

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 SEPTEMBRE 1919

BUDGET GÉNÉRAL DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE 1919

Tableau VIII. — Ministère des Travaux publics ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le Budget du Ministère des Travaux publics, tel qu'il vous a été présenté pour l'année 1919, s'élève à la somme de :

Dépenses ordinaires prévues pour l'exercice 1919 . . . fr.	69,909,300 »
Dépenses ordinaires arriérées	13,319,700 »
TOTAL. fr.	73,229,000 »
Dépenses extraordinaires prévues pour l'exercice 1919. fr.	169,983,000 »
Dépenses extraordinaires arriérées	26,937,000 »
TOTAL. fr.	196,922,000 »
Dépenses ordinaires fr.	73,229,000 »
Dépenses extraordinaires	196,922,000 »
TOTAL GÉNÉRAL. fr.	272,151,000 »

La Section centrale a estimé qu'il serait utile de pouvoir présenter à la Chambre un tableau synoptique avec l'énumération de toutes les dépenses inscrites au Budget et leur spécification.

Le Département des Travaux publics, à notre demande, a communiqué les deux tableaux suivants :

(1) Budget, n° 107.

(2) La Section centrale, présidée par M. POULLET, était composée de MM. MECHELYNCK, BERTRAND et TIRBAUT, *vice-présidents*; MM. WAUWERMANS, HOUTART et VILAIN; IMPERIALI, PONCELET et PUSSEMIER; VAN LIMBURG STIRUM, FERON et BUYL; DELPORTE, PEPIN et LAMBORELLE; DEBUNNE, LIEBAERT et TROOLET; HONINCKS, DE KERCHOVE D'EXAERDE et DE WOUTERS D'OPLINTER.

TABLEAU I.

BUDGET ORDINAIRE.

Número des articles.	DÉSIGNATION DES CRÉDITS.	DÉPENSES de 1919.
CHAPITRE PREMIER.		
1	Traitement et frais de représentation du Ministre.	30,000 »
2	Traitements : Administration centrale	1,350,000 »
3	Matériel	366,300 »
4	Frais de route et de séjour	100,000 »
5	Avocats du Département	75,000 »
6	Délégués et Conseillers du Gouvernement	100,000 »
CHAPITRE II.		
7	Études de projets, levés de plans, etc.	407,000 »
8	Automobiles, motocyclettes, etc.	935,000 »
9	Annales des travaux publics.	40,000 »
10	Routes	20,500,000 »
11	Bâtiments civils.	6,000,000 »
12	Casernement des gendarmeries	1,386,000 »
13	Canaux et rivières	15,000,000 »
14	Ports, côtes, phares, fanaux	7,500,000 »
15	Traitements des inspecteurs généraux, inspecteurs, etc.	2,900,000 »
16	Traitement du personnel adjoint au Corps des Ponts et Chaussées.	7,765,000 »
CHAPITRE III.		
17	Traitement de disponibilité	60,000 »
18	Premier terme des pensions	30,000 »
19	Fonds de secours	60,000 »
20	Dépenses imprévues	25,000 »
CHAPITRE IV.		
21	Commission d'Anvers	50,000 »
22	Subvention de vie chère	5,000,000 »
23	Indemnités de séjour pour faits de guerre	30,000 »

État au 1^{er} juillet 1919.

DÉPENSES ARRIÉRÉES.	TOTAL DES CRÉDITS.	DÉPENSES au COMPTE A.	DÉPENSES au COMPTE B.	RESTE DISPONIBLE SUR LES PRÉVISIONS.	
				DU COMPTE A.	DU COMPTE B.
"	30,000 "	"	16,141 50	"	13,858 50
2,000,000 "	3,350,000 "	166,487 42	437,689 90	1,883,512 58	912,310 10
6,700 "	573,000 "	70,610 35	169,447 29	253,369 65	79,652 71
20,000 "	120,000 "	284 60	6,354 03	99,715 40	13,645 97
60,000 "	135,000 "	250 "	106,035 28	19,750 "	8,964 72
10,000 "	110,000 "	"	9,828 80	10,000 "	90,171 20
55,000 "	462,000 "	151,181 62	160,851 36	58,818 38	91,148 64
320,000 "	1,255,000 "	4,169 "	110,630 08	800,881 "	339,369 92
1,000 "	41,000 "	484,178 50	12,263 13	1,000 "	27,736 87
4,500,000 "	25,000,000 "	484,178 60	5,369,992 52	4,015,821 40	15,130,007 48
500,000 "	6,500,000 "	535,935 93	1,730,249 35	964,064 07	3,269,750 65
2,695,000 "	4,084,000 "	784,051 98	387,329 58	1,913,918 02	998,770 42
15,000,000 "	16,500,000 "	571,818 01	5,213,069 47	928 181 99	9,686,930 53
600,000 "	8,100,000 "	21,633 93	702,997 21	578,566 07	6,797,002 79
1,020,000 "	3,920,000 "	73,722 67	741,124 61	946,277 33	2,151,875 39
1,789,000 "	9,154,000 "	219,964 83	2,187,805 38	1,569,735 17	5,577,194 62
80,000 "	140,000 "	2,158 61	40,588 39	77,841 39	19,411 61
10,000 "	40,000 "	527 97	16,492 59	9,472 03	13,507 41
100,000 "	160,000 "	"	23,728 20	100,000 "	36,271 80
"	25,000 "	1,125 20	13,404 25	1,874 80	8,595 75
50,000 "	100,000 "	22,300 "	4,531 25	27,000 "	45,468 75
"	5,000,000 "	"	1,654,000 "	"	3,346,000 "
"	30,000 "	"	7,441 "	"	22,559 "

TABLEAU II.

BUDGET EXTRAORDINAIRE. —

Numéro des articles.	DÉSIGNATION DES CRÉDITS.	DÉPENSES de 1919.
23	Routes et raccordements. Expropriations et travaux	45,000 000 »
24	Bâtiment à construire sur un terrain appartenant à l'État et situé à l'angle du quai des Dominicains et de la rampe du pont Saint-Michel, sur la Lys, à Gand	»
25	Palais de Justice de Gand. Appropriation et transformation.	100,000 »
26	Hôtel du Gouvernement provincial à Anvers. Agrandissement	200,000 »
27	Hôtel du Gouvernement provincial à Bruges. Achèvement	200,000 »
28	Hôtel du Gouvernement provincial à Hasselt. Parachèvement	80,000 »
29	Hôtel du Gouvernement provincial à Bruxelles	100,000 »
30	Bâtiments de l'État. Protection contre l'incendie	80,000 »
31	Palais du Cinquenaire. Musées royaux des Arts décoratifs et industriels	475 000 »
32	Mont-des-Arts. Agrandissement et dégagement des Musées royaux de peinture et de sculpture	1,000,000 »
33	Tir national à Schaerbeek. Refection des installations	100,000 »
34	Casernement des gendarmeries et des bâtiments militaires.	15,310,000 »
35	Canaux, rivières	95,000,000 »
36	Ports et côtes. Expropriations et travaux	8,500 000 »
37	Augmentation du capital de la Compagnie des installations maritimes de Bruges	3,900,000 »
38	Achat de matériaux : frais divers	»

État au 1^{er} juillet 1919.

DÉPENSES ARRIÉRÉES.	TOTAL DES CRÉDITS.	DÉPENSES au COMPTE A.	DÉPENSES au COMPTE B.	RESTE DISPONIBLE SUR LES PRÉVISIONS	
				COMPTE A.	COMPTE B.
5,500,000 »	50,500,000 »	349 »	3,409,192 80	5,499,996 51	41,590,807 20
75,000 »	75,000 »	123 »	»	74,874 50	»
»	100,000 »	»	»	»	100,000 »
»	200,000 »	»	»	»	200,000 »
200,000 »	400,000 »	833 33	»	199,166 67	200,000 »
»	50,000 »	»	»	»	50,000 »
»	100,000 »	»	»	»	100,000 »
»	50,000 »	»	1,892 »	»	48,108 »
150,000 »	625,000 »	»	»	150,000 »	475,000 »
»	100,000 »	»	25,000 »	»	75,000 »
12,000 »	112,000 »	»	599 55	12,000 »	99,400 45
8,000,000 »	16,110,000 »	»	340,371 47	800,000 »	14,969,628 53
15,000,000 »	110,000,000 »	»	93,737 77	15,000,000 »	94,906,262 23
2,700,000 »	11 200 000 »	»	130,878 15	2,700,000 »	8,369,121 85
»	3,900,000 »	»	»	»	3,900,000 »
2,500,000 »	2,500,000 »	»	»	2,500,000 »	»

L'on y trouvera non seulement le tableau des dépenses afférentes à l'exercice 1919 et celles arriérées avec leurs totaux, mais l'indication précise au 1^{er} juillet des sommes dépensées et des sommes encore disponibles au compte *A* et au compte *B*.

