

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 28 JANVIER 1909.

Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1909 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1909 s'élève à 17,906,482 francs, soit une diminution de 566,000 francs sur les crédits alloués pour 1908.

Les dépenses ordinaires présentent une augmentation de 178,930 francs, provenant principalement des majorations de traitement dans les conditions réglementaires et d'un certain renforcement du personnel des ponts et chaussées, devenu nécessaire. Le service du Palais de Justice de Bruxelles réclame aussi une augmentation de dépense de 12,000 francs.

L'aménagement de la bibliothèque et des bureaux de l'administration centrale et les travaux extraordinaires à exécuter à certains édifices désignés à l'article 9 donnent lieu à des charges temporaires s'élevant à 230,000 francs.

Les dépenses exceptionnelles inscrites au Budget des Travaux publics s'élèvent à 1,375,000 francs, soit en moins pour l'exercice 1909, 745,000 fr., les crédits alloués en 1908 pour les dépenses exceptionnelles s'étant élevés à 2,126,000 francs.

EXAMEN DANS LES SECTIONS.

Il n'y a pas eu de discussion générale dans les sections, mais des observations spéciales et diverses y ont été faites. Comme les années précédentes, elles ont porté principalement sur les points suivants, dont plusieurs membres ont recommandé l'étude à la sollicitude du Gouvernement : questions du minimum de salaire et de chômage ; retards dans l'exécution des

(1) Budget, n° 4^{XIII}.

(2) La section centrale, présidée par M. Harmignie, était composée de MM. Debunne, Braun, Claes, Polet, Visart de Bocarmé, Gravis.

travaux publics nombreux et importants qui sont entrepris; tableau de leur état d'avancement qui a été plusieurs fois réclamé et plusieurs fois promis; mesures à prendre pour prévenir les inondations, spécialement dans la région du Bas-Escaut; études et projets relatifs aux canaux du Centre, de Charleroy, de la Meuse au Rhin, de Gand à Ostende, canal du pays de Waes, etc.; développement inégal et peu proportionnel de la voirie de l'État dans les différentes provinces, parmi lesquelles la province d'Anvers serait la moins favorisée.

Le Budget a été adopté par 7 voix contre 6 et 4 abstentions dans la 1^{re} section; par 11 voix contre 7 et 2 abstentions dans la 2^{me} section; par 14 voix et 5 abstentions dans la 3^{me} section; à l'unanimité sauf 2 abstentions dans la 4^{me} section; par 10 voix contre 2 dans la 5^{me} section; par 12 voix contre 2 et 3 abstentions dans la 6^{me} section.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Une discussion générale, à laquelle a été consacrée seulement une partie de la première séance, a donné lieu d'abord à quelques observations sur les préoccupations d'économie qui ont amené une réduction assez importante des dépenses exceptionnelles. Un membre a exprimé l'avis qu'elle dépasse la limite de ce que les circonstances financières justifient et craint que l'achèvement de certains travaux nécessaires ou très utiles soit retardé. Il est certain qu'il serait regrettable d'ajourner ceux dont l'exécution a une influence immédiate sur le développement de la prospérité nationale.

L'éternelle question de l'Espierre a occupé la section centrale, en même temps que celle de la corruption des cours d'eau en général. La nécessité de remédier enfin à des abus et à des inconvénients devenus excessifs, par des mesures administratives ou législatives, a paru évidente. En particulier, la contamination permanente et croissante des cours d'eau et des canaux de la Flandre par les eaux de l'Espierre a pris les proportions d'une calamité intolérable. Un membre a rappelé un discours prononcé par lui à la Chambre en 1907, pour suggérer une solution qui seule, d'après lui, serait efficace, puisque l'épuration des eaux de l'Espierre et la construction d'un barrage à la frontière sont des opérations également impossibles. Il a fait remarquer que les frais de cette solution réalisée sur le territoire belge devraient, à bon droit, être mis à la charge de la France ou des industriels français entièrement responsables de la contamination de la rivière et de l'énorme augmentation de son débit moyen, porté artificiellement de 3,000 mètres cubes à plus de 130,000 mètres cubes par jour.

