

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 3 MARS 1932

Rapport de la Commission spéciale chargée de l'examen du Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1932.

(Voir les n^{os} 4 XVII, 59, 94, 102, 123 et les *Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 21, 28 janvier, 3, 4, 10 et 11 février 1932 et le n^o 5-XVII du Sénat.*)

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 3 MAART 1932

Verslag uit naam der bijzondere Commissie, belast met het onderzoek van de Begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1932.

(Zie de n^{rs} 4-XVII, 59, 94, 102, 123 en de *Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 21, 28 Januari, 3, 4, 10 en 11 Februari 1932 en n^r 5-XVII van den Senaat.*)

Présents : MM. MAGNETTE, président ; BARNICH, DUBOST, HICGUET, VAN BELLE et BEAUDUIN, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le Budget extraordinaire qui nous est présenté cette année, se trouve allégé des dépenses et des recettes de réparation. Donnant suite à un vœu que votre Commission a formulé l'an dernier au nom du Sénat, le Gouvernement a porté ces charges et ces recouvrements parmi les services du budget ordinaire. Nous rendons hommage à la volonté qu'il a ainsi marquée d'apurer le budget à un moment où la tentation devait être particulièrement forte d'atténuer le total apparent des dépenses ordinaires, qui forment en quelque sorte les frais généraux de la gestion de l'État.

Le même souci l'a décidé à virer à l'ordinaire, les crédits et les recettes des services frigorifiques.

Par contre, certaines subventions, accordées en ordre principal à des

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Uit de buitengewone begrooting, die ons dit jaar wordt voorgelegd, werden de ontvangsten en uitgaven wegens herstel gelicht. Ingaande op een wensch verleden jaar door uwe Commissie uitgedrukt uit naam van den Senaat, heeft de Regeering deze lasten en invorderingen overgedragen op de gewone begrooting. Wij brengen hulde aan den wil waarvan de Regeering aldus blijk heeft gegeven om de begrooting aan te zuiveren op een oogenblik dat men zeer geneigd moest zijn om het schijnbaar totaal der gewone uitgaven te verminderen, die om zoo te zeggen de algemeene onkosten van het beheer van den Staat vertegenwoordigen.

Dezelfde bezorgdheid heeft de Regeering er toe doen besluiten de kredieten en de ontvangsten der koeldiensten over te dragen op de gewone begrooting.

Daarentegen werden sommige toelagen, die in hoofdzaak werden ver-

communes, pour des dépenses d'hygiène publique ou pour des bâtiments scolaires — allocations qui figuraient précédemment à l'ordinaire — ont été portées cette année à notre budget. Les crédits en question, dont le montant est d'ailleurs relativement peu important (32,830,000 francs), visent des dépenses qui ne peuvent accroître que d'une façon très indirecte les revenus du Trésor. Il semblerait donc préférable, à leur égard, d'en revenir à la pratique antérieure.

Nous approuvons, d'autre part, l'inscription à l'extraordinaire des crédits pour des travaux routiers (78,350,000 francs) dans la mesure où ceux-ci ont pour objet des dépenses de modernisation et non pas d'entretien.

L'honorable M. Lebon, rapporteur du Budget des Travaux publics, ayant longuement traité la question des routes, et l'honorable Ministre lui ayant répondu, je ne crois pas devoir à nouveau revenir sur cette question.

Abstraction faite des éléments qui ont ainsi été introduits dans notre Budget ou qui en ont été éliminés, ainsi que des crédits exceptionnels, sur lesquels nous aurons à revenir; le total des crédits demandés — dépenses d'outillage proprement dites — s'élève à 252,111,000 francs contre 598,955,000 francs pour l'exercice précédent.

Cette réduction, de près de trois cinquièmes, provient surtout de la diminution des crédits demandés par le Département de la Défense Nationale et pour le Fonds des grands travaux, qui, l'un et l'autre, disposent encore d'importants reliquats sur les allocations accordées l'an dernier. Mais elle est due aussi aux louables efforts que poursuit le

leend aan gemeenten voor uitgaven van volksgezondheid of voor schoolgebouwen — deze toelagen kwamen vroeger voor op de gewone begroting — dit jaar overgedragen op de buitengewone begroting. Bedoelde kredieten waarvan het bedrag trouwens betrekkelijk zeer gering is (32,830,000 frank), houden verband met uitgaven die de inkomsten van de Schatkist slechts op zeer onrechtstreeksche wijze kunnen doen toenemen. Het zou dus verkieslijk schijnen op dit gebied terug te keeren tot de vroegere gewoonte.

Anderdeels, keuren wij het goed dat er op de buitengewone begroting kredieten werden uitgetrokken voor werken aan de wegen (78,350,000 fr.), in de mate waarin deze kredieten moeten dienen om uitgaven van moderniseering en niet van onderhoud te dekken.

De geachte heer Lebon, verslaggever der Begroting van Openbare Werken, heeft breedvoerig het vraagstuk van de wegen behandeld en de geachte Minister heeft hem van antwoord gediend. Ook, acht ik niet andermaal op dit vraagstuk te moeten terugkomen.

Afgezien van de bestanddeelen die aldus in onze Begroting werden gelascht of ervan werden afgevoerd, alsmede afgezien van de buitengewone kredieten waarop wij zullen hoeven terug te komen, bedraagt het totaal der aangevraagde kredieten — eigenlijke uitgaven voor uitrusting —, 252,111,000 frank tegen 598,955,000 frank voor het vorige dienstjaar.

Deze vermindering met ongeveer de drie vijfden, spruit vooral voort uit de vermindering van de kredieten aangevraagd door het Departement van Landsverdediging en voor het Fonds der groote werken; beide posten beschikken nog over belangrijke saldo's op de kredieten die verleden jaar werden toegekend. Maar deze vermindering is ook nog het gevolg van de

Gouvernement pour différer l'exécution de travaux utiles, mais non indispensables, et pour enrayer cet éparpillement des entreprises contre lequel votre Commission s'est élevée à plusieurs occasions.

L'avancement des constructions, dont la gestion est confiée au Fonds des grands travaux, a retenu l'attention de votre Commission. Le Sénat désire qu'un rapport et des comptes lui soient présentés à bref délai, comme la promesse en a été faite, avec une estimation des sommes qui seront nécessaires pour mener ces travaux à bonne fin.

Parmi ceux-ci, l'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles, en voie d'achèvement depuis Clabecq jusqu'à la porte de Ninove, doit être poussé jusqu'aux Installations maritimes de Bruxelles. Le Gouvernement a fait savoir à la Commission, que les travaux du canal de Charleroi à Bruxelles seront terminés fin 1934, début 1935. Mais surtout, il ne peut être question d'abandonner ni la construction du canal Albert, ni la jonction Briegden-Neerhaeren. L'établissement de cette jonction, pour les bateaux de 600 tonnes, est manifestement nécessaire et urgente. Votre Commission estime que la prudence commande à l'État d'acquérir, pour réserver l'avenir, les terrains qui lui permettront de porter ce tronçon à la largeur nécessaire pour le passage des bateaux de 1,350 tonnes. Les deux écluses qui doivent être construites entre Briegden et Neerhaeren sont prévues pour le passage des bateaux de 600 tonnes. Des membres de la Commission se demandent s'il ne serait pas désirable de construire dès maintenant ces écluses à une largeur suffisante pour les bateaux de 1,350 tonnes. La Commission prie le Gouvernement de bien vouloir réexaminer cette question.

loffelijke pogingen door de Regeering gedaan om de uitvoering van nuttige doch niet onontbeerlijke werken te verdagen en om de versnippering der ondernemingen stop te zetten waartegen uw Commissie herhaaldelijk in verzet is gekomen.

