*, dat hunne uitvoering voorafgaat. Bijgevolg kunnen de gemeenten al de opwerpingen maken die zij nuttig achten te doen gelden. Het Beheer neemt in acht alle gegronde tegenwerpingen. Dus worden de kunstwerken en gemeenschapswegen onder allerbeste voorwaarden uitgevoerd.

Waarom zou de Regeering deze ontwerpen niet moeten hermaken naar den vooruitgang in de streek bereikt?

Ware het niet beter, het Departement van Spoorwegen en Openbare Werken op zich te zien nemen al de schikkingen die er noodig zijn om aan de algemeene en plaatselijke noodwendigheden te beantwoorden?

#### VRAAG.

Een lid stelt de volgende vraag :  
Art. 3. — Welke aankopen en werken denkt de Regeering te doen in 1909 :

- 1) Bij aanbesteding;
- 2) In eigen beheer;
- 5) In zake van aankopen van gronden?

A. — In de statiën Monceau-sur-Sambre, Charleroi en andere uit die streek (welke?), Obaix-Buzet, Montignies (is het Montignies-sur-Sambre of Montignies-le-Tilleul?).

C. Montignies-Acoz (zelfde vraag).

De inlichtingen, die op de reeds rondgedeelde tabel van de Regeering voorkomen, zouden vooral omstandiger moeten verklaard worden.

Het gebeurt somtijds dat het verkeer drukker wordt en dat de inrichtingen ontoereikend worden ten gevolge van werken, door de gemeenten verwezenlijkt (zooals, bij voorbeeld, het tot stand brengen van nieuwe wijken). Welnu, de Staat kan niet verplicht worden eenen toestand, die uit gemeentewerken voortspuit, te zijnen koste te verbeteren. De nog te verrichten werken bestaan alleen in verbeteringen aan de wegenis; dus kunnen de kosten er van niet ten laste van den Staat worden gelegd.

Doch, wanneer sommige werken moeten herbouwd of gewijzigd worden, omdat ze oud zijn, dan tracht het Beheer ze in overeenstemming te brengen met de plaatselijke noodwendigheden.

#### ANTWOORD.

Indien de aangevraagde kredieten, zonder vermindering, door de Wetgevende Kamers te zijner beschikking worden gesteld, denkt het Beheer de volgende werken te kunnen uitvoeren in de statiën, vermeld in hiernevenstaande vraag :

Monceau-sur-Sambre : regelingswerken, daarin begrepen het bouwen van een locomotievenstelplaats . . . . fr. 1,260,000

Charleroi en naburige statiën (Charleroi-West en Charleroi-Hoogstad), regelingswerken, fr. 700,000

Montignies-rangeerstatie (op het grondgebied der gemeente Montignies-sur-Sambre), regelingswerken en oprichting van bijgebouwen voor de stelplaats . . . . fr. 275,000

Wat betreft de aankopen van grond die in 1909 misschien kunnen verwezenlijkt worden, is het niet

mogelijk het bedrag er van aan te duiden, gezien de belangrijkheid van die koopen. De uitgaaf zal afhangen van de eischen der onteigenden en namelijk van de waarde der onroerende goederen die dit jaar zullen aangekocht worden. Het is echter waarschijnlijk dat de betrekkelijk geringe som van 17,750 frank, die er noodig is voor het koopen van grond te Obaix-Buzet, in den loop van het huidig dienstjaar zal uitgegeven worden.

Buiten de werken noodig tot het bouwen van een locomotieven-stelplaats te Monceau (ongeveer 400,000 frank) en eene werkplaats voor vernissing te Charleroi (nagenoeg 45,000 frank), is het niet mogelijk de werken aan te duiden die, hetzij in eigen beheer, hetzij bij openbare aanbesteding, zullen uitgevoerd worden; maar 't is te voorzien dat het meerendeel dier werken, door middel van onderneming, zullen uitgevoerd worden.

Wat de lijn van Montignies naar Acoz betreft, zal er eene som van ongeveer 30,000 frank noodig zijn tot vereffening der vier gedingen wegens onteigening (twee te Chatelet en twee te Bouffioulx) die tot nog toe ingesteld zijn en in den loop van het huidig dienstjaar waarschijnlijk hun beslag zullen krijgen.

#### VRAAG.

Krachtens artikel 6 van de Begrooting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1908, werd de Minister van Spoorwegen gemachtigd bij voorbaat materieel te bestellen voor

#### ANTWOORD.

Op de kredieten van 1909, 1910 en 1911 werd het volgende materieel besteld :

	1909	
Trekdienst,	17,839,763.20	} 34,293,909.80
Vervoer,	16,454,146.60	

de dienstjaren 1909, 1910 en 1911. In welke mate maakte hij gebruik van die machtiging? Heeft zij voor de Schatkist cenig voordeel aangebracht?

## VRAAG.

Een lid stelde de volgende vraag:  
Wat is het bedrag van de schadevergoedingen, voorzien bij artikel 3?

## VRAAG.

Een lid stelt de volgende vraag:  
Wat zal de inrichting der statie Kortrijk nagenoeg kosten?

	1910	
Trekdienst,	9,555,830.47	} 22,241,115.47
Vervoer,	12,685,285 »	
	1911	
Trekdienst,	(1)	} 10,869,982 »
Vervoer,	10,869,982 »	

Daaruit sproot er, ten behoeve van de Schatkist, eene winst, gevolg van den lagen prijs der metalen, bij het aankopen. Doch het bracht nog een grooter voordeel op voor talrijke werklieden welke, dank zij die maatregelen en nicttengenaande de crisis, aan de werkloosheid ontsnapten.

## ANTWOORD.

Fr. 449,919.24.

## ANTWOORD.

De kosten voor de inrichting der goederen-, der reizigers- en der rangeerstatie te Kortrijk zijn geraamd op 5,500,000 frank in ronde cijfers.

(1) Ten laatste op 1 Juli 1910 zullen honderd locomotieven besteld worden, te leveren in 1911, mits dezelfde voorwaarden van aankoop en betaling als voor de bestellingen gedaan voor 1909 en 1910. De prijs, naar overeenkomst bepaald bij den standaard van 15 Juli 1908, zal tot grondslag dienen en verhoogd of verlaagd worden, naar gelang van de marktprijzen der metalen, enz., op den dag dat de bestelling plaats grijpt. Om het deelnemen der bouwers aan de Tentoonstelling van Brussel te vergemakkelijken en op rekening van de bestellingen voor 1911 voorzien, werd er, reeds van nu af, trekmaterieel aangekocht voor een som van 2,352,721 fr. 60 en vervoermaterieel voor fr. 705,798,77. Dit materieel zal aan denzelfden prijs der vroegere bestellingen betaald worden.

## VRAAG.

Een lid stelt de volgende vraag :  
Is het waar dat er wordt getracht om wijziging te brengen in de overeenkomst betreffende de rechtstreeksche lijn naar Duitschland; dat deze wijziging zou veroorloven rechtstreeks naar Bleyberg-Aken te gaan zonder — zooals de ondertekende overeenkomst oplegt — Welkenraedt te moeten aandoen ?

Zoo men over Welkenraedt rijdt, kan dan de overeenkomst niet worden gewijzigd in dezen zin dat de Duitsche reizigers worden aangezet om rechtstreeks van Welkenraedt naar Aken, of zelfs van Welkenraedt naar Düren te gaan ?

## ANTWOORD.

Tot nog toe kregen wij van de Pruisische regeering nog geene mededeeling betreffende eene wijziging in de richting der lijn.

## De telefoondienst.

## VRAAG.

Den 15<sup>e</sup> Februari 1909 kondigde het blad *Le Bien Public* de onderstaande tabel en het volgende artikeltje af :

LANDEN.	Getal inwoners.	Getal hoofdkantoren.	Getal openbare cellen.	Getal posten van abonneenten.	Gemiddelde prijs van het abonnement.
					Frank.
Duitschland .	68,000,000	5,437	31,654	668,148	118
Frankrijk .	40,000,000	5,379	9,442	152,072	175
Zweden . .	5,000,000	1,726	1,306	134,988	171
Denemarken.	2,500,000	682	1,227	61,144	96
Zwitserland .	3,500,000	384	1,107	59,273	81
België . .	7,000,000	182	163	30,448	202

« Een klein voorbeeld zal het publiek in staat stellen om te oordeelen over het ongegronde van de bestaande tarieven : Iemand, die woont ter buurtstade Heusden, vraagt om te worden verbonden aan de telefoongroep Gent. Zijne woning ligt, in rechte lijn, 7 kilometer van het hoofdkantoor Gent en slechts 6 1/2 kilometer van het kantoor Lemberge. Ofschoon hij dichter bij Lemberge dan bij Gent is, moet die persoon 530 frank betalen zoolang hij

is verbonden aan Lemberge, met een onvolledigen dienst, terwijl hij, verbonden aan Gent met een volledigen dag- en nachtdienst, slechts 400 frank zou betalen. Het is tijd dat er een einde kome aan dergelijke ongerijmdheid, zoo in het openbaar belang als voor de uitbreiding van den telefoon-dienst in België. »

Is de door den *Bien Public* opgegeven tabel nauwkeurig?

Bestaat de door hem aangehaalde ongerijmdheid werkelijk?

#### ANTWOORD.

De cijfers van de door den *Bien Public* uit den *Écho de Paris* overgenomen tabel zijn, voor de 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> en 5<sup>e</sup> kolom, getrouw ontleend aan de officieele statistiek, voor 1906 afgekondigd door het Internationaal Bureel der Telegraphische Unie van Bern. Doch er valt op te merken dat dit Bureel de getallen der laatste kolom volstrekt niet heeft afgeleid uit de aangegeven cijfers.