Le compte *A* (Allemand) mentionne les dépenses résultant de la guerre et de l'occupation ennemie.

Le compte *B* (Belge), par contre, donne toutes les indications se rapportant aux dépenses afférentes à l'exercice 1914 jusqu'au 1^{er} septembre et aux exercices 1918 et 1919 postérieurement au 1^{er} décembre 1918.

En raison de l'intérêt rétrospectif que la chose comporte, nous donnons encore ici un tableau comparatif des dépenses ordinaires en 1913, 1914 et 1919.

Dépenses ordinaires fr.	29,650,207	33,069,424	64,829,500
Dépenses exceptionnelles	1,478,000	2,070,000	5,080,000
TOTAUX. . fr.	31,128,207	35,139,425	69,909,500

Les questions suivantes ont été posées au Gouvernement :

1. Le Gouvernement pourrait-il justifier la nécessité de l'emploi de courriers extraordinaires? Les dépenses prévues à l'article 8 (automobiles) ne pourraient-elles être considérablement réduites?

2. Le Gouvernement peut-il expliquer pourquoi les crédits relatifs aux travaux à effectuer à l'écluse de Balgerhoeke du canal de Schipdonek n'ont pas été inscrits au Budget?

3. Le Département des Travaux publics a-t-il pris des mesures pour l'achèvement des travaux d'endiguement de l'Escaut à Schoonaerde?

4. Le Département des Travaux publics croit-il pouvoir étudier un projet de distribution d'électricité dans toutes les communes, permettant ainsi de s'en servir pour l'industrie, pour l'agriculture, etc.

Il y a été répondu comme suit :

Question.

Les courriers extraordinaires sont-ils une réelle nécessité?

Réponse.

Le texte de l'article 4 a été emprunté au Budget du Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics pour l'année 1914; en ce qui concerne le Département des Travaux publics, ce libellé peut disparaître.

Question.

L'article 8 prévoyant les dépenses pour le Service des automobiles, ne pourrait-il être considérablement réduit?

Réponse.

Le crédit sollicité à l'article 8 pour le Service des automobiles a été scrupuleusement établi en tenant compte de la situation financière actuelle. Il ne saurait souffrir aucune réduction sans nuire aux services d'inspection et aux nombreux travaux en cours.

* * *

A propos de ce service des automobiles, il y a lieu de remarquer combien son organisation et son extension rationnelle ont été d'une nécessité absolue et se sont montrés d'une efficacité indiscutable. Il faut à peine songer à la multiplicité des travaux de tous genres, à leur dissémination à travers le pays, à l'importance de la plupart d'entre eux, à la nécessité de conduire le tout vite et bien, et à l'obligation absolue d'une surveillance et d'une inspection de tous instants, pour se rendre compte qu'il ne peut s'agir ici d'une dépense de luxe, mais seulement d'une modernisation inéluctable des services.

Question.

Les travaux d'endiguement de l'Escaut à Schoonaerde ne devraient-ils pas être achevés d'urgence ?

Réponse.

En vertu d'une convention avec la commune de Berlaere, celle-ci doit fournir les terres et gazons nécessaires à l'achèvement de l'endiguement de l'Escaut à Schoonaerde.

L'État éprouve des difficultés à faire respecter cet engagement d'où résultent des retards dans l'achèvement des travaux.

Question.

Le Département ne peut-il songer à l'électrification de la Belgique ? Et songe-t-on à entrer dans la voie des réalisations ?

Réponse.

Le problème de l'électrification de la Belgique, c'est-à-dire de l'établissement par l'État d'un certain nombre de grandes centrales alimentant un réseau à haute tension, dont les mailles couvriraient tout le territoire, n'a pas été envisagée par mon Département.

Il ne saurait d'ailleurs prendre isolément une initiative en cette matière. La question très complexe relèverait, le cas échéant, de la compétence d'autres Départements, tout autant que de celle du Ministère des Travaux publics.

Ces Départements sont ceux : des Chemins de fer, Postes et Télégraphes ; de l'Agriculture ; de l'Industrie, du Travail et du Ravitaillement, et de l'Intérieur. Les uns sont qualifiés pour délinier les besoins en énergie électrique auxquels il

y aurait lieu de satisfaire; les autres, pour veiller à ce que la solution à intervenir tiennne compte des droits acquis et s'accommode de la législation existante, ainsi que pour étudier les modifications qu'il serait nécessaire de faire subir à la législation pour l'adapter à cette solution.

* * *

Nous comprenons parfaitement les hésitations et les scrupules du Département des Travaux publics. Mais il ne paraît cependant pas superflu, à l'occasion de ce rapport, d'attirer l'attention de tous les pouvoirs sur la reconstruction de la Belgique au point de vue électrique.

Et je ne puis mieux faire, pour intéresser la Chambre à ce problème, que de reproduire ici quelques passages d'une brochure hautement intéressante due à M. l'ingénieur Carlier, attaché à l'Université de Liège,

Voici donc :

« La guerre a fait évoluer les idées; les dépenses excessives qu'elle entraîne avec elle, encore tous les jours, effraient tout le monde, à tel point que dans les pays, même en Amérique, on s'est mis à rechercher activement les économies nationales les plus pratiques à réaliser. Parmi elles se trouve, au premier rang, celle du charbon, aujourd'hui gaspillé!

» En Angleterre, par l'unique souci de l'économie nationale, le Gouvernement a nommé un Comité d'experts pour l'examen des possibilités économiques que l'usage rationnel du charbon pourrait comporter. Ce Comité a déposé un rapport et, parmi ses conclusions, se trouvent les suivantes :

» 1° L'électrification générale industrielle, par un système bien organisé, avec usines de production concentrant de fortes puissances et situées aux endroits d'extraction du charbon, ainsi que la reprise de chaleurs perdues et de sous-produits de fabrication, procurerait une économie de dépenses directes s'élevant à 27,500,000 livres sterling par an (charbon de 10 sh. à la tonne) et 55 millions de tonnes de charbon seraient annuellement économisées de la sorte;

» 2° Si ces 55 millions de tonnes étaient utilisées à de nouveaux usages industriels, environ 15 millions de chevaux-vapeur, travaillant l'année entière, seraient disponibles;

» 3° La conséquence d'une électrification générale serait une réduction très forte des dépenses pour le transport des charbons par chemin de fer;

» 4° Une économie possible dans la consommation du charbon pour des usages domestiques;

» 5° La diminution du coût de la manipulation du charbon qui est impliquée dans la livraison à domicile et sa distribution générale;

» 6° La possibilité d'utiliser le charbon qui est actuellement laissé dans les fosses ou gaspillé d'une autre manière;

» 7° L'extension de l'électrification des chemins de fer, avec ses avantages connexes, ce qu'un système de production d'énergie motrice général et bien étudié rendrait, commercialement parlant, possible et profitable;

» 8° Toutes ces économies et tous les avantages considérés ensemble font apercevoir une *épargne nationale*, qui n'est, certainement, pas inférieure à

100 millions de livres sterling par an, indépendamment de l'intérêt évident que présente la fourniture d'énergie électrique à bon compte.

» On peut dire, *grosso modo*, que la consommation actuelle du charbon produirait, sous forme d'énergie électrique, si celle-ci était bien organisée, au moins trois fois la valeur actuelle d'énergie motrice.