La section centrale a décidé de poser une question à M. le Ministre à ce sujet.

Voici cette question, avec la réponse que le rapporteur a reçue :

La corruption des eaux de l'Espierre continue à produire dans les deux Flandres les plus graves inconvénients. Le mal paraît même s'aggraver chaque

année. N'entre-t-il pas dans les intentions du Gouvernement de prendre enfin des mesures efficaces pour y porter remède? A-t-il examiné les solutions préconisées dans les discussions parlementaires?

RÉPONSE :

La question fait l'objet des préoccupations et des études de mon Département.

La section centrale exprime l'espoir que les études du Département aboutiront bientôt à des résultats réels.

* * *

A la demande d'un de ses membres, la section centrale a décidé d'adresser à M. le Ministre plusieurs questions relatives à l'automobilisme et très actuelles. Les voici avec les réponses reçues :

1° Quand le Gouvernement compte-t-il mettre en vigueur les nouvelles dispositions concernant la circulation des automobiles et visant notamment le numérotage des voitures et l'obligation pour les chauffeurs d'être porteurs d'un permis de conduire délivré après examen?

RÉPONSE : .

Les nouvelles dispositions concernant la circulation des automobiles et le numérotage des voitures ne tarderont pas à paraître.

Quant à la question de l'obligation pour les chauffeurs d'être porteurs d'un permis de conduire, elle devra éventuellement faire l'objet d'un projet de loi.

2° A la demande de l'Automobile-Club et du Moto-Club de Belgique, l'Administration des Ponts et Chaussées a fait établir récemment sur la route de Bruxelles à Charleroi des bandes de roulement en béton, entre la Petite Espinette et le village de Waterloo, soit sur une distance de 5 kilomètres.

Des automobilistes compétents estiment que l'exécution de ce travail a laissé à désirer. Les bandes sont trop étroites; elles devraient avoir 40 centimètres de largeur au moins; elles ne sont pas suffisamment unies et les pavés qui les bordent auraient dû être relevés. Ces imperfections, inséparables d'un premier essai, peuvent facilement être évitées désormais et ne doivent dès lors pas faire condamner le système préconisé par les deux associations susmentionnées. Les bandes de roulement utilisées depuis plusieurs années en Angleterre et en Italie y donnent pleine satisfaction. Elles n'entraînent qu'une dépense de 7,000 francs par kilomètre, alors que la réfection complète de la chaussée sur une largeur de 6 mètres en tar-macadam ou en pavés neufs coûterait dix fois plus. Dans un pays qui compte autant de mauvaises routes que le nôtre, les bandes de roulement présentent l'immense avantage de pouvoir à peu de frais et immédiatement les rendre praticables non seulement aux automobiles, mais à tous les véhicules en général.

Comme solution provisoire et en attendant la reconstitution progressive de tout notre réseau voyer, elles procurent le meilleur mode d'amélioration de nos vieilles chaussées pavées. Parmi celles où les bandes de roulement seraient nécessaires sans retard, il convient de citer Bruxelles-Gand-Bruges-Ostende, Tirlemont-Liège et Vilvorde-Malines-Anvers.

RÉPONSE.

La période d'usage du premier tronçon exécuté n'est pas assez longue pour qu'il soit possible de porter un jugement définitif.

D'autre part, l'essai de bandes de roulement sur d'autres routes est à l'étude.

5° *M. le Ministre a promis l'année dernière en réponse à une question de la section centrale, de faire dresser la liste des endroits qui constituent de véritables agglomérations au sens de l'article 16 de l'arrêté royal du 4 août 1899 sur la police du roulage.*

RÉPONSE.

Le travail est très avancé. Aussitôt qu'il sera terminé, je le ferai publier.

4° *Les poteaux-indicateurs des routes sont absolument défectueux. Leurs branches étant mobiles, sont souvent tournées et induisent les voyageurs en erreur. D'autres fois, elles sont brisées ou arrachées. Parfois encore leurs inscriptions sont illisibles faute d'avoir été repeintes en temps utile. Pourquoi ne généralise-t-on pas l'usage des plaques indicatrices aux entrées et sorties des agglomérations comme cela se pratique en France et en Allemagne?*

RÉPONSE.