De vordering der werken, waarvan het beheer is toevertrouwd aan het Fonds der groote werken, heeft de aandacht uwer Commissie gaande gemaakt. De Senaat wenscht dat er hem eerlang een verslag alsmede rekeningen zouden worden voorgelegd zooals werd beloofd, als ook eene raming van de sommen die nog zullen noodig zijn om deze werken te voltooien.

Onder deze werken moet de verbreeding van het kanaal van Charleroi naar Brussel, die bijna voltooid is vanaf Klabbeek tot aan de Ninoofse poort, worden voortgezet tot aan de zeevaartininstallaties van Brussel. De Regeering heeft aan de Commissie laten weten dat de werken aan het kanaal van Charleroi naar Brussel zullen voltooid zijn tegen einde 1934 of begin 1935. Maar, vooral mag er geen spraak van zijn af te zien noch van het graven van het Albertkanaal, noch van de verbinding Briegden-Neerhaeren. Het aanleggen van deze verbinding voor schepen van 600 ton is blijkbaar noodig en dringend. Uw Commissie oordeelt dat het voorzichtigheidshalve voor den Staat geboden is, ten einde de toekomst voor te behouden, de gronden aan te koopen die zullen toelaten dit vak te brengen op de breedte welke noodig is voor de doorvaart van schepen van 1,350 ton. De twee sluizen die moeten worden gebouwd tusschen Briegden en Neerhaeren zijn voorzien voor de doorvaart van schepen van 600 ton. Leden uwer Commissie hebben zich afgevraagd of het niet wenschelijk ware van stonden aan deze sluizen te bouwen met een voldoende breedte voor schepen van 1,350 ton. De Commissie verzoekt de Regeering dit vraagstuk andermaal te willen onderzoeken.

Quant au canal Albert, les travaux se poursuivent à la fois depuis Briegden et depuis Anvers. Les sections qui pourront ainsi être ouvertes au trafic fourniront immédiatement des voies de communication utiles à des régions desservies jusqu'ici. Comme le tracé entre Hasselt et Wyneghem n'est pas définitivement arrêté, votre Commission espère que les études en cours feront adopter la solution qui donnera satisfaction à la population diestoise. L'embranchement des canaux brabançons sera ainsi grandement facilité.

Les travaux qu'on a commencés le long de la Sambre, dans l'agglomération de Charleroi, doivent également être complétés. Les populations de la vallée de la Sambre attendent avec impatience l'achèvement des travaux qui doivent les mettre à l'abri des inondations. Pour cela, il est nécessaire non seulement d'achever les entreprises commencées dans l'agglomération de Charleroi, mais aussi de poursuivre les endiguements commencés à Tamines et les travaux de Mornimont.

L'étude des travaux exécutés à la Basse-Sambre et particulièrement le déplacement de l'écluse de la rue des Brasseurs, à Namur, devra être poursuivie.

Il ne peut être question d'interrompre les travaux à effectuer le long de la Meuse dans le pays de Liège et qui ont pour objet de mettre les populations à l'abri des inondations. Des membres de la Commission signalent la nécessité de modifier le Pont du Benoit, qui constitue un obstacle à l'écoulement des eaux en cas de crue. La Commission attire l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'y apporter des modifications.

Outre les allocations pour des tra-

Wat het Albert-kanaal betreft, worden de werken te gelijker tijd voortgezet vanaf Briedgen en vanaf Antwerpen. De vakken, die aldus voor het verkeer zullen kunnen worden opengesteld, zullen onmiddellijk nuttige verkeerswegen zijn voor streken die tot nog toe daarvan waren beroofd. Daar het tracé tusschen Hasselt en Wijneghem niet definitief is vastgesteld, hoopt uwe Commissie dat de loopende studiën er toe zullen leiden de oplossing te doen aannemen die voldoening zal schenken aan de bevolking van Diest. Aldus, zal de vertakking der Brabantsche kanalen grootelijks vergemakkelijkt worden.

De werken die werden aangevat langsheen de Samber in de agglomeratie van Charleroi moeten eveneens worden aangevuld. De bevolking uit de vallei van de Samber wacht met ongeduld op de voltooiing van de werken die haar moeten beschermen tegen de overstromingen. Daarvoor is het noodig niet alleen de werken te voltooiën die werden aangevat in de agglomeratie van Charleroi maar ook de indijking aangevangen te Tamines en de werken te Mornimont voort te zetten.

De studie betreffende de werken uit te voeren aan de beneden Samber en inzonderheid het verplaatsen van de sluis in de « rue des Brasseurs », te Namen, zal dienen voortgezet.

Er kan geen spraak van zijn de werken, uit te voeren langsheen de Maas in het Luiksche, en die voor doel hebben de bevolking te beschermen tegen de overstromingen, te onderbreken. Leden uwer Commissie wijzen op de noodzakelijkheid de « Pont du Benoit » te wijzigen die een hinderpaal is voor den afvoer van de wateren in geval van hoog water. De Commissie vestigt de aandacht van de Regeering op de noodzakelijke wijzigingen die daaraan dienen toegebracht.

Buiten de kredieten voor de werken

vaux routiers (articles 14 et 15 : 18,350,000 francs), un crédit de 31 millions est sollicité, à titre exceptionnel, pour l'amélioration de la voirie de l'État et des communes. Il s'agit de travaux destinés à remédier au chômage.

Par leur nature et leur répartition sur l'ensemble du pays, les travaux de ce genre conviennent particulièrement à fournir des emplois aux chômeurs. En tant qu'ils facilitent les transports par route et qu'ils favorisent le tourisme, ils sont d'ailleurs nettement productifs. Nos visiteurs étrangers s'étonnent souvent de l'état défectueux de la voirie, même dans nos plus grandes villes; l'occasion est propice pour parer à ces critiques.

Il est assurément désirable d'occuper les chômeurs dans toute la mesure du possible, et le Sénat ne lésinera pas sur les crédits qui viseront à substituer des dépenses d'outillage à des allocations de chômage, que ces crédits soient demandés pour les services administrés directement par l'État, pour la Régie des Télégraphes et Téléphones ou pour la Société nationale des Chemins de fer. Le projet de l'électrification des lignes Arlon-Anvers mérite d'être examiné spécialement à ce point de vue.