» Et si l'on considère l'avenir, on peut dire que, non seulement la production d'objets manufacturés continuera à croître, mais aussi que l'usage de la puissance mécanique remplacera même, plus rapidement encore, ou tout au moins suppléera le travail humain.

» Il est certain, d'autre part, que le progrès dans la voie de la prospérité commerciale d'un pays — c'est-à-dire la capacité moyenne d'achat de l'individu — dépend de l'augmentation de production par tête d'individu. Or, le seul moyen d'augmenter la prospérité est d'augmenter la production nette par tête de travailleurs employés.

» Aux États-Unis, la puissance motrice utilisée par tête de travailleur est de 56 % plus élevée qu'en Angleterre ⁽¹⁾. En même temps, la capacité moyenne d'achat aux États-Unis est au-dessus de ce qu'elle est en Angleterre; et ceci est largement dû à l'emploi si considérable d'énergie motrice qui augmente le potentiel individuel du gain d'argent.

» La solution du problème du travailleur, et aussi celle du problème de l'employeur est la même, c'est-à-dire celle du plus grand emploi d'énergie motrice.

« Ce n'est pas l'État, mauvais industriel en général, qui doit prendre uniquement entre ses mains la production de l'énergie électrique. Ce ne sont pas, non plus, les villes ou les communes, dont les résultats des exploitations sont, à peu près partout, reconnus insuffisants, mais *ce sont bien les industriels eux-mêmes, pris dans l'acception générale du mot*, les industriels, disons-nous, dont l'initiative au progrès est toujours en éveil, qui doivent constituer en commun toutes leurs ressources techniques et économiques.

» D'un autre côté, il faut bien aussi que les Pouvoirs publics interviennent dans la Société Nationale de l'Électricité, parce que :

» 1° Ils ont la libre disposition des autorisations et autres mesures d'ordre général, nécessaire à l'exercice le plus économique et le plus utile de la mise en commun des productions d'électricité en vue de la diminution du prix de revient.

» 2° Ces pouvoirs publics peuvent, d'ailleurs, être clients ou producteurs, — ou à la fois l'un et l'autre, — donc se trouver dans le cas d'une société particulière. Il est des villes, en effet, qui possèdent des centrales, et dont l'intérêt évident est de les associer avec d'autres centrales.

» 3° Il y aurait, de la sorte, une émulation bienfaisante dans les moyens techniques et économiques mis en œuvre, tout en suivant un plan bien coordonné.

» En somme, une sorte de fédération de *producteurs-clients* serait constituée entre toutes les usines de production et d'utilisation, tant celles des Pouvoirs publics que celles des Sociétés particulières.

(1) La ville de Stalybridge (population : 26,513 habitants), en Angleterre, détenait, assure-t-on, en 1915-1916, le record dans le Royaume-Uni de la consommation d'énergie électrique par tête d'habitant, avec le chiffre de 280 kilowats-heures par an.

» Ce serait un organisme de coopération directe entre tous, mettant de la sorte les intérêts de tous également en commun, en vue d'un bien général.

» Cette Fédération pourrait être constituée sous forme d'une Société coopérative belge, dont le capital nécessaire aux installations d'interréunion des usines d'électricité serait souscrit par les Sociétés ou les Centrales affiliées, aussi bien celles des Pouvoirs publics que celles des Sociétés particulières.

» Eventuellement, les supercentrales de production seraient érigées par les soins de la Société Nationale.

» On voit apparaître, par ce système, la représentation des centrales d'électricité des Pouvoirs publics au sein de la Société Nationale, non pas à titre de *commissaire plus ou moins spécial*, mais à titre d'*intéressé direct*. On pratiquerait ainsi l'amalgamation à la fois des intérêts particuliers et de ceux de la masse (État, province ou ville), avec émulation bienfaisante pour l'ensemble du pays. »

Sans prendre parti pour les suggestions de M. Carlier, nous les estimons fort intéressantes et nous convions la Chambre et le Gouvernement à s'en préoccuper.

Question.

Un membre demande que le Gouvernement explique pourquoi les crédits relatifs aux travaux à effectuer à l'écluse de Balgerhoeke du canal de Schipdonck n'ont pas été inscrits au Budget?

Réponse.

Les crédits qui sont prévus au projet de Budget du Département des Travaux publics pour les voies navigables administrées par l'État, permettent l'exécution de tous les travaux dont la nécessité sera reconnue.

*
* *

On conçoit facilement, qu'en présence de tous les désastres de la guerre et des retards inévitables à la réfection de tant d'œuvres essentielles à nos voies de communications, de nombreuses récriminations s'élèvent dans le pays au sujet de telle ou telle entreprise délaissée momentanément. C'est que dans chacune des contrées l'impatience et l'inquiétude très naturelles au sujet de la marche des travaux, que l'on sait indispensables, s'accroissent inévitablement davantage en raison du caractère local qu'on leur reconnaît aisément, alors que l'on se rend bien moins compte de la place de ces travaux dans le programme d'ensemble. C'est l'exécution progressive, seule rationnelle, de celui-ci, qui permettra d'arriver le plus rapidement et le plus sûrement au rétablissement de nos voies de communications.

*
* *

A la Section centrale, des membres se sont fait l'écho de certaines plaintes : les travaux seraient trop souvent confiés à de grands entrepreneurs à l'exclusion des petits. Un très grand nombre de patrons charpentiers, maçons, peintres, pourraient très opportunément être appelé à collaborer aux travaux de tous genres si

nombreux entrepris aux quatre coins du pays. Ce serait, en retournant aux anciennes règles, aider à relever la petite bourgeoisie si cruellement atteinte au cours de cette guerre.

Le Gouvernement se déclare prêt à entrer dans cette voie. S'il n'a pu le faire plus tôt c'est pour des raisons d'ordre général.

Au lendemain de la guerre, lorsque le Gouvernement de Restauration nationale a pris le pouvoir, il s'est trouvé devant une tâche colossale. Le Département des Travaux publics tout particulièrement a vu les problèmes les plus divers, les plus ardues et les plus nombreux se dresser devant lui.

Les routes, les voies navigables, nos ports, pour ne pas parler des édifices publics et des casernements, se trouvaient dans un état lamentable.

L'urgence des travaux inspirait des mesures radicales et promptes. On a suivi l'exemple de partout et l'on a confié un certain nombre de travaux importants à des entrepreneurs moyennant les conditions d'un contrat que l'on dénomme couramment : « contrat à l'américaine ».

L'État couvre directement toutes les dépenses : matières premières et main-d'œuvre, et accorde au chef de l'entreprise un certain pour cent; on a donné au début 10 %₀, plus tard moins. Sans cela il n'y eut pas eu moyen de promouvoir une firme quelconque vers les entreprises d'envergure se présentant si nombreuses dès les premiers jours de la libération.

Depuis on a eu recours plus fréquemment au contrat régissant les entreprises au système « du bordereau de prix ».

Les adjudications ont été du reste reprises depuis quelques temps et c'est le système auquel aujourd'hui l'on a communément recours.

* * *

Le Budget ordinaire et le Budget extraordinaire des Travaux publics ont subi fâcheusement le contre-coup des événements de guerre. L'effort auquel le Gouvernement nous convie ne peut que rencontrer l'appui unanime de la Chambre. Il s'agit, en dehors des dépenses normales, de restaurer rapidement les bâtiments civils et les casernements de gendarmerie en maints endroits si gravement endommagés, sinon entièrement détruits; on doit refaire des centaines de kilomètres de routes défoncées ou bouleversées; il faut entreprendre des travaux hydrauliques considérables, à l'effet de rendre nos rivières, nos canaux, nos fleuves et nos ports praticables, et tout cela doit se faire au milieu des difficultés sans nombre. Et cependant, petit à petit, l'on sort du chaos et progressivement nous voyons l'immense labeur aboutir à des résultats qui non seulement nous ont émerveillés, mais ont réellement suscité l'admiration de tous les ingénieurs et de tous les techniciens de France, d'Angleterre et d'Amérique qui ont eu l'occasion de visiter les chantiers où nos ingénieurs, nos conducteurs, nos surveillants, nos contremaîtres, nos ouvriers ont rivalisé d'ardeur et de dévouement.