Hij die de berekening maakte, schijnt den gemiddelden prijs van het abonnement te hebben gezocht door het geheel bedrag van de ontvangsten der abonnementen bij plaatselijken dienst te deelen met het getal dienstdoende posten. Dergelijke handelwijs geeft niet den gemiddelden prijs van ieder abonnement, maar de gemiddelde opbrengst van een telefoonpost, berekend naar de gezamenlijke eerste en ondergeschikte posten. Voor deze laatste wordt veel minder betaald dan voor de hoofdposten, en zóó volgt uit de wijze van berekening dat de gemiddelde opbrengst per post des te geringer is, daar het getal ondergeschikte posten betrekkelijk hooger is.

In België zijn er, op 50,448 posten, opgegeven in de officieele statistiek van 1906, 20,071 hoofdposten en 4,377 bijkomende posten.

Blijkbaar kunnen de vergelijkingen in die tabel maar redematig zijn, indien de cijfers der ontvangsten konden vergeleken worden, m. a. w. indien alle besturen gelijke prestatie deden. Dit is evenwel niet het geval, en wij meenen dat het publiek in België veel meer voordeelen geniet dan in het buitenland, zooals bondig blijkt uit de volgende voorbeelden :

1<sup>o</sup> In vele landen strekt de dienstkring van een plaatselijk net zich niet verder uit dan tot aan de grenzen der steden of gemeenten die een hoofdkantoor bezitten. In België hebben wij *telefonische groepen* waarvan iedere groep bestaat uit een aantal netten, steeds toenemend telkensals de omstandigheden het veroorloven. Zoo bevatte de Brusselsche groep in 1893, tijdens de naasting door den Staat, slechts twee hoofdkantoren, en thans negentien. De abonnementsprijs veroorlooft dat er wordt getelefoneerd in de gansche uitgestrektheid der groep, dus tot op 90 kilometer. Op verre na is dat niet overal het geval.

2<sup>o</sup> Voor het overmaken van telegrammen, door middel van de telefoon, tusschen een geabonneerde en een met het plaatselijk net verbonden telegraafkantoor eischen wij niets, en denklijk vergissen wij ons niet, zoo wij zeggen dat deze mildheid nagenoeg alleen door België wordt betoond. In andere landen wordt daarvoor doorgaans 10 centiemen gëeischt, in sommige

zelfs 1 centiem en meer dan 1 centiem per woord. Tegen slechts 10 centiemen per telegram, hadde het bestuur in 1908 uit dien hoofde 205,633 frank ontvangen.

3<sup>o</sup> Onze abonneenten en hunne bedienden mogen kosteloos telefoneeren van uit de openbare kantoren naar gansch het net. In andere landen is dat niet toegelaten.

Nog andere feiten kunnen wij aanhalen om te bewijzen dat de gemaakte vergelijking geen steek houdt, doch dit achten wij overbodig. Toch doen wij uitschijnen dat wij door *openbare kantoren* verstaan de lokalen waar die kantoren zijn gevestigd, niet de voor het publiek toegankelijke spreekcellen. In het openbaar kantoor Brussel (financiebeurs) alleen zijn er nagenoeg veertig cellen. Sommige besturen maken geen onderscheid tusschen het getal openbare kantoren en het getal cellen. Juist uit hoofde van het volstrekt vast akkoord voor de abonneenten, kan in België iedere abonnent zijn eigen post tot openbaar kantoor laten dienen, waar iedereen kosteloos kan telefoneeren in gansch de uitgestrektheid van de plaatselijke groep. Daarom dok behoeft het bestuur niet al te veel officiele openbare posten te hebben, waar 25 centiemen per gesprek wordt gëeischt.

Het is niet uitgewezen dat al de besturen aan de uitdrukking *hoofdkantoor* de beteekenis toekennen, die wij er aan hechten. Sommige hunner bedoelen daarmede de kleine hoofdkantoren in bijzondere inrichtingen, waar zij een min of meer groot getal telefoonposten bedienen (grootte hotels, fabrieken, werkplaatsen, enz). Zoo verstaan wij het niet. Het kan ook zijn dat 's lands telefoonstelsel verplicht tot het vermenigvuldigen van de hoofdkantoren. In Zwitserland, bij voorbeeld, heeft elke stad of gemeente een streng beperkt plaatselijk net.

Daarenboven hebben sommige groote steden, met name Parijs, Londen, Berlijn, enz., talrijke hoofdkantoren. Tot nog toe bestaat er maar een enkel in de grootste steden.

Op 25 Februari 1909, in België, waren er 213 hoofdkantoren, die 52,409 posten van abonneenten bedienen.

Het thans bestaande vast akkoord geeft aanleiding tot waarlijk al te groote misbruiken, die aanzienlijke, niet door ontvangsten opgewogen lasten opleggen aan de exploitatie; het meerendeel der gemeentelijke posten (die 35 t. h. korting op het abonnement hebben) vragen elken dag een aanzienlijk getal kosteloze aansluitingen.

GETAL POSTEN VAN ABONNENTEN. — In de groote hoofdsteden bestaan veel inrichtingen van uiteenlopenden aard, die behoefte hebben aan talrijke telephoonposten, verbonden aan een plaatselijken commutator, welke de mededeeling overmaakt aan het officieel hoofdbureel en van daar aan de andere abonneenten. Behalve de groote hotels, fabrieken, werkplaatsen en aanzienlijke magazijnen, worden sommige huizen bij gedeelten verhuurd aan personen wien de eigenaar de telephoon levert, evenals hij hun levert toestellen tot verwarming, verlichting, waterleiding, enz. Zoolang het telephoontarief steunt op het vast akkoord met onbeperkt gebruik, is het voor

de besturen van geen hoegenaamd belang door prijsvermindering het vermenigvuldigen van ondergeschikte posten te bevorderen; met het stelsel van heffing per gesprek is het gansch anders gesteld. Zóó komt het, dat er in Duitschland aanzienlijk veel ondergeschikte posten moeten zijn in verhouding tot de voorname posten, en ook gedeeltelijk daarom kon men geraken tot de geringe som van 118 frank voor de gemiddelde opbrengst van een-abonnentspost.

Het voorbeeld van de heffing, door den *Bien Public* gegeven over de tarieven der Gentsche groep, is nauwkeurig.

In de tarieven komen thans strijdigheden voor, die zullen verdwijnen bij de aanstaande herziening der tarieven. Deze strijdigheden zijn uit te leggen als volgt :

Bij toepassing van de bestaande tarieven kan een persoon, gevestigd op 7 kilometer van 't middenpunt van het Gentsche net en op 6 1/2 kilometer van 't middenpunt van het hulpnet Lemberge, of van elk ander hulpnet der Gentsche groep, zijne woning doen verbinden met het hulpnet slechts tegen eene jaarlijksche heffing van 530 frank, terwijl hetzelfde huis, met het hoofdkantoor Gent verbonden, slechts 400 frank per jaar zou betalen.

Dit is een vooral voorloopige toestand, te wijten aan de volgende omstandigheden :

Door den vroegeren concessiehouder van het Gentsche telefoonnet waren de abonneuten slechts verbonden met een enkelen metaaldraad; de bodem diende tot keerdraad. Een abonnent, die twee metaaldraden verlangde, moest daardoor 50 t. h. meer betalen dan de heffing, opgelegd aan de lijn en den voornamen post.

Toen de Staat in 1893 het Gentsche net overnam, werden deze regelen voorloopig gehandhaafd.

Voor de hulpnetten, na 1893 tot stand gebracht om de huidige Gentsche telefoongroep te vormen, werd verbinding met dubbelen draad geëischt van alle abonneuten; de heffingen, in het Gentsche hoofdnet voorzien voor verbinding met enkelen draad, werden hun toegepast, benevens 10 frank verhooging per halven kilometer in rechte lijn, met een minimum van 20 frank voor den eersten kilometer.

Toen, in 1904, het Gentsche net werd vervormd, kregen al de abonneuten een dubbelen draad en werd bij Koninklijk besluit van 31 December van hetzelfde jaar de bijbetaling voor den tweeden draad afgeschaft.

De betrekkelijk geringe bijbetaling in de hulpnetten van de Gentsche groep, die de lasten verminderde, welke het Bestuur in 't belang der abonneuten op zich nam door de vermenigvuldiging van de hoofdkantoren in de omstreken van groote centrum, werd gehandhaafd tot na de algemeene herziening der telefoontarieven. Zóó komt het dan ook, dat de abonneuten op die hulpnetten thans een minder voordeelig tarief betalen dan in het eigenlijke Gentsche net.

In de groepen Brussel, Luik en Bergen bestaat dergelijke toestand.

Daar de telefoontarieven eerlang worden herzien, blijkt het niet dat, behoudens nieuwe omstandigheden, bovenbedoelde beslissing moet worden ingetrokken.

Voor gevallen als dit van Heusden, laten wij overigens den betrokken persoon vrij zich te doen verbinden aan het voornaamste hoofdkantoor der groep, namelijk de voor hem voordeeligste inrichting te vragen, mits hij zich verbindt voor drie in stede van één jaar. Hier wordt eigenlijk door ons toegepast de aangenomen regel om het bestuur in zekere mate te vrijwaren tegen de schadelijke gevolgen der verplaatsing van abonneuten uit het eene net naar het andere.

Elke abonment, op zijn verzoek verbonden aan een ander hoofdkantoor dan het meest nabijgelegen, onderteekent eene verbintenis voor ten minste drie jaar; zij wordt op 5 jaar gebracht, voor eene lengte van meer dan 10 tot 15 kilometer in rechte lijn; boven 15 kilometer, wordt elk geval in 't bijzonder onderzocht.