Les évaluations des recettes extraordinaires n'appellent pas de commentaire. Tout au plus peut-on douter que l'Administration des Domaines a été fondée de ramener de 12 à 8 millions l'estimation du produit des immeubles à aliéner, parce que « le moment serait mal choisi pour procéder à des réalisations importantes ». (Exposé général, page 51).

En conclusion, votre Commission, par 4 voix contre 2, vous propose

aan de wegen, (artikelen 14 en 15 fr. 18,350,000) wordt er ten uitzonderlijken titel een krediet van 31 miljoen aangevraagd voor de verbetering der wegen van den Staat en van de gemeenten. Het geldt werken die bestemd zijn om de werkloosheid te verhelpen.

Door hun aard en door hun verdeling over heel het land, passen dusdanige werken bijzonder goed om arbeid te verschaffen aan de werklozen. In zoo ver zij het vervoer over de wegen vergemakkelijken en het toerisme aanmoedigen, zijn zij trouwens klaarblijkelijk productief. Onze buitenlandsche bezoekers verwonderen zich vaak over den ellendigen toestand van de wegen zelfs in onze grootste steden. De gelegenheid is thans gunstig om een einde te stellen aan deze critiek.

Het is stellig wenschelijk arbeid te geven aan de werklozen in de mate van het mogelijke en de Senaat zal zich edelmoedig toonen voor de kredieten die moeten dienen om uitgaven van uitrusting in de plaats te stellen van werklozensteun, hetzij dat deze kredieten gevraagd worden voor de diensten rechtstreeks beheerd door den Staat, hetzij dat zij worden gevraagd voor de Regie van Telegraaf en Telefoon of voor de Nationale Spoorwegmaatschappij. In dit opzicht dient het ontwerp van electrificering der lijnen Aarlen-Antwerpen gansch bijzonder te worden onderzocht.

De ramingen der buitengewone ontvangsten vergen geen commentaar. Men kan ten hoogste in twijfel trekken dat het beheer der Domeinen terecht de raming van de opbrengst der te vervreemden vaste goederen heeft verminderd van 12 tot 8 miljoen omdat « het oogenblik slecht zou gekozen zijn om over te gaan tot belangrijke vervreemdingen » (Algemeene Toelichting, blz. 51).

Als besluit stelt uw Commissie U met 4 tegen 2 stemmen voor, de

d'adopter le budget extraordinaire tel qu'il a été approuvé par la Chambre.

Le Président,
CH. MAGNETTE.

Le Rapporteur,
L. BEAUDUIN.

buitengewone begrooting goed te keuren zooals zij door de Kamer werd aangenomen.

De Voorzitter,
CH. MAGNETTE.

De Verslaggever,
L. BEAUDUIN.

I. — Questions posées par la Commission et réponses du Gouvernement.

PREMIÈRE QUESTION. — Au budget des dépenses extraordinaires de 1931, il est prévu une dépense de 50 millions en vue de subsides à accorder à des communes, dans le but d'améliorer la voirie communale et dans le but d'exécuter des travaux pour remédier au chômage.

L'honorable Ministre voudrait-il nous dire dans quelles communes, à concurrence de quel montant et avec quel nombre de chômeurs pareils travaux ont été exécutés?

RÉPONSE. — Beaucoup de travaux entrepris par les communes en vue de combattre le chômage sont en cours d'exécution.

Le département peut dresser une liste des subsides liquidés ou promis en 1931, mais cette liste ne donnerait pas le montant des travaux exécutés, car l'imputation des subsides se fait non suivant la date de l'exécution des travaux mais suivant la date de l'arrêté royal d'allocation.

I. — Vragen door de Commissie gesteld met de antwoorden van de Regeering.

EERSTE VRAAG. — Op de begrooting der buitengewone uitgaven voor 1931 wordt er een uitgave van 50 miljoen voorzien voor toelagen te verleen aan gemeenten ten einde de gemeentewegen te verbeteren en werken uit te voeren die de werkloosheid moeten verhelpen.

De Minister gelieve ons te zeggen in welke gemeenten, voor welk bedrag en met welk aantal werklozen dusdanige werken werden uitgevoerd?

ANTWOORD. — Talrijke werken ondernomen door de gemeenten om de werkloosheid te bestrijden worden thans uitgevoerd.

Het Departement kan een lijst opmaken van de toelagen uitbetaald of beloofd in 1931, maar deze lijst zal niet het bedrag aangeven van de uitgevoerde werken omdat de inschrijving van de toelagen geschiedt, niet volgens den datum van de uitvoering der werken, maar wel volgens den datum van het koninklijk besluit waarbij de toelagen werden toegekend.

En vue de donner satisfaction à la question posée, je donne en annexe une liste des communes qui ont obtenu en 1931, une promesse de subside pour travaux d'amélioration en vue de combattre le chômage.

DEUXIÈME QUESTION. — L'honorable Ministre a bien voulu fournir, l'an dernier, à la Commission du budget extraordinaire, un tableau de répartition de la dépense, prévue pour les *grands travaux*. Cette dépense était évaluée à 2,989 millions au lieu de 1,800 millions autorisée par la loi du 24 avril 1928, soit à 1,189 millions en plus que le devis primitif et au montant qui continue à figurer à l'annexe au budget pour 1932 comme étant celui de la dépense probable.

L'honorable Ministre voudrait-il nous dire :

1^o A combien est estimé actuellement le coût total des travaux en cours et dans le cas où cette estimation ne s'élèverait plus à 2,989 millions, pour quelles raisons il y a lieu de la modifier ?

2^o Quel sera l'effet sur la marche des travaux et sur leur date d'achèvement, de la réduction de 100 millions du crédit prévu dans le tableau de 1931 pour 250,000,000 de francs ?

RÉPONSE. — 1^o Le total des dépenses prévues pour les grands travaux a été estimé l'an dernier à 2,989 millions. Si l'on faisait actuellement une nouvelle estimation détaillée, on arriverait probablement à un total moins élevé à cause de la baisse générale des prix.

Personne ne peut prévoir si les prix unitaires actuels se maintiendront dans l'avenir. D'autre part, certaines parties du programme des grands tra-

Ten einde een bevredigend antwoord te geven op de vraag, geef ik als bijlage een lijst van de gemeenten waaraan, in 1931, een belofte van toelage werd gedaan voor verbeteringswerken met het oog op de bestrijding van de werkloosheid.

TWEEDE VRAAG. — Verleden jaar heeft de Minister aan de Commissie van de Buitengewone Begroting een tabel gelieven over te maken betreffende de verdeling der uitgaven voorzien voor de groote werken. Deze uitgave was geraamd op 2,989 miljoen in stede van de 1,800 miljoen toegestaan door de wet van 24 April 1928, zegge 1,189 miljoen meer dan het oorspronkelijk bestek en dan het bedrag dat verder voorkomt in de bijlage der begroting voor 1932 als zijnde het bedrag der vermoedelijke uitgaven.

De Minister gelieve ons te zeggen :

1^o Op hoeveel thans worden geraamd de globale kosten der loopende werken en, bijaldien deze raming niet meer 2,989 miljoen zou bedragen, om welke redenen zij dienen gewijzigd ?