Pour sortir du chaos infernal, où nous avaient jeté la guerre et la barbarie des Allemands, l'Administration centrale a procédé avec méthode : raccorder les contrées dévastées au reste du pays, rétablir l'accès des centres charbonniers, en s'attaquant tout d'abord aux voies principales de communication, pour passer ensuite aux voies secondaires; déblayer et ouvrir à la navigation les ports

d'Anvers, de Gand, de Zeebrugge et de Bruges, d'Ostende et finalement de Nieuport, voilà le plan d'ensemble. Au cours de ces travaux et pour autant qu'il a pu se faire, on a tenu compte des progrès réalisés et des transformations des conditions économiques. C'est ainsi qu'on a élargi certains canaux, agrandi des écluses, doublé des ponts. Mais l'œuvre entière est de telle envergure et les charges à prévoir ont de telles proportions que l'on n'a pu faire partout ce que l'on aurait désiré. Il faut tenir compte de l'urgence du rétablissement de certaines voies, et de l'impossibilité de faire autre chose que de refaire les ouvrages d'art, tels qu'ils existaient avant le crime abominable des sauvages qui ont cru pouvoir assouvir sur la fière et indomptable Nation belge, leur rage impuissante devant le monde coalisé et vengeur!

Au cours des visites que j'ai été amené à faire aux travaux en cours, des suggestions nombreuses me sont venues. Nous voudrions en consigner ici quelques-unes sans avoir d'autre but que d'y attirer l'attention bienveillante des pouvoirs.

* * *

Nos grandes voies de communication routière, malgré les améliorations notables qui sont en voie d'y être apportées, sont encore loin de réaliser les desiderata modernes. Il y aurait lieu de tracer les grandes lignes d'un plan d'ensemble transformant les routes de la capitale vers la côte, vers Anvers, vers Liège, vers le Luxembourg et vers la France en de larges artères où le piéton comme le cycliste, les carrosses comme les autos, les tramways comme les vicinaux, pourraient circuler avec facilité et sécurité. On verrait par la suite à élargir le problème.

* * *

Nos canaux n'appartiennent pas tous à l'Etat; il y a lieu, entre autres, d'envisager, sans plus tarder, la reprise du canal de Louvain et du canal de la Dendre. En effet, les préoccupations de l'heure présente montrent, plus clairement que jamais, les gros inconvénients de la situation ancienne.

Louvain, malgré les bonnes intentions de ses édiles, ne peut faire autrement que de considérer le canal de Louvain comme sa propriété et ne saurait donc se départir d'une politique nécessairement particulariste. Le canal constitue une servitude bien lourde pour les diverses communes qu'il traverse et spécialement pour la ville de Malines. Mais, en dehors de ce cadre régional, on peut affirmer que le régime du canal lèse les intérêts généraux du pays. Les passerelles et les ponts sont et resteront en nombre absolument insuffisant, et la plupart de ces ponts jetés sur le canal à la traverse de nos grandes routes, notamment les routes de Bruxelles à Anvers, de Louvain à Malines, de Malines à Termonde, ne répondent pas du tout aux nécessités du trafic, et constituent de ce fait une entrave des plus sérieuses. Tous ces ponts avaient été détruits, ils ont été refaits, mais l'on n'a pas un instant songé à les moderniser.

On peut croire que l'Etat eût procédé autrement.

La Dendre canalisée appartient à une Société, dont les moyens sont trop faibles pour envisager sa transformation à plus grande section. L'Etat, il est vrai, a entrepris sur la Dendre des travaux importants, mais il ne fait que se

substituer à un adjudicataire éventuel et n'a pas dans l'occurrence intention de sortir de ce rôle. Il semblerait cependant que dans la réfection des écluses et des barrages sous le régime de l'Etat, on eût dû tenir compte des desiderata et des exigences rationnelles des grandes industries de la région et spécialement des carriers de Lessines. La Dendre, du reste, est une voie de communication directe avec la France et sa mise à plus grande section constituerait un perfectionnement sérieux de notre outillage économique.

Ce perfectionnement de notre outillage économique, malgré toutes les lourdes charges de la guerre, s'impose plus que jamais, et l'amélioration ainsi que l'extension de nos canaux devront se poursuivre rapidement et largement! Il y a aussi lieu d'avoir spécialement en vue de relier par des voies plus larges et plus faciles les régions industrielles de la province de Liège et le nouveau bassin houiller de la Campine au grand port d'Anvers et au centre du pays.

* * *

Nos ports ont été gravement endommagés. Ici encore la barbare sauvagerie de nos ennemis a produit de bien graves désordres. L'effort de restauration entrepris a été considérable et nous ne saurions ménager nos plus chaleureuses félicitations à tous ceux qui ont été à la tâche.

Et tout d'abord, l'aide si précieuse de nos grands et généreux Alliés anglais, qui à Ostende et à Zeebrugge, a été si rapide et si efficace, nous laissera un sentiment bien vif de reconnaissance et de réelle admiration. Sans les services spéciaux de la marine anglaise, où en serions-nous aujourd'hui et quand aurions-nous pu rendre à la navigation ces ports dont l'accès nous est absolument indispensable?

Mais il ne faut pas se cacher qu'après la restauration de nos ports et de leur outillage, avec tous les perfectionnements que la chose comporte, il y aura pour certains d'entre eux et tout spécialement pour celui de Zeebrugge, à perpétuer un effort financier considérable pour le maintenir contre les envasements et les ensablissements.

Ce problème est des plus graves. Techniquement il est résolu, financièrement il ne pourra continuer à l'être que pour autant que le rôle économique du port de Zeebrugge soit définitivement reconnu comme indispensable.

Cette question préoccupe en Belgique bien des esprits éclairés. Tout le monde, en outre, comprend combien cette question est liée à l'avenir des ports d'Anvers et de Gand, et combien les négociations en cours avec la Hollande peuvent influencer considérablement les données du problème.

Quoi qu'il en soit, il y a là une délicate question posée et elle ne peut tarder à être résolue de façon définitive. En attendant, elle doit attirer l'attention constante et vigilante du Gouvernement.

* * *

C'est moyennant ces quelques considérations d'ordre général que la Section centrale convie la Chambre à approuver le Budget ordinaire comme les dépenses extraordinaires du Département des Travaux publics.

Le Rapporteur,
D^r P. LAMBORELLE.

Le Président,
P. POULLET.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 11 SEPTEMBER 1919.

ALGEMEENE BEGROOTING DER ONTVANGSTEN EN UITGAVEN VOOR HET DIENSTJAAR 1919.

Tabel VIII. — Ministerie van Openbare Werken ⁽¹⁾.

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

De Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken voor het jaar 1919 bedraagt de som van :

Gewone uitgaven voorzien voor het dienst-		
jaar 1919	fr.	69,909,300 »
Achterstallige gewone uitgaven		15,319,700 »
TE ZAMEN.	fr.	75,229,000 »
Buitengewone uitgaven voorzien voor het dienst-		
jaar 1919	fr.	169,985,000 »
Achterstallige buitengewone uitgaven		26,937,000 »
TE ZAMEN.	fr.	196,922,000 »
Gewone uitgaven	fr.	75,229,000 »
Buitengewone uitgaven		196,922,000 »
TE ZAMEN.	fr.	272,151,000 »

De Middenafdeeling achtte het nuttig, aan de Kamer eene samenvattende tabel te kunnen voorleggen met de opsomming van al de uitgaven op de Begrooting uitgetrokken, naast hunne indeeling.

Het Ministerie van Openbare Werken heeft op ons verzoek, de twee volgende tabellen medegedeeld :

(1) Begrooting, n° 107.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Poullet, bestond uit de heeren MECHELYNCK, BERTRAND en TIDBAUT, *ondervoorzitters*; WAUWERMANS, HOUTART en VILAIN; IMPERIALI, PONCELET en PUSSEMIER; VAN LOMBURG STIRUM, FERON en BUYL; DELPORTE, PEPIN en LAMBORELLE; DEBUNNE, LIEBAERT en TROCLET; HONINCKS, DE KERCHOVE D'EXAERDE en DE WOUTERS D'OPLINTER.