#### VRAAG.

Is het eenmaken van al de netten mogelijk?

#### ANTWOORD.

Dat vraagstuk werd reeds herhaaldelijk te berde gebracht en de Regeering heeft meermaals doen kennen waarom dergelijke maatregel niet kan aangenomen worden. Zóó werd, naar aanleiding van het onderzoek der Buitengewone Begrooting voor 1906, het volgend antwoord gezonden aan de Middenafdeeling :

« De eenmaking van het telephoonnet, d. w. z. het afschaffen van de thans geheven taxe voor gesprekken tusschen plaatselijke groepen, zou de lasten der exploitatie op overdreven wijze verzwaren, doordien het noodig zou wezen de draden tusschen de voornaamste centra's en de mindere, alsmede het materieel en het personeel der verschillende hoofdkantoren in ruime mate te vermeerderen. Deze verzwaring van lasten zou moeten gepaard gaan met eene verhooging van den abonnementsprijs in al de telephongroepen, ten nadeele van het meerendeel der abonneuten : deze, die over 't algemeen zelden telephoneren buiten hunne plaatselijke groep, zouden het grootste deel dragen van de kosten, te doen om de lasten van het kleinste getal te verminderen.

» De éénmaking zou eigenlijk een gansch ander gevolg hebben dan dat welk moet worden beoogd, namelijk het gebruik van de telephoon te doen doordringen in de talrijkste klassen der bevolking; de maatregel zou dus in de eerste plaats alles behalve democratisch zijn.

» Daarenboven zou hij het binnenlandsch gebruik van de telegraaf merklijk verminderen. »

#### VRAAG.

Zou men de aanzienlijke kosten van het toezicht op het getal heffingen niet kunnen vermijden door het toelaten van drie soorten van abonneuten zonder toezicht :

1<sup>o</sup> Een plaatselijk abonnement :

a) Mits 100 frank voor ieder abonnent, indien het niet geldt eene bank, een wisselaar, een dagblad, een stelplaats voor autos, een fabriek, een commissionaris-verzender, een zeevaart-agentschap, een gashof, een restauratie, een koffiehuis;

b) Mits 250 frank voor deze laatsten;

2<sup>o</sup> Een provincieabonnement, 400 frank ;

3<sup>o</sup> Een algemeen abonnement, 1,200 frank.

Het PLAATSELIJK ABONNEMENT zou het recht geven om in gesprek te komen met elken abonnent binnen een omtrek van 10 kilometer.

HET PROVINCIE ABONNEMENT. — Voor de abonneuten eener provincie. Mits 300 frank opleg zou men mogen spreken met de abonneuten van twee provinciën.

HET ALGEMEEN ABONNEMENT. — Voor al de abonneuten van het land.

## ANTWOORD.

Het vraagstuk staat rechtstreeks in verband met de herziening onzer telefontarieven die ter studie ligt.

De Regeering kan over de opgegeven heffingen geen uitspraak doen zonder grondig onderzoek. Nochtans dient onmiddellijk te worden aangemerkt dat, met het aangeprezen stelsel, de abonneuten van Aarlen 400 frank zouden betalen om te mogen spreken met abonneuten van de netten in de provincie Luxembourg, terwijl ze thans slechts 150 frank betalen, en dat de abonneuten van Hasselt, die heden voor dezelfde som kunnen spreken met Landen en Thienen, voortaan zouden moeten betalen 400+300+300 (drie provinciën), hetzij 1,000 frank.

## VRAAG.

Er wordt beweerd dat het Bestuur niet meer gemak verschaft om te telefoneeren, omdat het vreest het tekort van de telegraaf te verhoogen.

## ANTWOORD.

Dat is niet zóó. De Regeering heeft den telefoondienst zooveel mogelijk uitgebreid; daartoe nam zij de belangen van den telegraafdienst enkel in eene billijke mate in aanmerking. Van den beginne af heeft men ijverig getracht steeds meer aansluitingen in de groepen tot stand te brengen, ofschoon dit een nadeelige werking had op het wisselen van telegrammen. De heffing van 1 frank voor een gesprek van stad tot stad staat gelijk met den prijs van een telegram van 15 woorden met antwoord; daarenboven heeft men een zeer groot voordeel, wat aangaat het getal woorden en den tijd. Overigens men zou het de Regeering terecht als verwijt kunnen aanwrijven, indien zij geen rekening hoegenaamd hield met de mogelijke opbrengst van den telegraafdienst, die aanzienlijke kapitalen vergde, welke nog niet uitgedelgd zijn.

## VRAAG.

Men zegt ook dat het telefoonbeheer onbezonnen uitgaven doet (te Oostende : 12,000 abonneenten voorzien op 30,000 inwoners).

## ANTWOORD.

Deze aanwijzing is voorbarig, vermits de lastkohieren nog niet werden bekendgemaakt. Zij is daarenboven niet nauwkeurig. De inrichtingen zullen tot stand gebracht worden met het oog op de geregelde uitbreiding, die het gevolg moet zijn niet alleen van de toenemende vaste bevolking van Oostende, maar ook van de bijzondere behoeften welke ontstaan tijdens het badseizoen.

## VRAAG.

In 1906 antwoordde de Regeering aan de Middenafdeeling dat de verandering der groote netten gansch zou voltrokken zijn in 1907. Is dit nu voltooid?

## ANTWOORD.

De groote netten van Brussel, Luik en Gent zijn veranderd. Het net Antwerpen, thans nagenoeg heel en al veranderd, zal in gebruik gesteld worden op het einde van dit jaar ; de brand der vroegere inrichtingen gaf aanleiding tot vertraging voor die verandering.

Daarenboven werden thans de aangevangen veranderingswerken te Charleroi en te Verviers ieverig voortgezet ; andere netten, zooals die van Bergen, Oostende, Namen, enz., zullen volgen naar gelang van de kredieten, die het Parlement ter beschikking van het Bestuur stelt, en van de werkmiddelen van het Bestuur.

## VRAAG.

Wat denkt het Bestuur van het vertoog der Koophandelskamer van Antwerpen over het telefoonabonnement?

## ANTWOORD.

Dat vertoog is ons onlangs toegekomen ; het ligt ter studie.

\*  
\* \* \*

Het vertoog van de Koophandelskamer van Antwerpen voert ernstige argumenten aan tegen het ontwerp der nieuwe tarieven van den telefoondienst, dat, naar men verzekert, werd opgemaakt door het telefoonbestuur.

« Het nieuw tarief zou tot grondslag hebben het betalen van eene vaste heffing, recht gevende op een maximumgetal gesprekken, met opleg per reeks gesprekken boven bedoeld maximumgetal. Er zou 175 frank te betalen zijn voor een maximum getal van 600 gesprekken, en de opleg zou 5 centiemmen bedragen per gesprek daarboven. »

De prijs van 175 frank voor een maximumgetal van 600 gesprekken zou neerkomen op 30 centiemmen per gesprek, wat heel duur is.

« Ons dunkt, zoo schrijft de Koophandelskamer van Antwerpen, dat het boekhouden, vereischt voor den nieuwen dienst, ontzaglijk zal zijn en bijgevolg meer personeel, hogere kosten zal vergen; anderzijds, zal de verhooging van den abonnementsprijs zonder twijfel het getal abonneenten verminderen en de overblijvende abonneenten aanzetten om zooveel mogelijk het getal hunner gesprekken te verminderen. Dat zal aanleiding geven tot eene vermindering van ontvangsten voor den Staat en tevens tot eene toename der algemeene kosten. Het is daarenboven zeker dat hoe hooger de abonnementsprijs zal stijgen, hoe erger die gevolgen zullen zijn.

» De handelshuizen zullen, over 't algemeen, de telefoon behouden, dat spreekt van zelf; doch het meerendeel zullen trachten het getal gesprekken zonder opleg niet te boven te gaan; daardoor zal het behandelen der zaken ongetwijfeld minder gemakkelijk gaan.

« De ontworpen maatregel benadeelt den handel, is onlogisch en zou daarenboven eenen stap achteruit zijn; verre van de telefoongesprekken te verhinderen, moet men integendeel alles doen wat mogelijk is om ze gemakkelijker te maken. »

De Middenafdeeling vestigt de aandacht van den heer Minister van Spoorwegen op die beschouwingen, in 't midden gebracht door een bijzonder bevoegd korps.

Zonder zelf een ontwerp van tarief te willen beoordeelen, dat nog kan gewijzigd worden, stelt zij vast dat in Zwitserland de telefoon 55 duizend abonneenten heeft, terwijl België, met tweemaal zooveel inwoners, er slechts 27,000 heeft. Dus zijn er in Zwitserland viermaal zooveel abonneenten als in België.

Een abonneent in Zwitserland betaalt 400 frank het eerste jaar, 75 frank het tweede jaar, 40 frank de volgende jaren. Boven dien geringen prijs betaalt hij nog 5 centiemen voor om 't even welk gesprek. 600 gesprekken kosten 30 frank en doen dus den abonnementsprijs stijgen tot 430 frank voor het eerste jaar, tot 105 frank voor het tweede en tot 70 frank voor het derde jaar.

De telefoondienst in Zwitserland schijnt niet met een tekort te sluiten. De uitlegging van het goedkoop abonnement zou, volgens sommige verslagen, te danken zijn aan de eenvoudigheid en de weinige kosten van de aangenomen inrichtingen. 't Is niet te begrijpen waarom in België, waar eene dichtere bevolking is dan in Zwitserland en waar de inrichtingskosten even klein kunnen zijn als in Zwitserland, het telefoonabonnement niet zoo goedkoop zou kunnen zijn als in Zwitserland.

\* \* \*

Een lid dringt aan opdat het telefoonnet Chimay-Couvin vereenigd worde met dit van Charleroi.