La question d'un nouveau système de bornage et d'indication fait l'objet des études de mon département. — Elles ne tarderont pas à aboutir.

8° *Les expériences de goudronnage continuées cette année sur les empierrements de la Flandre occidentale ont donné à nouveau de bons résultats.*

Il conviendrait, des lors, de les étendre à d'autres routes très fréquentées par les automobilistes, par exemple à celles de Bruxelles-Wavre-Namur; de Namur-Dinant-Heer-Agimont; de Louvain-Tirlemont; de Liège-Spa, etc., où les inconvénients de la poussière suscitent des plaintes justifiées.

RÉPONSE.

L'usage de produits combattant la poussière sera généralisé autant que possible.

La section centrale a chargé le rapporteur de poser à M. le Ministre plusieurs questions relatives à des travaux hydrauliques importants, au point de vue de certains arrondissements, ou même, du pays entier.

Voici ces questions avec les réponses qui s'y rapportent :

1° Où en est l'étude de la canalisation du Démer entre Diest et Werchter et de la construction de deux nouveaux canaux pour relier le Démer d'une part en amont, au canal d'embranchement vers Hasselt et d'autre part, en aval, au canal de Louvain ?

RÉPONSE.

Je ne puis que me référer, en ce qui concerne l'étude de la canalisation dont il s'agit, à la réponse qui a été faite à la section centrale chargée d'examiner le projet de Budget ordinaire des Travaux publics pour l'exercice 1908, à propos d'une question se rapportant au même objet.

2° Quelles mesures M. le Ministre compte-t-il prendre pour améliorer le régime de la basse Dyle aux abords du Sennegat et de l'embouchure du canal de Louvain ?

RÉPONSE.

Les travaux d'amélioration projetés au régime de la basse Dyle aux abords du Sennegat et de l'embouchure du canal de Louvain sont conçus de manière à supprimer le coude brusque que présente en cet endroit le cours de la basse Dyle.

3° Il n'y a plus de crédit demandé pour les travaux d'amélioration de la Lys. Seront-ils retardés ?

RÉPONSE.

Les crédits nécessaires à l'exécution des travaux d'amélioration de la Lys, sont demandés au budget extraordinaire et non au budget ordinaire.

4° Depuis plusieurs années des crédits importants ont été consacrés à l'amélioration du canal de Gand à Ostende, spécialement à l'élargissement, à l'approfondissement et à la rectification de la partie comprise entre Gand et Bruges, en 1904 : 1,350,000 francs; en 1905 : 500,000 francs; en 1906 : 750,000 francs; en 1907 : 1,500,000 francs. Les crédits sollicités pour ces travaux au budget des dépenses extraordinaires en 1908 s'élevaient à 50,000 francs seulement parce que les crédits alloués les années précédentes laissaient des excédents suffisants. La navigabilité de ce canal pour les bateaux d'intérieur dont la longueur et le tirant d'eau dépassent les dimensions usitées

autrefois est d'un intérêt capital pour les ports d'Ostende, de Bruges et de Gand. La prospérité du port de Bruges en dépend tout particulièrement. Le commerce des deux Flandres attache à cette question une grande importance. Cependant le bruit a été répandu que les travaux d'amélioration du canal de Gand à Ostende allaient être ajournés ou retardés.

Interrogé au sujet de la date probable de l'achèvement de ces travaux par un membre de la Chambre, le Gouvernement lui a fait la réponse suivante, le 22 décembre 1908 :

« Les travaux en cours de rectification, d'élargissement et d'approfondissement du canal de Bruges à Gand avancent régulièrement; il en est de même de l'étude des travaux encore en projet. Il est impossible de fixer, dès maintenant, même approximativement, la date d'achèvement de ces travaux, laquelle dépendra des difficultés qu'on pourra rencontrer et des moyens financiers que la législature mettra à la disposition du Gouvernement. »

Cette réponse est un peu sibylline.