TABEL I.

GEWONE BEGROOTING. —

Nummer der artikelen.	AANDUIDING VAN DE CREDIETEN.	UITGAVEN in 1919.
EERSTE HOOFDSTUK.		
1	Jaarwedde en representatiekosten van den Minister	30,000 »
2	Jaarwedden : Middenbestuur.	1,350,000 »
3	Materieel.	366,300 »
4	Reis- en verblijfkosten.	100,000 »
5	Advocaten van het Departement	75,000 »
6	Afgevaardigden en Regeeringsraden	100,000 »
HOOFDSTUK II.		
7	Bestudeeren van ontwerpen, opmaken van plans, enz.	407,000 »
8	Motorvoertuigen, -rijwielen, enz.	935,000 »
9	Annalen der openbare werken	40,000 »
10	Wegen	20,500,000 »
11	Burgerlijke gebouwen.	6,000,000 »
12	Kazerneering der gendarmeries	1,386,000 »
13	Vaarten en rivieren	15,000,000 »
14	Havens, kusten, vuurtorens, bakens.	7,500,000 »
15	Jaarwedden der inspecteurs-generaal, inspecteurs, enz.	2,900,000 »
16	Jaarwedde van het personeel toegevoegd aan het Korps van Bruggen en Wegen	7,765,000 »
HOOFDSTUK III.		
17	Jaarwedde van beschikbaarstelling	60,000 »
18	Eerste termijn der pensioenen	30,000 »
19	Hulpgelden	60,000 »
20	Onvoorziene uitgaven	25,000 »
HOOFDSTUK IV.		
21	Commissie voor Antwerpen	50,000 »
22	Duurtebijslag	5,000,000 »
23	Verblijfsvergoedingen wegens oorlogsgebeurtenissen.	30,000 »

Staat op 1 Juli 1919.

ACHTERSTALLIGE UITGAVEN.	TOTAAL DER CREDITEN.	UITGAVEN op de REKENING A.	UITGAVEN op de REKENING B.	BESCHIKBAAR OVERSCHOT OP DE RAMINGEN	
				DER REKENING A.	DER REKENING B.
»	30,000 »	»	16,141 50	»	13,858 50
2,000,000 »	3,350,000 »	166,487 42	437,689 90	1,883,512 58	912,310 10
6,700 »	573,000 »	70,610 35	169,447 29	253,369 65	79,652 71
20,000 »	120,000 »	284 60	6,354 03	99,715 40	13,645 97
60,000 »	135,000 »	250 »	106,035 28	19 750 »	8,964 72
10,000 »	110,000 »	»	9,828 80	10,000 »	90,171 20
55,000 »	462,000 »	151,181 62	160,851 36	58,818 38	91,148 64
320,000 »	1,255,000 »	4,169 »	110,630 08	800,831 »	339,369 92
1,000 »	41,000 »	484,178 50	12,263 13	1,000 »	27,736 87
4,500,000 »	25,000,000 »	484,178 60	5,369,992 52	4,015,821 40	15,130,007 48
500,000 »	6,500,000 »	535,935 93	1,730,249 35	964,064 07	3,269,750 65
2,698,000 »	4,084,000 »	784,051 98	387,329 58	1 913,918 02	998,770 42
15 000,000 »	16,500,000 »	571,818 01	5,213,069 47	928,181 99	9,686,930 53
600 000 »	8,100,000 »	21,633 93	702,997 21	578,566 07	6,797,002 79
1,020,000 »	3,920,000 »	73,722 67	741,124 61	946,277 33	2,155,875 39
1 789,000 »	9,154,000 »	219,964 83	2,187,805 38	1,569,735 17	5,577,194 62
80,000 »	140,000 »	2,158 61	40,588 39	77,841 39	19,411 61
10,000 »	40,000 »	527 97	16,492 59	9,472 03	13,507 41
100,000 »	160,000 »	»	23,728 20	100,000 »	36,271 80
»	25,000 »	1,125 20	13,404 25	1,874 80	8,595 75
50,000 »	100,000 »	22,300 »	4,531 25	27,000 »	45,468 75
»	5,000,000 »	»	1,654,000 »	»	3,346,000 »
»	30,000 »	»	7,441 »	»	22,559 »

TABEL II.

GEWONE BEGROOTING. —

Nummer der artikelen.	AANDUIDING VAN DE CREDIETEN.	UITGAVEN in 1919.
23	Wegen en aansluitingen. Onteigeningen en werken	45,000 000 »
24	Gebouw op te trekken op een perceel grond toebehoorend aan den Staat en gelegen op den hoek der Dominikanenlei en der hooge St-Michielsbrug, op de Leie, te Gent.	»
25	Gerechtshof te Gent. Schikkingen en veranderingen	100,000 »
26	Provinciaal Gouvernementshotel te Antwerpen. Vergrooting	200,000 »
27	Provinciaal Gouvernementshotel te Brugge. Voltooiing	200,000 »
28	Provinciaal Gouvernementshotel te Hasselt. Voltooiing	50 000 »
29	Provinciaal Gouvernementshotel te Brussel	100,000 »
30	Staatsgebouwen. Bescherming tegen brand	50,000 »
31	Paleizen van 't Jubelpark. Koninklijke Museums der versier- en nijverheidskunsten .	475 000 »
32	Kunstberg. Vergrooten en vrijmaken van de Koninklijke Museums voor de schilder- en de beeldhouwkunst	1,000,000 »
33	Nationale Schietbaan te Schaarbeek. Herstellingen	100,000 »
34	Kazerneering der gendarmeries en der militaire gebouwen.	15,310 000 »
35	Vaarten, rivieren	95,000 000 »
36	Haven en kusten. Onteigeningen en werken	8,500 000 »
37	Kapitaalsvermeerdering van de Vennootschap der zeevaartinrichtingen te Brugge . .	3,900,000 »
38	Aankoop van materieel : allerhande kosten	»

Staat op 1 Juli 1919.

ACHTERSTALLIGE UITGAVEN.	TOTAAL DER CREDIETEN.	UITGAVEN op de REKENING A.	UITGAVEN op de REKENING B.	BESCHIKBAAR OVERSCHOT OP DE RAMINGEN	
				DER REKENING A.	DER REKENING B.
5,500,000 »	50,500,000 »	349 »	3,409,192 80	5,499,996 51	41,590,807 20
75,000 »	75,000 »	123 »	»	74,874 50	»
»	100,000 »	»	»	»	100,000 »
»	200,000 »	»	»	»	200,000 »
200,000 »	400,000 »	833 33	»	199,166 67	200,000 »
»	50,000 »	»	»	»	50,000 »
»	100,000 »	»	»	»	100,000 »
»	50,000 »	»	1,892 »	»	48,108 »
150,000 »	625,000 »	»	»	150,000 »	475,000 »
»	100,000 »	»	25,000 »	»	75,000 »
12,000 »	112,000 »	»	599 55	12,000 »	99,400 45
8,000,000 »	16,110,000 »	»	340,371 47	800,000 »	14,969,628 53
15,000,000 »	110,000,000 »	»	93,737 77	15,000,000 »	94,906,262 23
2,700,000 »	11,200 000 »	»	130,878 15	2,700,000 »	8,369,121 85
»	3,900,000 »	»	»	»	3,900,000 »
2,500,000 »	2,500,000 »	»	»	2,500,000 »	»

Daarin vindt men niet alleen de tabel der uitgaven betreffende het dienstjaar 1919, alsmede de achterstallige uitgaven met hun gezamenlijk bedrag, maar de juiste opgave, op 1 Juli, van de uitgegeven sommen en de nog beschikbare sommen op de rekening *A* en de rekening *B*.

De rekening *A* (Duitsche) behelst de uitgaven veroorzaakt door den oorlog en door de vijandelijke bezetting.

De rekening *B* (Belgische) behelst daarentegen al de aanduidingen betreffende de uitgaven voor het dienstjaar 1914, tot op 1 September en voor de dienstjaren 1918 en 1919 na 1 December 1918.