Een ander lid vraagt opnieuw dat het net van Landen vereenigd worde met dit van Leuven.

## Verbinding Noord-Zuid.

## VRAAG.

Een lid vraagt of het ontwerp tot verbinding van het Noorder- en het Zuidernet de mogelijke ondergrondse verbinding met de statie der Leopoldswijk voorziet met stilstand onder de Warande en onder 's Konings Paleis?

\* \* \*

Zal men in de centrale halte mogen reisgoed laden en lossen?

## VRAAG.

Een lid stelde de volgende vraag :

Kan de Regeering geen beknopt bestek doen opmaken van het ontwerp Hanrez waartegen de Bestuursnota de overdreven kosten inroept, die moeten voortspruiten namelijk uit sommige onteigeningen?

Het is mogelijk, eene richting aan te nemen, die dichter van het midden van stad uitkomt.

Werd dit onderzocht?

Hoeveel zou dit nagenoeg kosten? Is het niet mogelijk, de moeilijkheden en de tijdsbestekken vollediger te bepalen?

En wat betreft het oversteken van de Boudewijulaan, is het wel zeker dat het bestaan van een viaduct, waarvan het dek de hoogte der boomen niet zou overtreffen, een merkelijke hinder zou wezen voor het uitzicht?

Zijn al de schikkingen voorzien

## ANTWOORD.

Na uitvoering van bedoelde verbinding zou het mogelijk zijn, eene ondergrondse vertakking te maken met de statie der Leopoldswijk en eene halte onder het Paleizenplein op te richten; daarvan is echter geen sprake.

\* \* \*

Zooals gezegd wordt in de nota over de verbinding rondgedeeld aan de heeren Kamerleden (bladz 62), zijn al de schikkingen voorzien om ter centrale halte een reisgoederendienst in te richten.

## ANTWOORD.

Dat beknopt bestek werd opge maakt in volkomen gelijke voorwaarden als dit van het ontwerp tot verbinding, door de Regeering aangenomen; het is opgenomen in de nota, aan de Kamerleden rondgedeeld. Dat bestek bedraagt 80 miljoen 500,000 frank zonder de kosten der uiterst belangrijke werken om de middenstad te verbinden met de nieuwe Noordstatie, naar de Groenlei verplaatst, en met de centraalstatie, in dat ontwerp voorzien.

Naarmate de richting de middenstad naderbij komt, zal zij door steeds kostelijker eigendommen loopen, wat de kosten dan ook steeds meer zou doen stijgen.

om ter centrale halte een reisgoederendienst in te richten?

Kan men, anderzijds, gansch dat gedeelte der baan niet beperken tot vier sporen, zooals te Berlijn, en de thans bestaande kopstatiën voorbehouden voor een grooter getal lokaaltreinen en voor het snelle en rechtstreeksche verkeer tusschen Brussel en Antwerpen, Oostende en Luik?

Ongetwijfeld zou een viaduct, dat zelfs niet hooger zijn zou dan de kruin der boomen, het gezicht afsnijden. Er dient immers te worden opgemerkt dat men van af de vroegere Sterrenwacht, naar de hoogvlakte te Koekelberg, geen uitzicht heeft op het met boomen beplant deel, maar wel op den grooten rijweg, waar het oog thans in de vrije verte draagt. Het viaduct zou dat uitzicht afsnijden.

De oplossing, in nevenstaande laatste paragraaf opgegeven, is volkomen in strijd met de beginselen welke onontbeerlijk zijn bevonden voor het uitvoeren van de verbinding. Meer nog dan elk ander, vergt het tot stand te brengen van een snel verkeer tusschen Brussel en Antwerpen, Oostende en Luik, de uitvoering van de verbinding. Het is vooral noodig voor dat verkeer dat op die lijnen geene onderbreking besta.

Welnu, zooals aangetoond wordt in de nota aan de Kamerleden rondgedeed (bladzijde 141), zal het snel verkeer tusschen Oostende, Brugge en Gent, Luik, Aarlen en Antwerpen geschieden over de in aanleg zijnde nieuwe lijn van Gent-Sint-Pieters op Brussel-Zuid; bij gebrek aan de verbinding, zouden de sneltreinen, die op Brussel-Zuid uitloopen, zonder aansluiting zijn met de lijnen naar Antwerpen, Luik of Aarlen.

#### ONTWERP VAN DE REGEERING.

Het ontwerp van de Regeering ontmoette in de afdeelingen slechts tegenwerpingen van minder belang. De Nota van het Beheer der Spoorwegen, aan de Kamerleden medegedeeld, weerlegt al de tegenwerpingen van belang, en doet het ontwerp dat de heer Bruneel, hoofdingenieur der spoorwegen, met zorg, voorzichtigheid en talent opmaakte, uitschijnen als een

werk dat veel hooger staat dan al die welke het licht zagen, en als gevende de eenige redematige oplossing van het moeilijke vraagstuk.

Ook neemt de Middenafdeeling met genoegen de gelegenheid van dit verslag te baat, om hulde te brengen aan den achtbaren hoofdgenieur die het plan opmaakte van de ontworpen verbinding, en die de door hem gekozen richting volkomen wettigde, met het oog op de schoonheids- en handelsbelangen van de hoofdstad, evenals op de aardkundige ligging en op de uitgaven, terwijl hij tevens aan de verschillende deelen van het Belgisch spoorwegnet eene gemakkelijke verbinding schonk die voordeelig is voor het heden en voor de toekomst.

\*  
\* \*

Twijfel werd in de afdeeling geopperd aangaande den aard van de gronden die de sporen en de middenhalte moeten dragen, en aangaande het gevaar van het door de Regeering aangenomen plan voor de stevigheid van de collegiale kerk van Sinter Goedele.

Wie aandachtig de hoofdstukken IX en XI, A, van de officieele nota leest, zal overtuigd zijn van de vastheid dier gronden en van het niet bestaan van eenig gevaar voor Sinter Goedele.

De medewerking van drie uitstekende aardkundigen, de heeren Mourlon, Renard en Rutot, aan het onderzoek door de Regeering voorgeschreven, is van aard alle aarzeling dienaangaande weg te nemen.

Men vreesde het leelijk uitzicht der viaducten waarover de spoorbaan zal loopen en die dwars door de Zuiderlaan en het Grondwetplein zullen getrokken worden, en daarover werd aan de Kamer een klacht gestuurd door den gemeenteraad van Sint-Gillis. Voorzeker, indien de kunstbouwwerken log en esthetisch slecht opgevat worden, zal hun uitzicht niet schoon zijn. Bovendien zal het uitzicht van het Grondwetplein gewijzigd worden. Indien de richting der sporen wel begrepen wordt, indien het uitzicht der viaducten en der stutmuren die er bij hooren met kunstmaak opgevat wordt, zal het uitzicht zonder eenige moeite schooner zijn dan dit van het huidige plein dat alle esthetische waarde mist.

De middenafdeeling vestigt op dit punt de aandacht van den heer Minister van Spoorwegen.

Het voorbeeld van dergelijke viaducten die te Londen getrokken zijn door voornamen straten en pleinen, bewijst welke partij men trekken kan, met het oog op de schoonheids- en handelsvereischen, uit kunstbouwwerken waarvan de behoefte zich naderhand opdringt midden in eene stad.

\*  
\* \*

Het college van burgemeester en schepenen der gemeente Sint-Joost-ten-Oode wendde zich op zijne beurt, bij brief van 6 Juli laatstleden, tot al de leden der Kamer om hunne aandacht te vestigen op de volgende zinsnede van de Nota, betreffende de rechtstreeksche verbinding Noord-Zuid :

« Het gemeentebestuur van Sint-Joost-ten-Oode, alhoewel geloovende dat de verbinding Noord-Zuid in elk geval aan deze gemeente nadeelig zal

zijn, beschouwt toch als eene ernstige doch slechts gedeeltelijke vergelding het trekken dier schuinsche straat. Het sloot zich aan bij het nieuwe ontwerp van bestrating, op voorwaarde dat de noodige onteigeningen door den Staat zouden gedaan worden. De gemeente zou op zich nemen de kosten van bestrating, riolen, kasseien, kosten die zij zou dekken met de gewone heffing der gemeentetaxen. »

Het voegt achter deze zinsneden de bedenkingen die wij hier in haar geheel herhalen :

« De lezing dezer zinsneden zou kunnen doen gelooven, Mijnheer de Volksvertegenwoordiger, dat ons bestuur de wapens heeft nedergelegd, en zich niet langer meer verzet tegen het ontwerp van verbinding Noord-Zuid.

» Wij hechten er aan het misverstand op te helderen dat zou kunnen ontstaan, en te verklaren aan 's Lands vertegenwoordigers dat onze gemeente steeds krachtig bij hare meening blijft, dat de mogelijkheid van de uitvoering van dit ongelukkig ontwerp eene ware ramp is.

» Dezewerken zouden den ondergang na zich sleepen van eene aanzienlijke wijk; zij zouden aan het verkeer verscheidene openbare wegen onttrekken en aanzienlijke schade toebrengen aan de gezondheid van eene talrijke bevolking.

» Anderdeels, zouden de financiën onzer gemeente veel lijden, zonder vergoeding, zelfs wanneer de schuinsche straat tot stand komt.

» Ons college heeft weliswaar, onder voorbehoud van de beslissing van den gemeenteraad, die alleen bevoegd is om te beslissen, een *ontwerp* van overeenkomst onderzocht betreffende het trekken dier straat.

» Doch zooals wij het reeds schreven zouden wij deze wijziging aan de wegens enkel als een licht lapmiddel beschouwen, zoo wij ondanks ons zelve gedwongen werden de werken der verbinding te ondergaan.