M. le Ministre des Travaux publics ne pourrait-il pas donner l'assurance que l'amélioration du canal de Gand à Ostende restera au premier rang des entreprises en cours et ne sera pas retardée sans nécessité absolue? Il serait désastreux de laisser longtemps improductives les grandes dépenses déjà faites et la gravité des intérêts en cause mérite toute la sollicitude du Gouvernement.

RÉPONSE.

Canal de Gand à Ostende.

Les travaux d'amélioration du canal de Gand à Bruges ne seront pas retardés sans nécessité absolue.

D'importants travaux à effectuer aux abords du siphon du Lappersfort, à Bruges, seront encore mis prochainement en adjudication.

A plusieurs reprises, à l'occasion des budgets antérieurs, l'application de l'article 5 du règlement du 9 décembre 1903, dont la publication avait fait espérer aux cantonniers des routes une indemnité, puis l'acquisition de bicyclettes, avait fait l'objet d'une demande de renseignements.

Un membre de la section centrale a désiré qu'une nouvelle question fût posée à ce sujet.

M. le Ministre a-t-il terminé l'examen de la question des indemnités à accorder aux cantonniers qui ont fait l'acquisition d'une bicyclette pour effectuer leur service?

N'estime-t-il pas que le moment est venu de mettre en vigueur l'article 5 du règlement du 9 décembre 1903 ?

RÉPONSE :

Des mesures sont prises en vue de la liquidation de ces indemnités.

Mon Département examine dans quelle mesure il convient de mettre en vigueur l'article 5 du règlement.

Quoique cette affaire n'ait pas une importance capitale, il est à désirer qu'une décision définitive intervienne.

* * *

La section centrale a remarqué que la continuation de la restauration du château des Comtes, à Gand, ne figurait pas dans le Budget.

Le budget ne comprend aucun crédit pour la restauration du Château des Comptes à Gand. M. le Ministre a-t-il l'intention de suspendre ce travail ?

RÉPONSE :

La restauration du Château des Comtes semble avoir atteint sa limite. Toutefois, un nouveau projet de restauration partielle est encore à l'étude.

* * *

Depuis assez longtemps déjà la commune de Knocke-sur-Mer réclame la réfection, fort nécessaire, du reste, de la route qui relie l'aggloméré de cette station balnéaire au littoral.

Une question a été posée à ce sujet. La voici avec la réponse de M. le Ministre.

L'Administration des Ponts et Chaussées a dressé un projet de réfection de la route qui relie l'aggloméré de Knocke-sur-Mer au littoral. Actuellement l'état défectueux de cette voie de communication entrave absolument la prospérité de cette station balnéaire dotée naturellement de grands avantages. Les plans et devis de ce travail sont faits; ils paraissent pouvoir bientôt être approuvés définitivement. L'exécution de ce projet comporte une dépense de 300,000 fr. environ, mais le développement immédiat de cette localité intéressante procurerait sans aucun doute à l'État et à la commune toutes les compensations désirables, même au point de vue financier. M. le Ministre ne pourrait-il prendre sans tarder une décision au sujet de ce travail si nécessaire et si désiré ?

RÉPONSE :

La route sera réfectionnée dès que la commune de Knocke aura achevé les travaux d'égouts qui lui incombent. Ces derniers travaux doivent nécessairement être terminés avant que je ne puisse donner l'ordre de commencer la réfection de la route.

* * *

La section centrale a jugé opportun de reproduire une question, déjà posée à plusieurs reprises à l'occasion des budgets antérieurs, qui est importante aux yeux de la Chambre, comme le prouvent les observations faites à ce sujet dans les discussions parlementaires. On s'est plaint souvent, et avec raison, de manquer des renseignements désirables sur les travaux en cours et sur leur état d'avancement, au moment de la discussion du Budget extraordinaire.

La réponse du Ministre permet d'espérer qu'à l'avenir la Chambre obtiendra satisfaction sur ce point dans toute la mesure possible.

QUESTION K².

M. le Ministre ne pourrait-il pas joindre au prochain projet de budget de dépenses extraordinaires un tableau des travaux en cours et de leur état d'avancement ?

RÉPONSE :

Il sera satisfait en temps opportun à cette demande.

* * *

La section centrale a adopté le Budget par 3 voix contre 1, et approuvé le présent rapport.