Wegens het geschiedkundig belang der zaak, geven wij hier nog eene vergelijkende tabel der gewone uitgaven in 1913, 1914 en 1919.

Gewone uitgaven . . . fr.	29,630,207	33,069,424	64,829,300
Uitzonderlijke uitgaven . . .	1,478,000	2,070,000	3,080,000
TE ZAMEN. . . fr.	31,128,207	35,139,423	69,909,300.

De volgende vragen werden aan de Regeering gesteld :

1. Kan de Regeering de noodzakelijkheid van het aanstellen van buitengewone postkoeriers wettigen ? Kunnen de uitgaven, uitgetrokken bij artikel 8 (motorrijtuigen), niet aanzienlijk verminderd worden ?

2. Kan de Regeering uitleggen waarom de credieten betreffende de werken uit te voeren aan de sluis te Balgerhoeke op de Schipdonkvaart, niet op de Begrooting zijn uitgetrokken ?

3. Heeft het Ministerie van Openbare Werken maatregelen genomen tot het voltooien van de dijkwerken der Schelde te Schoonaarde ?

4. Denkt het Ministerie van Openbare Werken een ontwerp te kunnen bestudeeren tot electriciteitsvoorziening van al de gemeenten, ten dienste van de nijverheid, den landbouw, enz. ?

Daarop werd geantwoord als volgt :

Vraag.

Zijn de buitengewone postkoeriers er feitelijk noodig ?

Antwoord.

De tekst van artikel 4 werd overgenomen uit de Begrooting van het Ministerie van Landbouw en van Openbare Werken voor het jaar 1914; voor het Ministerie van Openbare Werken kan die tekst weggelaten worden.

Vraag.

Kan artikel 8, waarbij de uitgaven zijn uitgetrokken voor den dienst der motorrijtuigen, niet aanzienlijk verminderd worden ?

Antwoord.

Het bij artikel 8 uitgetrokken crediet voor den dienst der motorrijtuigen werd met nauwkeurigheid vastgesteld, rekening houdend met den bestaanden geldelijken toestand. Het zou niet kunnen verminderd worden zonder de diensten van toezicht en het groot getal ondernomen werken te schaden.

*
* * *

Naar aanleiding van dezen dienst der motorrijtuigen dient te worden opgemerkt, hoezeer zijne inrichting en zijne oordeelkundige uitbreiding volstrekt noodzakelijk waren en ontbetwistbaar doelmatig zijn gebleken. Men moet maar even denken aan de talrijke werken van allen aard, aan hunne verspreiding over het land, aan de gewichtigheid van de meeste daarvan, aan de noodzakelijkheid alles snel en goed uit te voeren, aan de volstrekte verplichting van een onafgebroken bewaking en inspectie, om zich rekenschap te geven dat hier geen sprake kan zijn van eene weelde-uitgave, maar wel van eene niet te vermijden aanpassing der diensten aan de bestaande omstandigheden.

Vraag.

Dienen de dijkwerken aan de Schelde te Schoonaarde niet ten spoedigste te worden voltooid?

Antwoord.

Krachtens een overeenkomst met de gemeente Berlare moet deze de vereischte aarde en graszoden leveren voor de voltooiing van de indijking der Schelde te Schoonaarde.

De Staat stuit op moeilijkheden om deze verbintenis te doen naleven; dat is de reden van de vertraagde voltooiing dezer werken.

Vraag.

Kan het Departement de electricatie van België niet tot stand brengen? Wordt aan de verwezenlijking daarvan gedacht?

Antwoord.

Het vraagstuk der electricatie van België, m. a. w. de oprichting door den Staat van een zeker getal groote Centralen tot stroomlevering aan een net onder hooge spanning dat zich over geheel het grondgebied zou uitstrekken, werd door mijn Departement niet in overweging genomen.

Trouwens op dit gebied kon het niet afzonderlijk een initiatief nemen. Het vraagstuk, dat zeer ingewikkeld is, zou, bij voorkomend geval, even-

zeer tot de bevoegdheid van andere Departementen behooren als tot die van het Ministerie van Openbare Werken, met name de Departementen van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen; van Landbouw; van Nijverheid, Arbeid en Bevoorrading; van Binnenlandsche Zaken. De eene zijn bevoegd om uit te maken aan welke behoeften van electrische kracht dient te worden voldaan; de andere om er voor te zorgen, dat de aan het vraagstuk te geven oplossing rekening houdt met de verworven rechten en zich aan de bestaande wetten aanpasse, alsmede om na te gaan welke wijzigingen in de wetten, voor deze aanpassing worden vereischt.

*
* *

Wij begrijpen heel wel de aarzelingen en de bezwaren van het Departement van Openbare Werken. Niettemin schijnt het niet overbodig, naar aanleiding van dit verslag, de aandacht van al de openbare besturen te vestigen op België's herstel in zake electriciteit.

En om dit vraagstuk bij de Kamer ingang te doen vinden, kan ik niet beter doen dan hier enkele bladzijden aan te halen uit een hoogst belangwekkend vlugschrift geschreven door den ingenieur Carlier, verbonden aan de Hoogeschool te Luik.

Hij schrijft :

« De oorlog heeft den ontwikkelingsgang der gedachten veranderd; de uitgaven, welke hij nog elken dag meebrengt, verschrikken iedereen, in zoo verre dat men in de landen, zelfs in Amerika, heeft uitgezien naar de nationale bezuinigingen die op de meest practische wijze te doen zijn. Onder deze komt op den voorrang de besparing van de steenkool, die heden ten dage wordt verkwist!

» Enkel met het oog op de nationale bezuiniging, heeft de Regeering in Engeland een Comiteit van bevoegde mannen benoemd om te onderzoeken welke bezuinigingen met het redematig gebruik van de steenkool zouden kunnen gedaan worden. Dit Comiteit heeft een verslag overgelegd en onder de besluiten daarvan komen de hierna volgende voor :

» 1^o De geheele electrificatie der nijverheidsbedrijven, door middel van een degelijk ingericht stelsel, met productiefabrieken die sterke krachten samenhouden en opgericht zijn daar waar de kolen worden opgedolven, alsmede het wederopvangen van verloren warmte en van bijproducten der fabricatie, zou eene bezuiniging van rechtstreeksche uitgaven opleveren ten beloope van 27,500,000 pond sterling 's jaars (steenkool van 10 sh. de ton), en 55 millioen ton steenkolen zouden derwijze jaarlijks worden bespaard;

» 2^o Werden deze 55 millioen ton tot nieuwe nijverheidsdoeleinden aangewend, dan kwamen ongeveer 15 millioen paardenkracht, werkende gansch het jaar door, beschikbaar;

» 3^o Eene algemeene electrificatie zou eene zeer aanzienlijke prijs-

vermindering in het vervoer der steenkolen per spoor voor gevolg hebben;

» 4^o Eene mogelijke besparing op het steenkolenverbruik in het huishouden;

» 5^o De prijsvermindering van het behandelen der kolen, hetgeen in betrekking staat met de levering ten huize en de algemeene verdeling;

» 6^o De mogelijkheid nut te trekken uit de steenkool welke thans in de mijnen wordt achtergelaten of anderszins wordt verkwist;

» 7^o De uitbreiding van de electricatie der spoorwegen, met hare daarmede samenhangende voordeelen, hetgeen, op handelsgebied, eene winstgevende mogelijkheid kan worden door een algemeen en wel ingestudeerd productiestelsel van drijfkracht;

» 8^o Al deze bezuinigingen en al de voordeelen te zamen beschouwd laten eene *nationale besparing* te gemoet zien, welke voorzeker niet beneden 100 miljoen pond sterling 's jaars komt te staan, onverminderd het klaarblijkend belang voortvloeiende uit de levering van goedkoope electrische kracht.

» *Grosso modo*, mag men zeggen dat het huidige kolenverbruik, onder vorm van electrische kracht — mits behoorlijke regeling dezer — minstens driemaal de waarde van de tegenwoordige drijfkracht voortbrengen zou.

» En met den blik op de toekomst, mag men zeggen, dat de voortbrenging van gemanufactureerde artikelen niet alleenlijk bij voortdoring zal aangroeien, doch ook dat de benutting der mecanische kracht, in een korter verschiep nog, den handenarbeid vervangen of toch ten minste aanvullen zal.