» Nogmaals doen wij een beroep op de Kamers opdat zij voorgoed een ontwerp afwijzen dat rampvol is voor de openbare financiën, en de ondergang zijn zal van onze gemeente.

» Wij hopen te mogen rekenen op uwen welwillenden steun en bieden U, Mijnheer de Volksvertegenwoordiger, de betuiging onzer hoogachting.

» BIJ BEVEL :

» De Gemeentesecretaris,

» O. DAUBY.

» Het College

van Burgemeester en Schepenen,

» A. POPLIMONT. »

\* \* \*

Bij het lezen van dezen brief schijnt het wel dat de Nota over het ontwerp van verbinding Noord-Zuid, althans op een punt de waarheid te kort doet.

Uit inlichtingen genomen bij den heer Minister van Spoorwegen blijkt dat de bovengemelde zinsneden uit de officieele nota nauwkeurig juist zijn, en dat het gemeentebestuur van Sint-Joost-ten-Oode zekere voorgaande onderhandelingen uit het oog heeft verloren.

Wij achten het nuttig de Kamerleden bekend te maken met de ons medegedeelde aanmerkingen van hoofdingenieur Bruneel, die gelast was met het gemeentebestuur van Sint-Joost-ten-Oode te onderhandelen.

Het is noodig dat de nauwkeurigheid der ambtelijke nota bewezen worde.

De heer Bruneel drukt zich uit als volgt :

« De Nota zegt niet dat de gemeente zich aansloot bij *het ontwerp van verbinding Noord-Zuid*, maar wel dat het gemeentebestuur zich aansloot bij het *nieuwe ontwerp van bestrating*, wat gansch verschillend is.

« Welnu, deze bevestiging van de Nota, aan de Kamers gezonden, is volstrekt juist. De bewoordingen werden schier woord voor woord getrokken uit de brieven die mij gezonden werden door het college van burgemeester en schepenen van Sint-Joost.

» Op aanvraag van het gemeentebestuur van Ten-Oode werd ik in 1904 door den heer Minister gelast, mij in betrekking te stellen met den schepen van openbare werken van Sint-Joost-ten-Oode om de wijzigingen te onderzoeken die de gemeente wenschte toe te brengen aan het plan der spoorverbinding Noord-Zuid.

» Bij de eerste samenkomst werd erkend dat het ontwerp van verplaatsing van de as der verbinding, door de gemeente geschetst, onuitvoerbaar was. Het berustte op dwalingen omtrent de hoogte der oppervlakte, die voorkwamen in het plan waarvan de gemeente zich bediend had.

» Ik erkende daarentegen dat het denkbeeld van het trekken van eene schuinsche straat door het schepencollege voorgesteld, uitvoerbaar was.

» Ik maakte er eene volledige studie over, onderwierp ze aan den schepen van openbare werken van Ten-Oode, die mij op 1 Maart 1906 schreef :

» Ik heb dit ontwerp voorgelegd aan het college dat evenals ik van gevoelen is, dat er redenen bestaan om voor de Spoorwegstraat de nieuwe richting aan te nemen, als verzachting van de nadeelige gevolgen die voor een merkelyk gedeelte der gemeente de ontworpen uitvoering van de Noord-Zuidverbinding zal na zich sleepen.

» Dit ontwerp werd daarna door de Regeering aangenomen, en ik onderwierp het op 14 September 1906 aan het gemeentebestuur van Sint-Joost-ten-Oode, met aanduiding der voorwaarden waaronder de Staat geneigd was dit werk uit te voeren.

» Ik voegde erbij, dat zoo het gemeentebestuur dit voorstel aannam, ik een ontwerp van aan te gane overeenkomst zou overleggen.

Op 28 Januari 1907 schreef mij het gemeentebestuur in antwoord op mijn herinneringsschrijven van 20 derzelfde maand :

« Sint-Joost-ten-Oode, 28 Januari 1907.

» *Het College van Burgemeester en Schepenen aan den heer Bruneel, hoofdingenieur dienstoverste, Brabantstraat, n° 36,*

» MIJNHEER DE HOOFDINGENIEUR.

» Wij hebben de eer U ontvangst te melden van uw brief van 20 dezer n° 75/1-4518.

» De gemeente Sint-Joost-ten-Oode blijft bij hare neemng dat de Noord-Zuid verbinding haar in elk geval nadeelig zal zijn. Wij beschouwen echter als een ernstige, alhoewel slechts gedeeltelijke vergoeding, het trekken van eene schuinsche straat tusschen het Rogierplein en de Spoorwegstraat, en wij zijn u zeer verplicht voor uwe welwillende bemiddeling in deze belangrijke zaak.

» Het college meent nochtans dat de gemeente Sint-Joost-ten-Oode niet zou moeten gehouden zijn tot eenige uitgaaf voor de volledige voltooiing der ontworpen straat. Deze kosten worden inderdaad veroorzaakt door de noodwendigheid, de bezwaren weg te ruimen van eene daad van den Staat; deze zou die kosten billijkheidshalve op zich moeten nemen.

» Behoudens deze aanmerking, die wij aan uw onderzoek onderwerpen, zij wij bereid met u de bewoordingen vast te stellen van de eind-overeenkomst, die aan den gemeenteraad moet worden voorgelegd.

» Aanvaard, Mijnheer de hoofdingenieur, de betuiging onzer bijzondere hoogachting.

» BIJ BEVEL :

» *De gemeentesecretaris,*                      *Het college van burgemeester en schepenen,*

» (W. g.) DAUBY.

(W. g.) FRICK. »

» In antwoord op het tweede lid van den brief van het gemeentebestuur, deed ik, op 1 Februari, aanmerken dat de eenige uitgaven die ten laste van de gemeente zouden blijven, zouden gedekt worden door gemeentetaxen, en dat de gemeente bovendien voordeel zou trekken uit de bouwtaxen op de huizen in de nieuwe straat op te richten.

» Het gemeentebestuur van Sint-Joost-ten-Oode antwoordde mij bij brief van 20 Februari 1907, als volgt :

» Sint-Joost-ten-Oode, 20 Februari 1907.

» *Het college van burgemeester en schepenen, aan den heer Bruneel, hoofdingenieur, dienstoverste bij het bestuur der Staatsspoorwegen, Brabantstraat, n<sup>r</sup> 36.*

» MIJNHEER DE HOOFDINGENIEUR,

» Wij hebben de eer U ontvangst te melden van uw schrijven van 2 dezer, n<sup>r</sup> 75/1-415, betreffende het aanleggen van de schuinsche straat tusschen het Karel Rogierplein en de Spoorwegstraat.

» Ons bestuur is bereid de kosten van het aanleggen dezer straat op zich te nemen, en zal deze kosten dekken door het heffen van taksen voor riolen, kasseiing, bebouwing, enz., die in deze toepasselijk zijn.

» Het stemt er bovendien in toe aan het bestuur der spoorwegen af te staan, in ruil van de voor de nieuwe straat noodige gronden, de gronden der gedeelten van straten die moeten vallen binnen de uitvoering der Noord-Zuidverbinding.

» Uw bestuur zou echter te betalen hebben de kosten der noodige werken tot afloop der rioolwateren van de door de verbindingslijn doorgesneden straten. Deze werken zouden uitgevoerd worden door onze bevoegde diensten.

» Aanvaard, Mijnheer de hoofdingenieur, de betuiging onzer bijzondere hoogachting.

» BIJ BEVEL :

» *De gemeentesecretaris, Het college van burgemeester en schepenen,*

» (*W. g.*) DAUBY.

(*W. g.*) FRICK. »

» Beide brieven van 28 Januari en 20 Februari 1907 die ik hierboven overschrijf, waren ondertekend — het heeft zijn belang dit vast te stellen — door het college van burgemeester en schepenen en tegengetekend door den gemeentesecretaris. Zij zijn dus ontegensprekelijk ambtelijk.

» Beide brieven bewijzen, zonder mogelijke betwisting, de toetreding van het gemeentebestuur, niet alleen tot het ontwerp van bestrating, maar ook tot de voorwaarden harer uitvoering. Het verklaart bereid te zijn de eind-overeenkomst vast te stellen.

» Zooals ik de eer had te zeggen in den beginne, is de bewoording van de Nota volkomen juist.

» Zoo stonden de zaken toen de Nota werd opgesteld, en niemand zal betwisten dat zij de zuivere feitelijke waarheid weerspiegelt.

» In den brief van het gemeentebestuur lezen wij :

» Ons college heeft, wel is waar onder voorbehoud van den gemeenteraad, die alleen bevoegd is uitspraak te doen, een ontwerp van overeenkomst onderzocht, aangaande het tot stand brengen van die straat. »

» Maar die brief zegt niets aan de Kamer over al wat in den loop dezer laatste maanden gebeurde, sedert dat ik, *op 18 Februari laatstleden*, het ontwerp van overeenkomst aan het gemeentebestuur orderwierp, overeenkomst die het college zich bereid verklaarde te willen sluiten.

» Geen woord over het langste en voornaamste tijdstip der onderhandelingen die plaats grepen tusschen den Staat en de gemeente, tijdstip door mij zooeven herinnerd. Die brief vergeet te zeggen dat het college van burgemeester en schepenen zich stellig had aangesloten, niet alleen bij het wegenisplan, maar ook bij de grondvoorwaarden zijner uitvoering in 't gemeen.

» Hij verzuimt te melden dat het ontwerp tot overeenkomst aan het gemeentebestuur werd voorgelegd, juist omdat het college verklaard had bereid te zijn de eindbewoording ervan vast te stellen en omdat het ontwerp tot overeenkomst berustte op al de grondvereischen reeds door het college aangenomen.