Le rapporteur,

AMÉDÉE VISART.

Le Président,

ALPH. HARMIGNIES.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 28 JANUARI 1909.

Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1909 ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT DOOR
DEN HEER VISART DE BOCARMÉ.

MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van Begrooting voor het Ministerie van Openbare Werken, dienstjaar 1909, bedraagt 17,906,482 frank, hetzij 566,000 frank minder dan de kredieten toegestaan in 1908.

Op de gewone uitgaven is er 178,950 frank verhooging, voornamelijk ten gevolge van de vermeerderingen van jaarwedde, door het reglement voorzien, en eene versterking van het personeel van Bruggen en Wegen die noodig was geworden. De dienst van het Justitiepaleis te Brussel zal 12,000 frank meer kosten.

De doelmatige inrichting der bibliotheek en der bureeuen van het hoofdbestuur, alsmede de buitengewone werken uit te voeren aan sommige gebouwen, opgegeven onder artikel 9, zullen tijdelijke lasten verwekken, die 230,000 frank beloopten.

Voor het dienstjaar 1909 zijn er 745,000 frank minder uitzonderlijke uitgaven uitgetrokken op de begrooting; zij bedragen 1,375,000 frank, tegen 2,126,000 frank in 1908.

ONDERZOEK IN DE AFDEELINGEN.

In de Afdeelingen had er geene algemeene beraadslaging plaats, doch bijzondere opmerkingen van verschillenden aard werden gemaakt. Evenals in vroegere jaren, betroffen zij voornamelijk de volgende punten, waarvan het onderzoek door verschillende leden aan de bezorgdheid van de Regeering werd aanbevolen : minimumloon en werkloosheid ; laattijdige uitvoer-

(1) Begrooting, n^o 4, XIII.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Harmignie, bestond uit de heeren Debunne, Braun, Claes, Polet, Visart de Bocarmé, Gravis.

ring van talrijke, belangrijke aangevangen werken; tabel van hunne vordering, reeds dikwijls gevraagd en even dikwijls toegezegd; maatregelen tot voorkoming van overstromingen, vooral in de streek der Neder-Schelde; studiën en ontwerpen betreffende de vaarten van het Centrum, van Charleroi, van de Maas naar den Rijn, van Gent op Oostende en de vaart van het land van Waas, enz.; ongelijke en ongeëvenredigde uitbreiding van de Rijkswegen in verscheidene provinciën, waaronder Antwerpen, naar het schijnt, de minst begunstigde zijn zou.

De Begrooting werd goedgekeurd met 7 stemmen tegen 6 en 4 onthoudingen in de 1^e Afdeeling; met 11 stemmen tegen 7 en 2 onthoudingen in de 2^e Afdeeling; met 14 stemmen en 5 onthoudingen in de 3^e Afdeeling; eenparig min 2 onthoudingen in de 4^e Afdeeling; met 10 stemmen tegen 2 in de 5^e Afdeeling; met 12 stemmen tegen 2 en 5 onthoudingen in de 6^e Afdeeling.

ONDERZOEK IN DE MIDDENAFDEELING.

Eene algemeene beraadslaging, waaraan slechts een gedeelte van de eerste vergadering werd gewijd, gaf vooreerst aanleiding tot enkele opmerkingen aangaande de neiging tot zuinigheid, ten gevolge waarvan de uitzonderlijke uitgaven nog al merkelijk werden besnoeid. Een lid was van oordeel dat die vermindering de eischen van onzen financieelen toestand overschrijdt; hij meent dat de voltrekking van sommige noodzakelijke werken daardoor vertraagd zal worden. Voorzeker ware het jammer diegene te verdagen, welke onmiddellijk invloed hebben op de ontwikkeling van 's lands welvaart.