» Anderzijds, staat het vast dat de vooruitgang van den commercieelen voorspoed van een land — m. a. w. de gemiddelde koopkracht van eenieder — afhangt van de vermeerdering der voortbrenging per hoofd. Welnu, het eenige middel om den voorspoed te vermeerderen ligt in de vermeerdering van de netto-voortbrenging per werkend arbeider.

» In de Vereenigde Staten, bedraagt de aangewende drijfkracht per arbeider 56 t. h. meer dan in Engeland ⁽¹⁾. Terzelfdertijd staat de gemiddelde kracht in de Vereenigde Staten hooger dan in Engeland; en dit is grootelijks te danken aan de zoo aanzienlijke benutting der drijfkracht die het eenieder mogelijk maakt gemakkelijker geld te winnen.

» De oplossing van het arbeidersvraagstuk is dezelve als die van dat der werkgevers: namelijk eene grootere benutting der drijfkracht.

» Het is niet de Staat, welke doorgans een slechte nijveraar is, die alleen de voortbrenging van electrische kracht in handen hoeft te nemen. Het zijn ook niet de steden of de gemeenten, waarvan de bedrijfsuitslagen, schier overal, ontoereikend blijken; doch *het zijn de nijverheidslieden zelf, beschouwd in den algemeenen zin des woords, de nijverheidslieden*, zeggen

(1) De stad Stalybridge (bevolking: 26.513 inwoners) in Engeland sprong de kroon, naar het heet, in 1915-1916, in het Vereenigde Koninkrijk voor het verbruik der electrische kracht per inwoner, met een cijfer van 280 kilowatt-uren per jaar.

wij, wier pogingen altijd op vooruitgang aansturen, die al hunne technische en economische middelen moeten samenbrengen.

» Anderzijds is het noodig dat de openbare Besturen een aandeel hebben in de Nationale Electriciteitsvennootschap, omdat :

» 1^o Zij vrij beschikken over de machtigingen en andere maatregelen van algemeen aard, wat onmisbaar is voor de meest economische en doeltreffende uitoefening der gemeenschappelijke benutting van de electriciteitsvoortbrenging met het oog op de vermindering van den kostenden prijs.

» 2^o Deze openbare besturen trouwens afnemers of voortbrengers kunnen zijn — of tevens een en ander — dus in den toestand verkeerend eener bijzondere vennootschap. Er zijn steden, inderdaad, die centralen bezitten en wier klaarblijkend belang er in bestaat, dezelve met andere centralen te associeeren.

» 3^o Er dien volgens, een heilvolle wedijver aan den dag zou treden bij het aanwenden der technische en economische middelen, mits betrachting nochtans van een degelijk samengeordend plan.

» Kortom, tusschen al de fabrieken van voortbrenging en benutting, zoowel die der openbare besturen als die der bijzondere vennootschappen, zou er een soort verbond van *voortbrengers-afnemers* worden opgericht.

» Dit zou eene instelling zijn van rechtstreeksche samenwerking tusschen allen, waarin derhalve aller belangen gemeenschappelijk zouden vertegenwoordigd worden, met het oog op het algemeen welzijn.

» Dit Verbond zou kunnen opgericht worden onder vorm van eene Belgische samenwerkende vennootschap, waarvan het noodige kapitaal voor de inrichtingen der onderling vereenigde electriciteitsfabrieken zou onderschreven worden door de aangesloten Vennootschappen of Centralen, zoowel die der Openbare Besturen als die der bijzondere Vennootschappen.

» Desvoorkomend, zouden de supercentralen van voortbrenging opgericht worden door toedoen der Nationale Vennootschap.

» Door dit stelsel komt men tot de vertegenwoordiging van de electriciteitscentralen der Openbare Besturen in den schoot der Nationale Vennootschap, niet ten titel van *min of meer bijzonderen commissaris*, doch ten titel van *rechtstreeksch belanghebbende*. Aldus zou men eene versmelting bewerken der bijzondere belangen met die der massa (Staat, provincie of stad), met eenen heilvollen wedijver voor het gansche land. »

Zonder partij te kiezen omtrent de voorstellen van den heer Carlier, vinden wij ze hoogst belangwekkend en wij vestigen er de aandacht op van Kamer en Regeering.

Vraag.

Een lid vraagt aan de Regeering waarom de credieten betreffende de uit te voeren werken aan de sluis van Balgerhoeke van de vaart van Schipdonk niet op de Begrooting werden gebracht?

Antwoord.

De credieten voorkomende in het ontwerp van Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken, de door den Staat beheerde bevaarbare wegen betreffende, volstaan voor de uitvoering van al de werken, waarvan de noodzakelijkheid erkend is.

* *

Het valt licht te begrijpen dat, ten aanzien van al de oorlogsrampen en der onvermijdelijke vertragingen bij het herstellen van zoovele werken van hoofdzakelijk belang voor onze verkeerswegen, talrijke klachten in het land oprijzen omtrent deze of gene tijdelijk geschorste onderneming. Dat komt hierbij, dat in elke streek het begrijpelijk ongeduld en de onrust omtrent de uitvoering van onmisbaar erkende werken, onvermijdelijk aangroeien daar men aan die ondernemingen allicht een plaatselijk belang hecht, wanneer zij eigenlijk tot het algemeen programma behooren.

Alleen redematig is de trapsgewijze uitvoering van dit programma, dat op de spoedigste en zekerste wijze het herstel van onze verkeerswegen zal kunnen bewerkstelligen.

* *

In de Middenafdeeling hebben sommige leden eenige bezwaren opgeworpen : de werken zouden al te dikwijls toevertrouwd worden aan groote ondernemers bij uitsluiting der kleinen. Een zeer groot getal der timmer-, metsers-, schilderbazen zouden met zeer veel nut kunnen geroepen worden om bij te dragen tot de werken van allen aard, die in zulk aanzienlijk getal overal in het land ondernomen worden. Dat ware, door tot de vroegere regelen terug te keeren, er toe bijdragen den middenstand weer op te beuren, die door den oorlog zoo hard getroffen werd.

De Regeering verklaart zich bereid dien weg op te gaan. Kon zij het eerder niet doen dan was het om redenen van algemeenen aard.

Toen de Regeering van 's Lands herstel, daags na den oorlog de macht in handen nam, bevond zij zich voor een reusachtige taak. Het Departement van Openbare Werken, in het bijzonder, zag de verscheidenste, talrijkste en moeilijkste vraagstukken voor zich oprijzen.

Onze wegen, de bevaarbare waters, onze havens, om niet te spreken van de openbare gebouwen en de kazernen, bevonden zich in betreurlijken toestand.

De dringendheid der werken drong grondige en snelle maatregelen op. Men volgde het voorbeeld van overal en men vertrouwde een zeker getal belangrijke werken toe aan ondernemers mits de voorwaarden van een contract dat men gewoonlijk noemt « contract op zijn Amerikaansch ».

De Staat dekt rechtstreeks alle uitgaven : grondstoffen en werkloon, en verleent aan het hoofd van de onderneming een zeker percent; in het

begin gaf men 10 t. h., later minder. Anders zou 't onmogelijk geweest zijn om welkdanige firma ook over te halen tot de omvangrijke ondernemingen die zich, van den eersten dag der bevrijding af, talrijk voordeden.

Sedertdien nam men meer zijn toevlucht tot het contract dat de ondernemingen regelt met het stelsel van het « prijsboderel ».

De aanbestedingen werden overigens sedert eenigen tijd hernomen en tot dit stelsel neemt men doorgaans zijn toevlucht.