2^o Welke de weerslag zal zijn op den gang van de werken en op den datum hunner voltooiing, van de vermindering met 100 miljoen van het krediet voorzien in de tabel van 1931 voor een bedrag van 250 miljoen frank.

ANTWOORD. — 1^o Het totaal der uitgaven voorzien voor de groote werken werd verleden jaar geraamd op 2,989 miljoen frank. Moest men thans een nieuwe omstandige raming opmaken, dan zou men waarschijnlijk komen tot een minder hoog totaal wegens de algemeene daling van de prijzen.

Niemand kan voorzien of de huidige eenheidsprijzen in de toekomst zullen gehandhaafd blijven. Anderdeels zijn sommige gedeelten van het program-

vaux ne sont pas encore arrêtées dans le détail. Il ne paraît pas, dès lors, qu'il soit d'un grand intérêt de demander aux ingénieurs de refaire une estimation détaillée du coût des grands travaux.

Pour les prévisions budgétaires, on prévoit actuellement une dépense d'environ 3 milliards de francs.

2^o La réduction de 100 millions de francs du crédit prévu de 250 millions de francs pour le Fonds des grands travaux sera sans influence sur la marche des travaux. Le Fonds des grands travaux disposait au début de cette année-ci d'un reliquat sur les crédits des années antérieures de 215 millions de francs qui, augmenté du crédit de 150 millions de cette année-ci, porte à 365 millions la somme mise à la disposition du Département des Travaux publics pour les grands travaux. Les dépenses à payer cette année ne dépasseront pas cette somme, et, d'autre part, le crédit de 365 millions de francs est suffisant pour qu'aucun travail ne soit différé.

TROISIÈME QUESTION. — L'honorable Ministre pense que les travaux routiers (art. 14, 15 et 16) conviennent particulièrement pour être choisis parmi ceux destinés à remédier au chômage, tant dans les communes où ils sont effectués que dans les carrières ou autres industries fournissant des matières premières. Dans ce cas, l'honorable Ministre n'estimerait-il pas qu'il y aurait lieu d'augmenter considérablement les subsides prévus à ces articles, et de réduire pour un montant équivalent, les crédits destinés pour remédier au chômage.

RÉPONSE. — Il serait désirable d'augmenter les crédits prévus pour les travaux routiers et de réduire pour un montant équivalent les cré-

ma der groote werken nog niet omstandig bepaald. Derhalve schijnt het niet van groot belang te zijn aan de ingenieurs te vragen dat zij een nieuwe omstandige raming van de kosten der groote werken zouden opmaken.

Voor de ramingen op de begrooting voorziet men thans eene uitgave van ongeveer 3 milliarden frank.

2^o De vermindering met 100 miljoen frank van het voorziene krediet van 250 miljoen frank voor het Fonds der groote werken zal zonder invloed zijn op den gang van de werken. Het Fonds der groote werken beschikte in het begin van dit jaar over een saldo op de kredieten der vorige jaren ten bedrage van 215 miljoen frank, en dit saldo gevoegd bij het krediet van 150 miljoen van dit jaar, brengt op 365 miljoen het bedrag dat ter beschikking van het Departement van Openbare Werken is gesteld voor de groote werken. De uitgaven voor dit jaar zullen het bedrag niet overschrijden en anderdeels volstaat het krediet van 365 miljoen frank opdat er geen enkel werk zou worden uitgesteld.

DERDE VRAAG. — De geachte Minister oordeelt dat de werken aan de wegen (artikelen 14, 15 en 16) bijzonder geschikt zijn om te worden gekozen onder de werken bestemd om de werkloosheid te verhelpen zoowel in de gemeenten waar zij worden uitgevoerd als in de steengroeven of andere bedrijven die grondstoffen leveren. Zou de Minister in dit geval niet oordeelen dat de toelagen onder deze artikelen voorzien merkelyk dienen verhoogd en dat de kredieten bestemd om de werkloosheid te verhelpen voor een gelijkwaardig bedrag zouden dienen verminderd.

ANTWOORD. — Het ware wenschelyk de voor de werken aan de wegen voorziene kredieten te verhoogen en de kredieten bestemd om de werkloos-

dits destinés à remédier au chômage. Le Gouvernement, en inscrivant, après le dépôt du projet de budget, un amendement de 50 millions pour la restauration routière a fait dans ce sens un effort assez considérable.

QUATRIÈME QUESTION. — A l'article 91a) du budget des dépenses extraordinaires de 1931, il était prévu un ensemble de dépenses de 20 millions de francs destinées à encourager des améliorations intéressant l'hygiène publique.

Ces dépenses devaient toutefois avoir pour objet principal de remédier au chômage; et tel était aussi le but principal des crédits mis à la disposition du Ministre des Travaux publics, par le même article, pour l'exhaussement et la consolidation des digues.

L'article 1^{er} du Budget extraordinaire pour 1932, paraît viser des dépenses de même nature, bien que nous ne voyons pas quelles sont les mesures diverses de protection de la population qu'annonce l'intitulé de l'article.

L'honorable Ministre voudrait-il indiquer :

1^o Quelles sont, au juste, ces mesures;

2^o A quels travaux ont été affectés les crédits prévus à l'article 91a) du Budget de 1931?

RÉPONSE. — Les 20 millions inscrits à l'article 91a) du Budget des Dépenses extraordinaires de 1931 ont servi à subsidier une série de travaux d'hygiène (égouts, distributions d'eau) — pour la plupart peu importants — mais immédiatement réalisables et répartis dans les diverses provinces afin d'assurer la meilleure utilisation

heid te verhelpen met een gelijkwaardig bedrag te verminderen. De Regeering, met na het indienen van het ontwerp van begrooting een amendement van 50 miljoen in te dienen voor het herstel der wegen, heeft in dien zin een vrij aanzienlijke inspanning gedaan.

VIERDE VRAAG. — Bij artikel 91a) der Begrooting van de Buitengewone uitgaven voor 1931, was er een globaal bedrag van uitgaven voorzien van 20 miljoen frank, bestemd voor de aanmoediging der verbeteringen die de volksgezondheid aanbelangen.

Deze uitgaven moesten echter hoofdzakelijk ten doel hebben de werkloosheid te verhelpen, en dusdanig was ook het bijzonderste doel der kredieten die bij hetzelfde artikel ter beschikking van den Minister van Openbare Werken werden gesteld voor de ophooging en de versteviging der dijken.

Het eerste artikel der buitengewone Begrooting voor 1932 schijnt te slaan op uitgaven van denzelfden aard, ofschoon wij niet inzien welke de onderscheidene maatregelen tot bescherming van de bevolking zijn die door den tekst van het artikel in het vooruitzicht worden gesteld.

De geachte Minister gelieve ons aan te duiden :

1^o Waarin deze maatregelen juist bestaan;

2^o Voor welke werken de bij artikel 91a) der Begrooting van 1931 voorziene kredieten werden besteed?