« Eindelijk moet ik doen opmerken dat, indien het gemeentebestuur van Sint-Joost-ten-Oode het aangenomen ontwerp tot het verbinden van Noord en Zuid bestrijdt, het zich wel wacht te verklaren aan welke oplossing het de voorkeur geeft.

» Welnu, buiten de aangenomen verbinding, zijn slechts drie onderstellingen mogelijk :

1<sup>o</sup> *Handhaving van het statu quo.* — Onnoodig te zeggen dat zulks onmogelijk is. Niemand zal beweren dat de Noordstatie in den staat kan blijven waarin zij nu verkeert, noch dat zij in haren huidige omvang, zelfs als kopstatie, behouden kan worden.

2<sup>o</sup> *Vergrooiting der Noordstatie ter plaatse waar zij nu is gelegen.* — De Nota aan de Kamers overgemaakt beschrijft omstandig, op bladzijden 2 en 3, 8 en 9, 156, 157 en 158, de gevolgen van dergelijke oplossing, namelijk voor het grondgebied en den financiëleen toestand der gemeente Sint-Joosten-Oode.

» De Nota, doet uitschijnen dat, indien het verbindingstelsel 63 huizen op Sint-Joost-ten-Oode zou wegnemen, de vergrooiting ter plaats voor gevolg zou hebben de dadelijke verdwijning van 263 gebouwen, tusschen de Brabantstraat en de Plantenstraat en, kort daarna, het afbreken van evenveel andere, tusschen de Vooruitgangstraat en de Marktstraat.

» De vergrooiting ter plaats vereischt het onmiddellijk verdwijnen van de Brabantstraat, tusschen de Sint Jans- en Nikolaaskerk en de Rogierplaats, helzij op eene lengte van 525 meter; en, kort daarna, zou de Vooruitgangstraat ook op dezelfde lengte moeten verdwijnen.

» De Allardstraat zou op de gansche lengte der statie voorgoed worden afgeschaft, terwijl het ontwerp tot verbinding dien doortocht weder tot stand zou brengen door middel van een viaduc onder de sporen.

» De vergrooiting der plaats, die de schoonste, de meest levendige en voorspoedige wijk van Sint-Joost-ten-Oode zou vernietigen, zou veel grooter bezwaren opleveren voor de gemeente dan voor den Staat.

» Is het die oplossing, vraagt de nota, die men te Sint-Joost-ten-Oode verkiezen zou boven deze der verbinding?

» 3<sup>o</sup> *Verplaatsing van de Noordstatie naar Schaarbeek, of aanneming van een der ontwerpen tot verbinding, waarbij de huidige Noordstatie wordt afgeschaft.*

» De Nota aan de Kamers overhandigd, beschrijft, op bladzijden 4 en 5, 7 en 8, de noodlottige gevolgen die de afschaffing van de huidige Noordstatie zou hebben voor de eigenaars en huurders, niet alleen der gebouwen gelegen op de Rogierplaats, in de Brabantstraat, Vooruitgangstraat en omtrek, maar ook voor deze langs de Kruidtuinlaan, de Nieuwstraat, Noordlaan en omtrek.

» Het afschaffen van de Noordstatie zou noodzakelijk aan de bewoners van al die straten schade berokkenen, daar de reizigers, die naar of van de statie komen, een merklijk gedeelte hunner klanten uitmaken. Door de Noordstatie naar Schaarbeek over te brengen, zou die klandizie van voorbijgaanden, bijna heel en al te loor gaan; want, om naar die statie te Schaarbeek te gaan, op 4 kilometer afstand van de kom der stad, ofwel om vandaar terug te komen, zouden de reizigers trams en rijtuigen gebruiken, en de winkels, hotels en koffiehuizen, gelegen in die wijk van Brussel en Sint-Joost-ten-Oode, voorbijrijden zonder stilhouden.

« Wie dus, zegt de Nota, gesteld dat die oplossing aanneembaar is voor de reizigers, zou de verantwoordelijkheid op zich durven nemen van de noodlottige gevolgen, op economisch gebied, die zij voor gansch die wijk rondom de huidige Noordstatie zou verwekken?

» Is het dan niet zonneklaar, besluit de Nota, dat ook voor Sint-Joosten-Oode, de verbinding eene veel betere oplossing is dan de andere twee, die overigens, uit menig ander oogpunt, gebrekkig zijn? »

\* \* \*

Dat het gemeentebestuur naderhand poogde op zijne stellige verbintenissen terug te komen en ze tracht te doen doorgaan als een enkel onderzoek van het ontwerp tot overeenkomst, aangaande het maken van de schuinsche straat, schijnt zoodanig een vastgesteld feit, dat het schadelijk schijnt voor de goede faam van dat gemeentebestuur. Wat betreft de Nota uitgaande van het Departement van Spoorwegen, niemand kan te harer laste dwaling vermoeden. Ziedaar wat de Middenafdeeling dacht te moeten doen uitschijnen.

\* \* \*

#### VRAAG.

Het bestek der verbinding Noord-Zuid bedraagt 56 millioen. Van 1900 tot 1909 werden onteigeningen gedaan voor fr. 27,432,296.15.

Welke is de totale som die in dit bestek nog bestemd is voor aankopen en onteigeningen?

Hoeveel huizen moeten nog aangekocht worden? Hoeveel gedingen ingespannen? Hoe denkt de Minister het aan boord te leggen om de onteigeningen op een jaar en het werk, in zijn geheel, op zes jaar af te doen?

Het krediet van 4 millioen, voor 1909 gevraagd, schijnt daartoe voldoende.

#### ANTWOORD.

De kosten voor de noodige aankopen ter verbinding van Noord en Zuid, alsmede voor het vergoeden der waardevermindering van de gebouwen, waaronder de onderaardsche spoorbaan loopen moet, worden in het bestek, dat op zijn geheel 56,000,000 frank bedraagt, geraamd op: 27,077,350 fr. De som van fr. 27,432,296.15 is het totaal bedrag der onteigeningen, reeds gedaan op 26 November 1908.

Zoo de uitgaven op dien datum reeds loopen tot fr. 27,432,296.15, dan is dit omdat de Staat, buiten den grond voor de verbinding vereischt, nog veel andere aankopen heeft gedaan.

Krachtens overeenkomst op 7 April 1903, met de stad Brussel gesloten, moet de Staat het aankopen bekostigen van al de gebouwen die in den vierhoek, de Putterij genaamd, begrepen zijn en waarvan een deel slechts noodig is voor de middenhalte en toegangsporen.

Naar luid van diezelfde overeenkomst, zullen de gronden die overschieten

na het voltooien der halte en der toegangsporen, ten bate van den Staat verkocht worden.

Gezien de verkoopprijzen onlangs door de stad Brussel verkregen voor gronden in de naburige wijk, zullen de sommen, door den Staat in het bestek opgegeven, als waarde der te verkoopen gronden, ver overtroffen worden.

Op andere plaatsen ook, heeft de Staat den vollen eigendom aangeworven van de huizen waaronder de onderaardsche spoorweg loopen moet. In de som van 27,452,296.13 frank, reeds uitgegeven op 26 November 1908, zijn dus begrepen al die gezamenlijke aankopen waarvan slechts een gedeelte in het bestek voorzien is. Maar, nogmaals gezegd, zullen die gronden en huizen, na voltrekking der werken, ten bate van den Staat herverkocht worden, behoudens de erfdienstbaarheid van den onderaardschen spoorweg.

Ten slotte werd de Staat er toe gebracht zekere gebouwen op hun geheel aan te koopen, alhoewel de verbinding slechts een gedeelte er van eischte.

De overschotten die dikwijls het gedeelte dat meest waard is, en namelijk het hoofdgebouw, bevatten, zullen ook ten bate van den Staat verkocht worden.

Alles samengenomen, is het zeker dat de onroerende goederen die later zullen verkocht worden, zoowel in de wijk waar de middenhalte komt als in de overige vakken van de lijn, 't zij in opene lucht, 't zij ondergronds, een aanzienlijke waarde hebben.

De reeds bekomen uitslagen, in de onteigeningen, bewijzen dat de uitgaven, geschat op 56,000,000 frank, degelijk werden berekend. Zoo verdwijnt eene der voornaamste opwerpen, tegen die schatting ingebracht. Er blijven 530 huizen te betalen, waarvan 149 rechterlijk onteigend worden en waarvan het meerendeel reeds tot het openbaar domein behooren.

Daar alle onderhandelingen nog niet afgelopen zijn, is het onmogelijk, vooralsnog, het getal gedingen te bepalen die nog moeten ingespannen worden.

Voor de onteigeningen tusschen de Kapelle-kerk en de statie van Brussel-Zuid, waar de gebouwen gelegen zijn die eerst moeten aangekocht worden voor het uitvoeren der werken, wordt de rechterlijke uitspraak zooveel mogelijk bespoedigd. Die onteigeningen zullen hoogst waarschijnlijk binnen één jaar voltrokken zijn. Wat het vak betreft tusschen de Collegiale straat en de statie Brussel-Noord, een groot getal gebouwen, de helft bijna, werden reeds in der minne aangekocht.

Wanneer de stad Brussel alle formaliteiten van onderzoek zal hebben volbracht, en het dekreet van openbaar nut, voor dit gedeelte, zal uitgevaardigd zijn, dan zullen slechts weinige onteigeningen te doen blijven. Voor het uitvoeren van het programma der werken, is het niet noodig al de onteigeningen binnen den termijn van een jaar te voltrekken.