Het eeuwige vraagstuk der Spiere werd in de Middenafdeeling behandeld, alsmede de besmetting der waterloopen over 't algemeen. 't Is zonneklaar dat er eindelijk paal en perk moet gesteld worden aan zoovele en zoo erge misbruiken en bezwaren, en wel door maatregelen van wege het bestuur of de wetgeving. Inzonderheid de gestadige en langs om ergere besmetting der waterloopen en vaarten van Vlaanderen door het water der Spiere is eene algemeene ramp geworden. Een lid bracht in herinnering eene door hem in 1907 ter Kamer uitgesproken redevoering om eene oplossing aan te duiden, de eenige, volgens hem, die doelmatig zou zijn, vermits de zuivering van het Spierewater en het opwerpen van eene afdamming aan de grens beide even onmogelijk zijn. Hij deed opmerken dat de kosten dezer oplossing, verwezenlijkt op Belgisch grondgebied, terecht dienen ten laste te komen van Frankrijk of van de Fransche fabrikanten die ten volle aansprakelijk zijn voor het besmetten van de rivier en voor de overgroote waterverspilling, daar de gemiddelde hoeveelheid water die ze dagelijks geeft, 5,000 kubieke meter namelijk, door kunstmiddelen wordt gebracht op meer dan 150,000 kubieke meter per dag.

De Middenafdeeling besloot dienaangaande eene vraag tot den heer Minister te richten.

Ziehier de vraag, met het antwoord ontvangen door den verslaggever :

Het bederven van het Spierewater verwekt bij voortduur in beide Vlaanderen de ergste bezwaren. De plaag schijnt zelfs ieder jaar te verergeren. Koestert de Regeering het inzicht niet, eindelijk doeltreffende maatregelen te nemen om zulks te verhelpen? Heeft zij de oplossingen onderzocht, die aangeprezen werden in de parlementaire besprekingen?

ANTWOORD.

Mijn Departement houdt zich met de studie van die zaak bezig:

De Middenafdeeling drukt den wensch uit, dat de studiën van het Departement weldra tot werkelijke uitkomsten zullen leiden.

* * *

Op verzoek van een harer leden, werd door de Middenafdeeling beslist, verschillende vragen betreffende de automobielsport te richten tot den heer Minister. Die vragen zijn thans van groot belang; wij deelen ze hieronder mee met de bekomen antwoorden :

1° Wanneer denkt de Regeering de nieuwe bepalingen betreffende het verkeer van motorrijtuigen in werking te doen treden, namelijk de bepalingen betreffende het nummeren van de rijtuigen en de verplichting, voor de automobielbestuurders, houder te zijn van een rijbewijs, bekomen na het afleggen van een examen?

ANTWOORD.

De nieuwe bepalingen betreffende het verkeer van motorrijtuigen en het nummeren van de rijtuigen, zullen eerlang afgekondigd worden.

Wat aangaat het verplicht rijbewijs voor de automobielbestuurders, dit bewijs zal, bij voorkomend geval, door een ontwerp van wet moeten voorgesteld worden.

2° Op verzoek van de « Automobik-Club » en de « Moto-Club » van België, heeft het Bestuur van Bruggen en Wegen onlangs op den weg van Brussel-Charleroi rijbanen in beton doen leggen, tusschen de Kleine Hut en het dorp Waterloo, hetzij op een afstand van 5 kilometers.

Bevoegde motorrijders achten dat de uitvoering van dat werk te wenschen overliet. De rijbanen zijn te smal; ze moesten ten minste 40 centimeter breed zijn; ze zijn niet effen genoeg en de boord-straatsteen dienden hooger te worden gelegd. Deze gebreken, onafscheidbaar van een eerste proefneming, kunnen voortaan gemakkelijk vermeden worden en moeten derhalve het stelsel, door beide bedoelde Bonden aangeprezen, niet van de hand doen wijzen. De rijbanen, sedert verscheidene jaren benuttigd in Engeland en in Italië, voldoen er zeer. Ze kosten enkel 7,000 frank per kilometer, terwijl de gansche herstelling van den steenweg op eene breedte van 6 meter in beteerde macadam of in nieuwe kasseien, tienmaal meer zou kosten. In een land waar zooveel slechte wegen zijn als in het onze, leveren de rijbanen het overgroot voordeel op, ze mits geringe kosten en onmiddellijk bruikbaar te maken niet alleen

voor de motorrijtuigen, maar ook voor alle rijtuigen in 't algemeen. Als tijdelijke oplossing en in afwachting dat onze wegen geleidelijk hernieuwd zijn, leveren zij het beste middel op om onze oude kasseiwegen te verbeteren. Onder de wegen waar rijbanen onmiddellijk zouden noodig zijn, dienen te worden vermeld : Brussel-Gent-Brugge-Oostende, Thienen-Luik en Vilvoorde-Mechelen-Antwerpen.