ANTWOORD. — De 20 miljoen ingeschreven onder artikel 91a) van de begrooting der buitengewone uitgaven voor 1931 hebben gediend om toelagen te verleen voor een gansche reeks hygiënische werken (riolen, waterleidingen) die meestal weinig belangrijk zijn maar onmiddellijk kunnen worden verwezenlijkt en verdeeld zijn

de la main-d'œuvre menacée de chômage.

L'article 1^{er} du Budget extraordinaire de 1932 vise bien des dépenses de même nature. Le libellé de l'article a été étendu pour permettre au Département d'agir lorsque la protection de la population l'exige sans que l'hygiène publique soit intéressée d'une façon aussi directe ou évidente que dans les travaux d'égouts ou de distributions d'eau. Ces dépenses seront généralement nécessitées à l'occasion de l'un ou de l'autre cataclysme.

L'état de la trésorerie et la masse des engagements déjà pris par le département ne permettent pas, au moins pour le moment, de faire de nouvelles promesses de subsides en matière de travaux d'hygiène. Ainsi que le porte le développement, les subsides seront accordés pour des travaux déjà achevés ou ceux encore en cours d'exécution.

CINQUIÈME QUESTION. — La note à l'appui des prévisions des dépenses, au Budget extraordinaire, dit *in fine* des commentaires relatifs à l'article 1^{er} : « Tous les travaux sont terminés ou en cours d'exécution ».

Comment se fait-il que des crédits soient sollicités pour des travaux terminés?

RÉPONSE. — Les subsides promis sont liquidés par acomptes successifs, suivant l'état d'avancement de l'entreprise.

Par suite des formalités nombreuses, la liquidation se fait avec un certain décalage sur l'avancement des travaux. Notamment, le solde n'est liquidé qu'après la réception des travaux et l'approbation du décompte.

over de verschillende provinciën ten einde de beste benutting van de met werkloosheid bedreigde werkrachten te verzekeren.

Het eerste artikel van de Buitengewone Begroting voor 1932, slaat op uitgaven van denzelfden aard. De tekst van het artikel werd verruimd om aan het Departement toe te laten in te grijpen wanneer de bescherming van de bevolking dit eischt zonder dat de volksgezondheid daarbij betrokken zij op even rechtstreeksche of klaarblijkende wijze als in het geval van werken van rioleering of watervoorziening. Deze uitgaven zullen doorgaans noodzakelijk zijn naar aanleiding van een of andere ramp.

De toestand van de Thesaurie en de massa der verbintenissen die door het Departement reeds werden aangegaan laten, althans voor het oogenblik, niet toe nieuwe toelagen op gebied van hygiënische werken te beloven. Zooals in de toelichting wordt gezegd, zullen de toelagen worden verleend voor reeds voltooide werken of voor werken die nog aan den gang zijn.

VIJFDE VRAAG. — In de nota tot staving der ramingen van uitgaven op de Buitengewone begroting, wordt er *in fine* van het commentaar betreffende het eerste artikel gezegd « al de werken zijn voltooid of de uitvoering ervan is aan den gang ».

Hoe gebeurt het dat er kredieten worden aangevraagd voor voltooide werken?

ANTWOORD. — De beloofde toelagen worden vereffend bij achtereenvolgende voorschotten volgens de vordering van het werk.

Ten gevolge van de talrijke formaliteiten, is er een zeker verschil van tijd tusschen de uitbetaling en de vordering van de werken. Onder meer, wordt het saldo enkel vereffend na de oplevering van de werken en de goedkeuring der afrekening.

II. — Questions posées par un membre de la Commission et réponses du Gouvernement.

PREMIÈRE QUESTION. — Par convention du 27 mars 1930, une indemnité forfaitaire de 400,000 francs a été accordée à l'entrepreneur effectuant la fermeture de la claire-voie, pour qu'il active les travaux afin qu'ils soient terminés à la date du 1^{er} juin 1930.

Cette convention a été signée dans le but d'arriver à rétablir la circulation des trains, tramways et voitures sur la voie carrossable du môle de Zeebrugge dans le plus bref délai, en vue du transport des voyageurs venant visiter les expositions du Centenaire.

Le Département pourrait-il nous dire :

1^o La date exacte de la mise en usage de la dite voie;

2^o Combien de trains ont circulé entre cette date et la date normale fixée pour l'achèvement des travaux; combien de voyageurs ils ont transporté?

3^o Combien de voyageurs a transporté pendant la même période, le tramway établi sur le môle?

4^o A combien le Département évalue-t-il le bénéfice réalisé par la convention susdite? Éventuellement le montant du déficit?

RÉPONSE. — 1^o La voie établie sur le môle a été mise en usage le 1^{er} juin 1930.

2^o Sur cette voie ont circulé :

Tous les jours un train dans chaque sens pour les voyageurs arrivant de Harwich ou y allant à partir du 5 juin jusqu'au 15 septembre 1930.

En plus, deux trains par semaine pour la ligne de Hull à partir de juillet jusqu'au 15 septembre 1930.

II. — Vragen door een lid der Commissie gesteld met de antwoorden van de Regeering.

EERSTE VRAAG. — Bij overeenkomst van 27 Maart 1930, werd een vaste vergoeding van 400,000 frank toegekend aan den aannemer van het traliwerk om de werkzaamheden derwijze te bespoedigen dat zij vóór 1 Juni 1930 zouden klaar zijn.

Deze overeenkomst werd ondertekend met het oog op het herstel van het verkeer der treinen, trams en voertuigen op den rijweg van het havenhoofd, van Zeebrugge voor het vervoer van de reizigers die de tentoonstellingen van het Eeuwfeest kwamen bezoeken.

Zou het Departement ons kunnen zeggen :

1^o Den juisten datum van ingebruikstelling van bedoelde baan?

2^o Hoeveel treinen tusschen dezen datum en dien bepaald voor de normale voltooiing der werken daarop gereden hebben en met hoeveel reizigers?

3^o Hoeveel reizigers gedurende hetzelfde tijdperk de tram op het havenhoofd heeft vervoerd?

4^o Op hoeveel het Departement de winst raamt die bedoelde overeenkomst deed maken? Desgevallend welk verlies er was?

ANTWOORD. — 1^o De baan op het havenhoofd werd op 1 Juni 1930 in gebruik gesteld;

2^o Op deze baan reden :

Alle dagen één trein in elke richting voor de reizigers uit of naar Harwich, vanaf 5 Juni tot 15 September 1930;

Bovendien twee treinen per week voor de Hull-lijn, vanaf Juli tot 15 September 1930.

Ils ont transporté :

Pour la ligne de Harwich : Entrée : 15,205 voyageurs; Sortie : 16,252.

Pour la ligne de Hull : Entrée : 7,065 voyageurs; sortie : 6,923.

3^o D'après les renseignements fournis par la Société pour l'exploitation des lignes vicinales d'Ostende et des plages belges, le tramway a transporté environ 16,000 voyageurs sur le môle, du 5 juin au 30 septembre 1930;

4^o Pour amener les voyageurs des bateaux du lieu de débarquement sur le môle à la rive, la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges mettait en service un train navette, dont l'exploitation pendant la saison 1930, allait entraîner une dépense de l'ordre de 80,000 francs.