Het aangevraagd krediet van 4 millioen frank moet dienen voor aankopen, ter inrichting van de middenstatie en voor de vervorming van de wijk der Putterij; het is bestemd om aan de stad Brussel de voorschotten

terug te betalen, ten behoeve van den Staat gedaan, krachtens overeenkomst van 7 April 1903. Dit krediet zal toereikend zijn, daar er, van verleden dienstjaar, nog eene beschikbare som van 5,538,996.64 frank overschiet.

Geen krediet hoegenaamd wordt gevraagd voor de verbinding van Noord en Zuid, in 't bijzonder; dit werk is begrepen in de opsomming der werken voor dewelke een krediet van 20,344,000 frank voorkomt in het gezamenlijk aangevraagde krediet van 57.280,000 frank.

De studiën zijn reeds ver genoeg gevorderd om weldra eene eerste aanbesteding mogelijk te maken, zoohaast de noodige kredieten gestemd zijn.

Zonder tegenwerkingen of hinderpalen, die van de Regeering niet afhangen, zullen de aanbestedingen naderhand regelmatig en op bepaalde tusschenpoozen kunnen gebeuren, zoodat de werken voor de verbinding, overeenkomstig het programma der Regeering, tegen 1915 zullen voltrokken zijn.

Het spreekt van zelfs dat, om dit doel te bereiken, de gemeentebesturen, binnen den wettigen termijn, de formaliteiten moeten volbrengen, die het nog uit te vaardigen decreet van openbaar nut voorafgaan.

Kortom, om de verbinding in 1915 te voltooien, zou eene jaarlijksche som van ongeveer 5,000,000 frank, gedurende zes jaren, ter beschikking der Regeering moeten gesteld worden.

\*  
\*\*

Na kennisneming der antwoorden van den heer Minister van Spoorwegen, is de Middenafdeeling van meening dat zijne verklaringen dienen te worden in acht genomen, alsmede de zeer duidelijke bevestigingen vervat in de Nota aangaande de verbinding van Noord en Zuid.

Zij heeft de eer het volgende amendement in te dienen :

#### ART. 2<sup>bis</sup>.

Een krediet van 28 millioen 567,704 frank wordt ter beschikking van het Ministerie van spoorwegen gesteld tot bestrijding van al de uitgaven betreffende het uitvoeren der rechtstreeksche verbinding, te Brussel, van de Noordelijke en de Zuidelijke gedeelten van het Belgische spoorwegnet, overeenkomstig de aanwijzingen voorkomende in de Nota (bijlage A) toegevoegd aan de Begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1909.

Op dat krediet mogen afschrijvingen worden gedaan tot den 31<sup>n</sup> December 1915.

\*  
\* \*

De Middenafdeeling drukt den wensch uit dat de Minister van Spoorwegen, telken jare, in eene nota die zou worden ingelascht bij de Buitengewone Begrooting, vanaf 1910, den toestand verklare der bijzondere rekening voor de verbinding van Brussel-Noord met Brussel-Zuid.

Het amendement hierboven zal voor gevolg hebben het totaal der buitengewone uitgaven te brengen op 149,613,704 frank.

## MINISTERIE VAN FINANCIËN.

## VRAAG.

De Middenafdeeling is enkel voor de samenvoeging, binnen de tegen brand bevrijde gebouwen van den Staat, van de diensten van de registratie, de hypotheekbewaring en het kadaster, onder het stellig voorbehoud dat het kloeke gebouwen zijn, voor brand gevrijwaard, doch zonder praal opgericht.

Welke zijn daaromtrent de inzichten der Regeering?

## VRAAG.

Een lid vraagt de omstandige indeeling van de vroeger verleende buitengewone kredieten, waarop uitgaven kunnen betaald worden, te weten :

1. De kredieten overgebracht van het dienstjaar 1907, tot den 31<sup>n</sup> December 1909 : fr. 67,694,410.59.

2. De kredieten overgebracht van het dienstjaar 1908 tot den 31<sup>n</sup> December 1910 : fr. 158,276,163.47.

## VRAAG.

Een lid stelde de volgende vraag :  
Hoeveel van het krediet is de Regeering vanzins te besteden aan het aankopen van duinen?

## VRAAG.

Een lid stelde de volgende vraag :

## ANTWOORD.

De Regeering is vanzins enkel gebouwen aan te koop en of te doen oprichten, in gevallen van welbewezen noodzakelijkheid, en wanneer zij niet behoorlijk huizen huren kan, die aan de noodwendigheden van den dienst beantwoorden.

## ANTWOORD.

De omstandige indeeling komt voor, artikel per artikel, op de tabel die de 3<sup>de</sup> bijlage uitmaakt van den algemeen toestand der Schatkist op 1 Januari 1909, (Kamerstuk, n<sup>o</sup> 117 van het loopende zittingsjaar, bladz. 51 tot 67.)

## ANTWOORD.

Het krediet, in artikel 9 vermeld, werd niet gevraagd om bepaalde aankopen te doen, doch om in de betaling der kosten te voorzien, voortkomende van aankopen die zouden gedaan worden bij eene als gunstig beschouwde gelegenheid. Bijgevolg is het de Regeering onmogelijk aan te duiden welke som van dit krediet zij vanzins is voor het aankopen van duinen te bestemmen.

## ANTWOORD.

Het krediet, ingeschreven op arti-

Kan de Regeering ons het bedrag van het krediet bekendmaken, dat zij noodig acht om de vergoeding te dekken voor het niet-leggen van de brug over de Schelde, te Antwerpen?

## VRAAG.

Een lid stelde de volgende vraag :  
Werd aan de Regeering geen ontwerp van toeëigening onderworpen voor het slagveld van Waterloo?

Naar het schijnt, is hier sprake van eene volkomene of gedeeltelijke onteigening, onder vorm, namelijk, van eene erfdiensbaarheid, *non aedificandi*. Welke wettelijke beginselen worden toegepast voor het bewaren van monumenten of plaatsen die vermaard zijn in de geschiedenis? Zou de Regeering, bij voorkomend geval, geene overeenkomst kunnen doen ontstaan tusschen de eigenaars en belanghebbende gemeenten?

Zou zij, in elk geval, niet kunnen onderzoeken of het mogelijk is de gronden voor te behouden, waaraan hoogst belangrijke heugnissen uit de geschiedenis zijn gehecht, en die talrijke vreemde reizigers telken jare komen bezoeken?

De honderdste verjaardag van die, voor gansch Europa, zoo gedenkwaardige gebeurtenis, is nabij en zal misschien aanleiding geven tot feesten die het bezoek van duizenden vreemdelingen zullen uitlokken.

## VRAAG.

Een lid stelde de twee volgende vragen :

1. De Regeering heeft tabellen bezorgd die kortbondig de huidige en toekomstige voortzetting aan-

3 der tabel, aan het ontwerp van buitengewone begrooting gehecht, beloopt 500,000 frank en is bestemd voor het uitbetalen van verschuldigde vergoedingen.

## ANTWOORD.

De beginselen die in dergelijke zaken heerschen komen niet op volkomene onteigening, voor zooveel het grondwettelijk kan beweerd worden dat het van openbaar nut is de eigenaars der plaats, waar de veldslag te Waterloo werd geleverd, van hun recht te berooven.

## ANTWOORD.

De verdeeling per provincie bestaat, noch in wetten der Buitengewone Begrooting, noch in de stukken van comptabiliteit. Ook zou het opmaken der tabellen een over-

duiden der werken behoorende tot de Buitengewone Begrooting. Een lid vraagt dat zij ook eene tabel zou geven per provincie, zooals voor de wegenis wordt gedaan; daarop komen voor: alle uitgaven reeds gedaan, in gang zijnde of sedert 1895, zoo niet, in elk geval sedert de laatste vijf jaren aangegaan.

2° Kan de Regeering niet nagaan of het mogelijk ware, in een en zelfde officieel gebouw, de verscheidene openbare diensten samen te vatten, van financiën, justitie en groote besturen, bestaande in de plaatsen waar zij hunnen zetel hebben?

Nu vestigt elke ambtenaar zijn kantoor en woning, naar eigene gepastheid of noodwendigheid. Daar de keus van onbewoonde huizen beperkt is, zijn al die kantoren noodzakelijk ver en wijd van elkan- der verspreid en ingericht in ge-

groot werk vergen, van de verscheidene besturen, namelijk voor het uitpluizen van dossiers, plans en rekeningen.

Daarenboven zou het onmogelijk zijn de meer of minder juiste sommen na te gaan, die voor rekening van elke provincie zijn; want veel aanzienlijke werken, waaronder namelijk deze, die spoorbanen en scheepvaart betreffen, werden op het grondgebied van meer dan eene provincie uitgevoerd.

Er dient, overigens, gesteund te worden op het feit dat, naar zeer algemeenen regel, een werk van openbaar nut, dat op eene bepaalde plaats, of tusschen verscheidene plaatsen eener zelfde provincie, wordt uitgevoerd, belangrijk is voor eene gansche landstreek, meer of minder groot, naar de omstandigheden, bij voorbeeld wanneer het de verbinding geldt van twee banen, twee spoorlijnen of bevaarbare waterwegen; zoodat het nut van dergelijke werken niet besloten blijft binnen de grenzen van eene of andere gemeente, kanton of provincie.

Het ligt niet in de bedoeling van de Regeering, al de groote besturen, gelegen in de plaatsen waar zij hunnen zetel hebben, in een en zelfde officieel gebouw te vereenigen.

Daar men niet altijd, in aanneembare aangelegenheden, huizen kan huren, die kunnen dienen voor bureelen van hypotheekbewaring, besloot de Regeering gebouwen aan te koopen of er zelf te doen oprichten waar zij, bij voorkomend geval, den eenen of anderen dienst zou bijvoegen, doch altijd ten titel van uitzondering.

bouwen die tegen brandgevaar niet doelmatig zijn beschermd.