*
* * *

De gewone Begrooting en de buitengewone Begrooting der Openbare Werken hebben den ergen weerslag van de oorlogsgebeurtenissen gevoeld. De krachtsinspanning, die de Regeering van ons vraagt, kan enkel den eengezinden steun van de Kamer vinden. Het betreft, buiten de normale uitgaven, spoedig de burgerlijke gebouwen en de gendarmeriekazernen te herstellen die op vele plaatsen zoo erg beschadigd of zelfs gansch verwoest zijn; men moet honderden kilometer stuk gereden en onbruikbaar gemaakte wegen hermaken; men moet aanzienlijke waterwerken ondernemen om onze rivieren, onze kanalen, onze stroomen en onze havens weer bruikbaar te maken, en dat alles moet onder tallooze moeilijkheden geschieden. En nochtans, langzamerhand komt er meer orde en geleidelijk zien wij den reusachtigen arbeid uitkomen op uitslagen die ons niet enkel hebben verbaasd, maar die de bewondering afdwongen van alle ingenieurs, van alle technici uit Frankrijk, Engeland en Amerika, die de gelegenheid hadden onze werven te bezoeken, waar onze ingenieurs, onze conducteurs, onze opzichters, onze werkmeesters, onze werklieden in arbeidslust en toewijding met elkaar wedijveren.

Om uit den helschen warboel te komen, waarin de oorlog en de Duitsche barbaarschheid ons geworpen hadden, is het middenbestuur met methode te werk gegaan: de verwoeste gewesten weer met het overige van het land verbinden, den toegang tot de centrum van kolenproductie herstellen, met eerst de voornaamste verkeerswegen in orde te brengen om naderhand de wegen van minder belang te herstellen; de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Brugge, Oostende en eindelijk Nieuwpoort weer opruimen en voor de scheepvaart open stellen: dat is het algemeen plan. In den loop van die werken en voor zoover het mogelijk was, hield men rekening met den gedanen vooruitgang en de veranderingen in de economische toestanden. Zoo heeft men sommige kanalen verbreed, sluizen verruimd, bruggen verdubbeld. Maar het gansche werk is zoo omvangrijk en de te voorziene lasten zijn zoo aanzienlijk, dat men overal niet doen kon wat men wenschte. Men moet rekening houden met de dringendheid van den herbouw van sommige wegen en met de onmogelijkheid iets anders te doen dan de kunstwerken te hermaken, zooals zij bestonden vóór de afschuwelijke misdaad der wilden, die meenden, dat zij op de fiere en ontembare

Belgische natie de machteloze worde mochten hotvieren, die zij tegenover de verbonden en wrekende wereld voelden.

In den loop van de bezoeken die ik aan de loopende werken bracht, kwamen mij talrijke gedachten te binnen. Wij willen er hier eenige aanduiden zonder ander doel dan er de welwillende aandacht van de besturen op te vestigen.

*
* *

Onze groote verkeersaderen beantwoorden op verre na nog niet aan de hedendaagsche eischen, ondanks de aanzienlijke verbeteringen die men er aan toebrengt. Men zou de groote lijnen moeten trekken van een algemeen plan tot verandering van de steenwegen van de hoofdstad naar de kust, naar Antwerpen, naar Luik, naar Luxemburg en naar Frankrijk en van breede straten waar er gemakkelijk en veilig verkeer zou bestaan voor den voetganger gelijk voor den wielrijder, voor de rijtuigen gelijk voor de auto's, voor de trams gelijk voor de buurttreinen. Naderhand zou men trachten het vraagstuk ruimer op te vatten.

*
* *

Onze kanalen behooren niet alle tot den Staat; men zou niet langer mogen wachten om de Leuvensche vaart en het Denderkanaal over te nemen; de bekommelingen van heden toonen immers klaarder dan ooit de erge bezwaren van den ouden toestand.

Ondanks de goede voornemens van zijne gemeenteoverheden, zou Leuven niet anders kunnen dan de Leuvensche vaart als zijn eigendom aanzien en het zou van een eenzijdige politiek geen afstand kunnen doen. Het kanaal is een zeer zware dienstbaarheid voor de verschillende gemeenten door welke het komt en vooral voor de stad Mechelen. Maar, afgezien van dat gewestelijk kader, mag men bevestigen dat het beheer van het kanaal de algemeene belangen van het land schaadt. De bruggetjes voor voetgangers en de bruggen zijn en blijven in onvoldoende getal en de meeste van die bruggen over het kanaal gebouwd op het kruispunt van hetzelfde met de wegen van Brussel op Antwerpen, van Leuven op Mechelen, van Mechelen op Dendermonde, beantwoorden niet meer aan de noodwendigheden van het verkeer en zijn bijgevolg een zeer ernstige belemmering. Al die bruggen werden vernield; zij zijn herbouwd geworden, maar men heeft er geenszins aan gedacht ze met de hedendaagsche eischen te doen overeenstemmen.

Men mag gelooven dat de Staat anders zou gehandeld hebben.

De gekanalizeerde Dender behoort tot eene maatschappij, waarvan de middelen te zwak zijn om zijne verbreding ter hand te nemen. Weliswaar heeft de Staat op den Dender aanzienlijke werken ondernomen, doch hierin stelt hij zich gebeurlijk slechts in de plaats van een ondernemer en is, in

onderhavig geval, niet vanzins buiten deze rol te treden. Niettemin zou men zeggen dat, voor het herstellen der sluizen en afdämmingen onder Staatsbeheer, men rekening had moeten houden met de wenschen en de redematige eischen der groote nijverheidsbedrijven van de streek, en inzonderheid met die der ontginners van steengroeven van Lessen. De Dender is, overigens, een rechtstreeksch verkeersmiddel met Frankrijk en zijne verbreeding zou eene ernstige verbetering brengen in onze economische toerusting.

Ondanks al de zware oorlogslasten dringt deze verbetering van onze economische toerusting zich meer dan ooit op, en ons vaartennet dient spoedig en in breed opgevatten zin verbeterd en uitgebreid te worden. Ook moeten wij op bijzondere wijze het oog houden op de verbinding, door middel van bredere en gemakkelijker wegen, van de nijverheidsstreken der provincie Luik en van het nieuw kolenbekken der Kempen met de groote haven van Antwerpen en het centrum van het land.

*
* * *

Onze havens werden zwaar beschadigd. Hier ook heeft de barbaarsche woestheid van onze vijanden erges wanorde teweéggebracht. De krachtsinspanning tot herstel was aanzienlijk, en wij mogen onze warme gelukwenschen niet onthouden aan al degenen die het hunne daartoe hebben bijgebracht.

In de eerste plaats zal de zoo kostbare hulp van onze groote en groothartige Engelsche Geallieerden, die te Oostende en Zeebrugge zoo snel en doelmatig was, ons een levendig gevoel van erkentelijkheid en echte bewondering laten. Waar zouden we heden zijn zonder de bijzondere diensten van de Engelsche marine, en wanneer zouden wij die havens voor de scheepvaart hebben kunnen open stellen, waarvan de toegang ons volstrekt onontbeerlijk is?

Maar ontveinzen mag men het zich niet, dat wij, na het herstel van onze havens en van hun toerusting met al de noodig geachte verbeteringen, voor sommige daarvan, en inzonderheid voor de haven van Zeebrugge, bij voortduur een belangrijke financieele krachtsinspanning doen moeten om ze tegen verslijking en verzanding te behoeden.

Dit vraagstuk is allergewichtigst. Op technisch gebied is het opgelost, op geldelijk gebied kan het niet opgelost blijven tenzij de economische rol van de haven van Zeebrugge voor goed als onontbeerlijk worde erkend.

Deze quèstie maakt de bezorgdheid gaande van vele klaarziende geesten in België. Iedereen, trouwens, begrijpt hoezeer dit vraagstuk verbonden is met de toekomst der havens van Antwerpen en Gent, hoezeer de aangeknoopte onderhandelingen met Holland de gegevens van het vraagstuk aanzienlijk kunnen beïnvloeden.

Wat er ook van weze, er is daar een netelachtig vraagstuk gesteld en het moet zonder uitstel bepaald opgelost worden. Intusschentijd dient het de gestadige en waakzame aandacht der Regering gaande te maken.

*
* *

Mits deze enkele beschouwingen van algemeen aard, verzoekt de Middenafdeeling de Kamer de Gewone Begrooting evenals de Buitengewone uitgaven van het Departement van Openbare Werken goed te keuren.

De-Verslaggever,
D^r P. LAMBORELLE.

De Voorzitter,
P. POULLET.

— * —