Cette économie pour la Compagnie a profité également à l'État, attendu que l'exploitation du port de Zeebrugge se fait pour compte à demi entre l'État et la Compagnie.

Mais, il y a surtout le fait, que les compagnies de navigation de Harwich et de Hull avaient envisagé de cesser leurs voyages sur Zeebrugge, si les conditions difficiles du débarquement n'avaient pas été supprimées dans une large mesure.

L'État risquait donc de perdre les avantages indirects résultant du séjour en Belgique de nombreux étrangers, sans compter le tort causé à l'industrie hôtelière, aux expositions du Centenaire et à l'économie générale du pays.

Il n'est évidemment pas possible de chiffrer ces avantages.

DEUXIÈME QUESTION. — Compléter les données statistiques relatives au port de Zeebrugge pour les années 1928, 1929, 1930 et 1931, données

Zij vervoerden :

Voor de Harwich-lijn : aankomst : 15,205 reizigers; vertrek : 16,252 reizigers;

Voor de Hull-lijn : aankomst : 7,065 reizigers; vertrek : 6,923 reizigers;

3^o Blijkens de inlichtingen verstrekt door de Maatschappij voor de exploitatie van de buurtlijnen van Oostende en de Belgische kustplaatsen, heeft de tram ongeveer 16,000 reizigers vervoerd op het havenhoofd van 5 Juni tot 30 September 1930;

4^o Om de reizigers uit de schepen te vervoeren van de plaats der ontscheping op het havenhoofd naar den oever, stelde de Maatschappij der Brugsche haveninrichtingen een over-en weerrijdenden trein in dienst, waarvan de exploitatie, gedurende het seizoen 1930, 80,000 frank ging kosten.

Deze bezuiniging voor de Maatschappij kwam ook den Staat ten goede, vermits de exploitatie van de haven van Zeebrugge geschiedt half voor rekening van den Staat en van de Maatschappij.

Doch vooral dient gewezen op het feit dat de scheepvaartmaatschappijen van Harwich en Hull de mogelijkheid hadden overwogen hunne reizen op Zeebrugge te staken, zoo de bezwaren bij de ontscheping niet in ruime mate werden weggenomen.

De Staat liep dus gevaar de onrechtstreeksche voordeelen te verliezen van het verblijf in België van talrijke vreemdelingen, zonder te rekenen met het nadeel berokkend aan het hotelbedrijf, aan de tentoonstellingen van het eeuwfeest en aan de algemeene economie van het land.

Het is natuurlijk niet mogelijk deze voordeelen te becijferen.

TWEEDE VRAAG. — Men gelieve de statistische gegevens aan te vullen betreffende de haven van Zeebrugge voor de jaren 1928, 1929, 1930 en 1931,

figurant dans le rapport de M. le baron
Gillès de Pélichy.

voorkomende in het verslag van
Baron Gillès de Pélichy.

RÉPONSE. — Voici les données sta-
tistiques demandées :

ANTWOORD. — Ziehier de gevraagde
statistieken :

		CHARGE EN TONNES MÉTRIQUES		
ANNÉES.	Nombre	Jauge en tonnes	à l'entrée	à la sortie
—	de navires.	Moorsom.	—	
JAREN.	—	—	LADING IN METERTON	
—	Aantal schepen.	Maat in Moorsomton.	bij den invoer.	bij den uitvoer.

PORT DE BRUGES. — *Haven van Brugge.*

1928 . . .	733	312,696	355,520	274,284
1929 . . .	820	347,104	436,459	261,134
1930 . . .	601	298,028	389,983	153,797
1931 . . .	480	221,677	266,846	104,546

CANAL MARITIME. — *Zeekanaal.*

1928 . . .	97	131,125	261,713	5
1929 . . .	110	144,432	290,740	—
1930 . . .	106	159,626	327,331	—
1931 . . .	96	150,278	290,100	4,851

PORT DE ZEEBRUGGE. — *Haven van Zeebrugge.*

1928 . . .	652	743,050	45,284	167,186
1929 . . .	710	783,396	69,914	178,890
1930 . . .	708	843,595	49,742	174,670
1931 . . .	842	930,371	36,497	207,854

MOUVEMENT GÉNÉRAL. — *Algemeene beweging.*

1928 . . .	1482	1,186,871	662,517	441,475
1929 . . .	1640	1,274,932	797,113	440,024
1930 . . .	1415	1,301,249	767,056	328,467
1931 . . .	1418	1,302,326	593,443	317,251

TROISIÈME QUESTION. — Y a-t-il eu des raisons sérieuses, pendant les années 1928, 1929, 1930 et 1931, de redouter un manque de largeur, et de profondeur de la passe de l'Escaut?

RÉPONSE. — L'Administration des Ponts et Chaussées ne peut fournir les renseignements en ce qui concerne la situation des passes de l'Escaut, durant les années 1928 à 1931, pour la raison que tout ce qui se rapportait à l'Escaut dépendait de l'Administration de la Marine depuis 1927.

Si l'honorable membre visait la passe du Zand qui donne accès au port de Zeebrugge, on peut répondre qu'il n'y a pas eu d'atterrissements relevés dans cette passe depuis 1928.

QUATRIÈME QUESTION. — Où en est l'application de l'article 5 de la Convention de 1928? Qui est commissaire spécial? Où sont ses rapports? Prière de les communiquer à la Commission.

RÉPONSE. — La Compagnie des Installations Maritimes de Bruges tient une comptabilité distincte pour toutes les recettes et les dépenses du port de Zeebrugge.

Le commissaire spécial de l'État auprès de cette Compagnie est M. Millemcam, Ingénieur en chef Directeur à l'Administration Centrale des Ponts et Chaussées à Bruxelles.

Les rapports du Commissaire ont été transmis régulièrement au Ministre sous forme de notes; celles-ci constituent des documents qui sont uniquement destinés au Ministre et ne peuvent donc être communiquées à la Commission.

CINQUIÈME QUESTION. — Dans quelles conditions a été constituée la Commission qui étudie le problème des dragages du port de Zeebrugge, dont on a parlé M. le Ministre des

DERDE VRAAG. — Bestonden er ernstige redenen, gedurende de jaren 1928, 1929, 1930 en 1931, om te vreezen voor een gemis van breedte en diepte van de vaargeul der Schelde?

ANTWOORD. — Het Bestuur van Bruggen en Wegen kan de inlichtingen niet verstrekken omtrent den toestand van de Schelde-vaargeulen, gedurende de jaren 1928 tot 1931, omdat al wat betrekking heeft tot de Schelde sedert 1927 afhangt van het Bestuur van Zeewezen.

Bedoelde het geachte lid de vaargeul van de Zand, die toegang geeft tot de haven van Zeebrugge, dan kan men hem antwoorden dat sedert 1928 er in deze geul geen aanslibbingen werden vastgesteld.

VIERDE VRAAG. — Hoever staat de toepassing van artikel 5 van de Overeenkomst van 1928? Wie is bijzondere commissaris? Waar zijn de verslagen? Vriendelijk verzoek ze mede te deelen aan de Commissie.