### MINISTERIE VAN OORLOG.

#### VRAAG.

Een lid stelt de volgende vraag :  
Naar het schijnt, zijn ongelukken voorgevallen nabij het schietplein van Brasschaat.

Welke maatregelen is de Minister vanzins te nemen om zulks voortaan te voorkomen?

#### ANTWOORD.

Bij uitzondering en bij toeval is het mogelijk dat scherven van werptuigen zijn gevallen naast het schietplein van Brasschaat.

De aandacht der oversten werd daarop in 't bijzonder gevestigd; om dergelijke voorvallen voortaan te voorkomen, werd hun vooral aanbevolen de ligging van de batterijen en van het geschut, met de grootste voorzorg te bepalen en, alvorens te vuren, de goede richting van de stukken na te gaan.

### AMENDEMENT DOOR DE REGEERING VOORGESTELD.

De Middenafdeeling heeft, van wege den heer Voorzitter van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, de hieronder overgedrukte mededeeling ontvangen, met de erbijgevoegde nota.

» Brussel, 8 Juli 1909.

» *Aan den heer Voorzitter van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, te Brussel.*

» MIJNHEER DE VOORZITTER,

» Ik heb de eer u een voorstel van amendement te laten geworden, ten doel hebbende het inlassen van een nieuw artikel (6<sup>bis</sup>) in het wetsontwerp houdende Begrooting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1909.

» De hierbijgevoegde nota behelst daarenboven eene verklaring aangaande eene uitgaaf te betalen op het krediet van artikel 9 der Tabel; die uitlegging moet beschouwd worden als zijnde eene aanvulling van de bewijs-nota die voorkomt op bladzijde 17 van het stuk n<sup>o</sup> 161.

» Dit dubbel voorstel wijzigt hoegenaamd de cijfers van het wetsontwerp niet.

» Aanvaard, Mijnheer de Voorzitter, de verzekering mijner hoogachting.

» *De Minister,*

» Jul. LIEBAERT, »

## NOTA.

## I. — Amendement.

## ART. 6bis.

Le Gouvernement est autorisé à approuver la modification que la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles a décidé d'apporter au plan visé à l'article 2, 3°, de ses statuts, en vue de la suppression des anciens bassins intérieurs.

## ART. 6bis.

De Regeering wordt gemachtigd de wijzigingen goed te keuren welke de Naamlooze Vennootschap der vaart- en haveninrichtingen van Brussel besloten heeft te brengen in het plan bedoeld bij artikel 2, 3°, harer statuten, met het oogmerk de voormalige binnendokken af te schaffen.

Naar luid van artikel 2, 3°, harer standregelen door de Regeering goedgekeurd krachtens artikel 9 van de wet van 11 September 1895, moest de Naamlooze Vennootschap der Vaart- en Haveninrichtingen te Brussel voor doel hebben, onder andere, « de inbedrijfneming der huidige dokken, die eigendom zijn van de stad Brussel ».

Het ontwerp-programma, aan de standregelen (art. 2, 3°) toegevoegd, werd voor de eerste maal gewijzigd in 1897, wat betreft de inrichting der haven; die wijziging behelsde de afschaffing van het handelsdok, terwijl het schippersdok, het koopliedendok en de stapelplaats behouden werden, met rechtstreeksche verbinding naar de vaart van Charleroi. Het plan-programma, in 1902 gewijzigd met het oog op het verlagen van den waterspiegel der vaart van Brussel naar den Rupel, bevatte nog handhaving der drie laatstgenoemde dokken, maar hunne verbinding met de vaart van Charleroi werd enkel als voorloopig gehandhaafd.

Reeds in 1901 had de Regeering er in toegestemd, een stuk van de zeevaart, gelegen langs het eenige dok voor binnenschepen, alsdan in het programma voorzien, in een tweede schippersdok te hervormen. Dit dok zal een grootere wateroppervlakte hebben en van betere landingen en kaaien voorzien zijn; het zal ook veel vollediger toestellen bezitten dan de binnendokken die aan de stad behooren.

Die aanvulling der haveninrichtingen gaf aanleiding tot eene overeenkomst tusschen den bestuurraad der maatschappij en de stad, aangaande het afschaffen der laatste drie binnendokken, hierboven vermeld. Die afschaffing, door de Regeering aanvaard, mits eene doelmatige inrichting van het nieuwe schippersdok en van de kaai van Willebroek, naar de vereischen door den bestuurraad voorgesteld, werd op 24 April 1909, door de algemeene vergadering van de maatschappij, eenparig goedgekeurd.

Naar luid van artikel 45 der standregelen zal die wijziging slechts bestendig worden na de goedkeuring der Wetgevende Kamers.

Het afschaffen van de binnendokken zal veel bijdragen tot het gezondmaken van de omliggende wijk, en de stad Brussel in de mogelijkheid stellen een belangrijk ontwerp voor de wegenis, door den gemeenteraad aangenomen, te verwezenlijken.

\* \* \*

II. Aanvulling van de bewijs-nota, ingelascht op bladzijde 17 van het stuk n<sup>o</sup> 161, betrekkelijk artikel 9 der tabel. — Aankoop van onroerende goederen bestemd om het boschdomein te vergrooten en de Staatseigendommen, namelijk de domeinduin, uit te breiden, alsmede om de grenzen er van regelmatig te maken.

De Staat heeft, gezamenlijk met de stad Brugge, en op gemeene kosten, twee huizen aangekocht, gelegen te Brugge, Kleine Vischmarkt, n<sup>o</sup> 4 en 5, het een voor 17,000, het ander voor 16,500 frank. Die aankoop werd vooral gedaan om te beletten dat de vermaarde Rozenhoedjeskaai ontsierd worde door het verdwijnen van die ouderwetsche gebouwen. De uitgaaf, ten laste van den Staat, wordt uitgetrokken op het krediet van 300,000 frank hierboven vermeld. Beide huizen zullen verhuurd worden en de Schatkist zal de helft van den prijs ontvangen.

\* \* \*

Het amendement door de Regeering voorgesteld en dat achter artikel 6, bij het ontwerp van begrooting, zal ingelascht worden, werd door de Middenaafdeeling aangenomen.

Zij heeft ook in aanmerking genomen de aanvulling, haer door de Regeering ter hand gesteld, bij het bewijsstuk dat het ontwerp van begrooting voorafgaat.

\* \* \*

De begrooting van buitengewone ontvangsten, gewijzigd als volgt, werd door de Middenaafdeeling, met eenparigheid der aanwezige leden, met uitzondering van eene onthouding, aangenomen.

*De Verslaggever,*

VERHAEGEN.

*De Voorzitter,*

COOREMAN.



## AMENDEMENTEN DOOR DE MIDDENAFDEELING AANGENOMEN.

ART. 2<sup>bis</sup>.

*Il est ouvert au Ministère des Chemins de fer un crédit de 28 millions 567,704 francs, destiné à solder toutes les dépenses relatives à l'exécution de la jonction directe, à Bruxelles, des parties Nord et Sud du réseau des chemins de fer belges, conformément aux indications de la Note (annexe A) jointe au Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1909.*

*Des imputations sur ce crédit pourront être faites jusqu'au 31 décembre 1915.*

ART. 6<sup>bis</sup>.

*Le Gouvernement est autorisé à approuver la modification que la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles a décidé d'apporter au plan visé à l'article 2, 3<sup>o</sup>, de ses statuts, en vue de la suppression des anciens bassins maritimes.*

ART. 2<sup>bis</sup>.

*Een krediet van 28 millioen 567,704 frank wordt ter beschikking van het Ministerie van Spoorwegen gesteld tot bestrijding van al de uitgaven betreffende het uitvoeren der rechtstreeksche verbinding, te Brussel, van de Noordelijke en Zuidelijke gedeelten van het Belgische spoorwegnet, overeenkomstig de aanwijzingen voorkomende in de Nota (bijlage A) toegevoegd aan de Begroting der buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1909.*

*Op dat krediet mogen afschrijvingen worden gedaan tot den 31<sup>o</sup> December 1915.*

ART. 6<sup>bis</sup>.

*De Regeering wordt gemachtigd de wijziging goed te keuren welke de naamlooze vennootschap der Vaart- en Haveninrichtingen van Brussel besloten heeft te brengen in het plan bedoeld in artikel 2, 3<sup>o</sup>, harer statuten, met het oogmerk de voormalige binnendokken af te schaffen.*

## INHOUD.

---

	Bladz.
Toelichtingstukken gevoegd bij het ontwerp van Begrooting . . . . .	1
Datum van het overleggen der Buitengewone Begrooting . . . . .	5
Uitgebrachte stemmingen en gestelde vragen . . . . .	7
Wenschen in de afdeelingen uitgedrukt . . . . .	7
Het besmette water der Spierebeek . . . . .	8
Vaarten . . . . .	11
Vragen en Antwoorden. Ministerie van Openbare Werken . . . . .	18
Visscherhaven aan de Panne . . . . .	18
Allerlei . . . . .	19
Plan der voorloopige werken tusschen den Berg van het Hof en den Coudenberg . . . . .	24
Paleis te Brussel . . . . .	24
Ministerie van Binnenlandsche Zaken en Landbouw . . . . .	29
Buurtwegen. . . . .	29
Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen . . . . .	30
Allerlei . . . . .	30
De telefoondienst . . . . .	41
Verbinding Noord-Zuid . . . . .	49
Ministerie van Financiën . . . . .	60
Ministerie van Oorlog . . . . .	63
Amendement door de Regeering voorgesteld . . . . .	63
Amendementen door de Middenafdeeling aangenomen . . . . .	66

---

(21)

# MONTAGNE DE LA COUR PROJET D'AMENAGEMENT DE JARDIN