ANTWOORD. — De Maatschappij van Brugge-Zeevaartinstellingen heeft een afzonderlijke boekhouding voor alle ontvangsten en uitgaven van de haven van Zeebrugge.

De bijzondere Staatscommissaris bij deze Maatschappij is de heer Millemcam, hoofdingenieur bestuurder bij het Hoofdbestuur van Bruggen en Wegen te Brussel.

De verslagen van den commissaris werden geregeld aan den Minister overgemaakt onder den vorm van nota's; dit zijn documenten die enkel bestemd zijn voor den Minister en dus niet aan de Commissie kunnen medegedeeld worden.

VIJFDE VRAAG. — In welke omstandigheden werd de Commissie aangesteld die het vraagstuk der baggerwerken in de haven van Zeebrugge bestudeert, waarvan de Minister van

Travaux publics à la séance du 24 janvier, à la Chambre des Représentants? (*Annales parlementaires* p. 510). Quelle est sa mission? Quelle est sa composition?

RÉPONSE. — Par arrêté ministériel du 12 novembre 1931, une Commission a été instituée qui est chargée de faire rapport sur divers projets présentés, tendant à améliorer la situation créée par la fermeture de la claire-voie et qui a pour mission de proposer, si possible, une solution qui, tenant compte de cette nouvelle situation, donne satisfaction à la navigation tout en réduisant les dépenses annuelles de dragages à un minimum et en tous cas, restant dans les limites des crédits alloués.

Font partie de cette Commission :

a) Comme délégués de l'Administration des Ponts et Chaussées.

MM. Descans, Directeur Général des Ponts et Chaussées, président;

Maertens, Directeur Général de la Voirie communale, Chef de Cabinet;

Verstraete, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées;

Bonnet, Ingénieur en chef Directeur des Ponts et Chaussées,

Millecam, Ingénieur en chef Directeur des Ponts et Chaussées;

Verschoore, Ingénieur en chef Directeur des Ponts et Chaussées;

Lagrou, Ingénieur principal directeur des Ponts et Chaussées.

b) Comme délégués de l'Administration de la Marine :

MM. Goor, Conseiller nautique;

Lauwereins, Directeur adjoint du Pilotage, à Ostende.

Openbare Werken sprak in de Kamervergadering van 24 Januari? (*Parlementaire Handelingen*, blz. 510). Welke is haar taak? Welke is haar samenstelling?

ANTWOORD. — Bij ministerieel besluit van 12 November 1931 werd een Commissie ingesteld, belast verslag op te maken over verscheidene ingediende ontwerpen tot verbetering van den toestand veroorzaakt door het sluiten van het traliwerk, en die tot taak heeft zoo mogelijk een oplossing voor te stellen, die, rekening houdend met den nieuwen toestand, voldoening geeft aan de scheepvaart terwijl de jaarlijksche uitgaven voor de baggerwerken tot een minimum worden teruggebracht en, in ieder geval, binnen de grenzen van de toegekende kredieten blijven.

Maken deel uit van deze Commissie :

a) Als afgevaardigden van het Bestuur van Bruggen en Wegen :

MM. Descans, directeur-generaal van Bruggen en Wegen, voorzitter;

Maertens, directeur-generaal van de Gemeentewegen, kabinetsoverste;

Verstraete, inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen;

Bonnet, hoofdingenieur directeur van Bruggen en Wegen;

Millecam, hoofdingenieur directeur van Bruggen en Wegen;

Verschoore, hoofdingenieur directeur van Bruggen en Wegen;

Lagrou, eerstaanwezend ingenieur directeur van Bruggen en Wegen.

b) Als afgevaardigden van het Bestuur der Marine :

MM. Goor, scheepvaartkundig raadsheer;

Lauwereins, directeur adjunct van den Loodsdienst, te Oostende.

c) Comme délégués de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges :

MM. Bouckaert, Directeur Général honoraire des Ponts et Chaussées;

Cousin, Ingénieur;

Mavaut, Directeur Général honoraire au Département de l'Industrie, du Travail et de la Prévoyance Sociale;

Melaerts, Capitaine du Port, Administrateurs de la Compagnie.

M. Lauwers, hydrographe principal à Ostende peut être entendu par cette Commission comme expert et de ce fait être chargé des observations dans le port et en mer.

SIXIÈME QUESTION. — *Claire-voie.* —

1. Quand a été décidée la fermeture de la claire-voie?

2. Ce travail a-t-il donné lieu à une adjudication publique ou restreinte? Éventuellement quelles furent les soumissions déposées et à combien se montaient-elles?

A quelle date ont commencé les travaux?

Combien ont-ils coûté jusqu'à maintenant?

A combien la dépense totale est-elle estimée?

3. Au fur et à mesure qu'ils s'exécutaient, a-t-on observé l'influence que cela pouvait avoir sur le volume des dragages à effectuer?

4. Depuis que la claire-voie est fermée, ce volume est-il inférieur à ce qu'il était avant 1928?

5. A quelle époque le devis estimatif qui a servi de base à l'adjudication a-t-il été élaboré?

(Cahier des charges n° 138 de 1927.)

RÉPONSE. — Le Comité mixte institué en 1921 en vue de l'examen

c) Als afgevaardigden van de Maatschappij der Zeevaartinstellingen van Brugge :

De heeren Bouckaert, eere-directeur-generaal van Bruggen en Wegen;

Cousin, ingenieur;

Mavaut, eere-directeur-generaal bij het Departement van Nijverheid, Arbeid en Sociale Voorzorg;

Melaerts, havenkapitein, beheerders van de Maatschappij.

De heer Lauwers, eerstaanwezend hydrograaf te Oostende mag door deze Commissie gehoord worden als deskundige en daartoe belast worden met waarnemingen in de haven, en in zee.

ZESDE VRAAG. — *Tralie-werk.* —

1. Wanneer werd besloten het tralie-werk te sluiten?

2. Werd dit werk bij openbare of beperkte aanbesteding toegewezen? Welke aanbestedingen werden eventueel ingediend en hoeveel bedroegen zij?

Op welken datum vingen de werken aan?

Hoeveel hebben zij tot nog toe gekost?

Op hoeveel wordt de totale uitgave geraamd?

3. Heeft men, naar gelang zij uitgevoerd werden, nagegaan welken invloed dit kan hebben op den omvang der uit te voeren baggerwerken?

4. Is deze omvang, sedert het tralie-werk werd gesloten, kleiner dan voor 1928?

5. Wanneer werd het ramingsbestek, dat tot grondslag voor de aanbesteding diende, opgemaakt?

(Lastkohieren n° 138 van 1927.)

ANTWOORD. — a) Het gemengd comiteit, ingesteld in 1921 met het

des questions ayant trait à l'exploitation du port de Zeebrugge, a proposé, en séance du 26 avril 1922, de remplacer au plus tôt toute la claire-voie par une digue munie d'une voie carrossable, le coût de ce travail étant en ce moment estimé à 3 millions 700,000 francs.

b) Les travaux de fermeture de la claire-voie ont été mis en adjudication publique le 26 août 1927.

Deux offres furent déposées. Elles émanaient :

- 1° De MM. De Jonghe et fils fr. 9,493,162 12
- 2° De MM. Cock et Klop-rogge 9,230,860 15

La soumission de MM. De Jonghe et fils fut approuvée.

Les travaux furent commencés le 15 février 1928 et terminés le 10 janvier 1931.

Les travaux ont coûté fr. 10 millions 207,939-06.

c) La quantité des dragages effectués en une année est fonction de plusieurs éléments. La formation de dépôts dans la rade de Zeebrugge est une question extrêmement complexe. Pour déceler l'influence de la modification d'un de ces éléments, en l'occurrence la fermeture de la claire-voie, il aurait fallu que toutes les autres conditions restassent les mêmes : profondeur moyenne, surface des fonds relativement à la surface du niveau de marée basse, c'est-à-dire configuration du fond, ainsi que les conditions météorologiques et finalement les exigences de la navigation, par exemple, les dragages exécutés en un point déterminé, en vue de l'arrivée d'un bateau.

Quoi qu'il en soit, l'examen de la situation a été fait pendant la durée effective de la fermeture, laquelle s'est étendue de février 1928 à septembre 1929. Des sondages généraux de

oog op het onderzoek van de vraagstukken betreffende de exploitatie van de haven van Zeebrugge, heeft in zijn vergadering van 26 April 1922 voorgesteld zoo spoedig mogelijk het gansche traliwerk te vervangen door een dijk met rijweg; op dit oogenblik waren de kosten van dit werk geraamd op 3,700,000 frank;

b) De openbare aanbesteding voor de werken tot sluiten van het traliwerk had plaats op 26 Augustus 1927.

Twee aanbiedingen werden gedaan, uitgaande van :

- 1° De heeren De Jonghe en Zoon : fr. 9,493,162-12;
- 2° De heeren Cock en Klop-rogge : fr. 9,230,860-15.

De inschrijving van de heeren De Jonghe en Zoon werd goedgekeurd.

De werken werden aangevat op 15 Februari 1928 en voltooid op 10 Januari 1931.

Zij hebben fr. 10,207,939-06 gekost.

c) De hoeveelheid der baggerwerken in een jaar uitgevoerd hangt af van verschillende factoren. Het tot stand komen van ondiepten in de reede van Zeebrugge is een uiterst ingewikkeld vraagstuk. Om den invloed van de wijziging een dezer factoren te ontdekken in onderhavig geval, het sluiten van het traliwerk, hadden alle ander voorwaarden moeten ongewijzigd blijven; gemiddelde diepte, oppervlakte van de diepten op het peil van de lage tij, uiterlijke vorm van de diepte, alsmede meteorologische voorwaarden en, ten slotte, de eischen van de scheepvaart bij voorbeeld, de baggerwerken uitgevoerd op een bepaald punt met het oog op de aankomst van een schip.

Wat er ook van zij, het onderzoek van den toestand werd gedaan gedurende het tijdperk van de werkelijke sluiting die liep van Februari 1928 tot September 1929. Algemeene pei-

la rade furent effectués en février et novembre 1928, en avril et août 1929. La comparaison des plans de sondages et des cubes dragués dans l'intervalle des levés ont conduit à la conclusion que les atterrissements avaient augmenté le long du môle, mais avaient diminué dans le restant de la rade.

d) Ci-dessous quelques chiffres des cubes dragués, calculés sous profil dans la rade (avant chenal et emplacement d'accostage le long du môle, ainsi que les profondeurs moyennes sous la cote zéro et les surfaces correspondantes) :

DATES	Cube dragué m3.	Profondeur moyenne sous la marée basse.
DATUMS	Gebaggerde hoeveelheid.	Gemiddelde diepte onder de lage-tij.
Février 1927—février 1928	1,234,417	3 ^m 749
<i>Februari 1927—Februari 1928</i>		
Février 1928—avril 1929	1,415,354	3 ^m 733
<i>Februari 1928—April 1929</i>		
Avril 1929—février 1930	994,810	3 ^m 574
<i>April 1929—Februari 1930</i>		
Février 1930—janvier 1931	2,105,137	3 ^m 752
<i>Februari 1930—Januari 1931</i>		
Janvier 1931—février 1932	2,169,049	4 ^m 226
<i>Januari 1931—Februari 1932</i>		

La profondeur moyenne a donc augmenté. Les cubes dragués ont également augmenté depuis la fermeture de la claire-voie, mais si les cubes dragués par la C. I. M. B. étaient alors conditionnés par les nécessités momentanées de la navigation, ils sont, depuis que les dragages s'exécutent par l'État, déterminés, en outre, par le programme inscrit à la convention-loi du 2 avril 1929, qui impose notamment le maintien constant de la profondeur de 6 mètres sous marée basse dans le chenal d'accès vers l'écluse maritime.

lingen in de reede werden gedaan in Februari en November 1928, in April en Augustus 1929. De vergelijking der plans van de peilingen en van de uitgebaggerde hoeveelheid tusschen de metingen hebben geleid tot het besluit dat de aanslibbingen hadden toegenomen langsheen het havenhoofd, maar afgenomen hadden in het overige van de reede.

d) Hieronder enkele cijfers betreffende de gebaggerde hoeveelheden, berekend onder profiel in de reede (vóór de vaargeul en de aanlegplaats langsheen het havenhoofd, alsmede gemiddelde diepten onder peil nul, en overeenstemmende oppervlakten) :

De gemiddelde diepte nam bijgevolg toe. De gebaggerde hoeveelheid is eveneens gestegen sedert het afsluiten van het traliewerk, maar zoo de hoeveelheid gebaggerd door de Maatschappij Zeebrugge dan werd beïnvloed door de tijdelijke noodwendigheden van de scheepvaart, wordt zij sedert de baggerwerken door den Staat worden uitgevoerd, bovendien bepaald door het programma ingeschreven in de overeenkomst-wet van 2 April 1929, die onder meer oplegt dat er een bestendige diepte van 6 meter onder de lage tij dient gehandhaafd in de vaargeul die toegang verleent tot de zee-sluis.

Rien ne permet d'affirmer que le cube des dragages ira constamment en augmentant, la modification du régime des courants résultant de la fermeture du môle, tendra vers un équilibre nouveau qui n'est pas encore atteint, mais le sera peut-être prochainement.

e) Le devis estimatif qui a servi de base à l'adjudication avait été dressé en octobre 1924 et s'élevait à 6 millions de francs.

Niets laat toe te bevestigen dat de uitgebaggerde hoeveelheid gestadig zal toenemen, daar de wijziging van het regime der stroomingen voortspruitende uit de afsluiting van het havenhoofd, zal leiden tot een nieuw evenwicht dat nog niet is bereikt maar misschien eerlang zal bereikt worden.

e) Het ramingsbestek dat heeft gediend tot grondslag voor de aanbesteding, werd opgemaakt in October 1924 en bedroeg 6 millioen frank.