ANTWOORD.

Van het eerste uitgevoerde baanvak wordt nog niet lang genoeg gebruik gemaakt om reeds een afdoende oordeel te kunnen vellen.

Het beproeven van rijbanen op andere wegen ligt ter studie.

5^o *Als antwoord op eene vraag der Middenafdeeling be'oofde de heer Minister verleden jaar de lijst te doen opmaken van de plaatsen die, naar den zin van artikel 16 van het Koninklijk besluit van 10 Augustus 1899 op de politie van het vervoer, echte « agglomérations » of bebouwde deelen zijn.*

ANTWOORD.

Dat werk is vergevorderd. Zoodra het is voltooid, zal ik het laten drukken.

4^o *De staken-wegwijzers zijn volstrekt gebrekkig. De vleugels ervan, die niet vastgehecht zijn, staan dikwijls verkeerd en brengen de reizigers in dwaling. Elders zijn ze gebroken of afgerukt. Soms ook zijn de opschriften ervan onleesbaar, omdat ze niet bijtijds werden herschilderd. Waarom plaatst men niet overal platen-wegwijzers bij den ingang en uitgang van de bebouwde deelen, zooals dat in Frankrijk en in Duitschland gedaan wordt ?*

ANTWOORD.

Mijn bestuur bestudeert een nieuw stelsel van afpaling en wegwijzing. Die studie zal eerlang voltooid zijn.

5^o *De uitkomsten van de proefnemingen van het beteren der grintwegen, dit jaar in West-Vlaanderen voortgezet, waren opnieuw goed.*

Dienvolgens zou men dezelfde proeven moeten nemen op andere door de motorrijders zeer druk bezochte wegen, bijvoorbeeld : Brussel-Waver-Namen; Namen-Dinant-Heer-Agimont; Leuven-Thienen; Luik-Spa, enz., waar terecht wordt geklaagd over de bezwaren veroorzaakt door het stof.

ANTWOORD.

Het aanwenden van middelen om het stof te keer te gaan zal zooveel mogelijk algemeen gemaakt worden.

*
* * *

De Middenafdeeling gelastte haren verslaggever, tot den heer Minister

verschillende vragen te richten betreffende belangrijke waterwerken in zekere arrondissementen of, beter nog, in heel het land.

Ziehier deze vragen met de erop gegeven antwoorden :

1^o *Hoever staat het met de studie over het bevaarbaarmaken van de Demer tusschen Diest en Werchter, en over het graven van twee nieuwe vaarten om de Demer te verbinden stroomopwaarts met de vertakkingsvaart naar Hasselt, en stroomafwaarts met de vaart naar Leuven?*

ANTWOORD.

Voor de studie over bedoelde bevaarbaarmaking kan ik enkel verwijzen naar mijn antwoord aan de Middenafdeeling, belast met het onderzoek van het ontwerp der Gewone Begrooting van Openbare Werken voor het dienstjaar 1908, naar aanleiding van eene vraag betreffende hetzelfde onderwerp.

2^o *Welke maatregelen zal de heer Minister nemen om de gesteldheid der Beneden-Dijle te verbeteren nabij het Zennegat en de monding der vaart van Leuven?*

ANTWOORD.

De ontworpen verbeteringswerken aan de Beneden-Dijle nabij het Zennegat en de monding der vaart van Leuven zijn derwijze opgevat dat zij de scherpe kromming wegnemen, die aldaar in de Beneden-Dijle ligt.

3^o *Er wordt geen krediet meer aangevraagd voor verbeteringswerken aan de Leie. Worden deze verdaagd?*

ANTWOORD.

De kredieten, noodig tot de uitvoering der verbeteringswerken aan de Leie, worden aangevraagd in de buitengewone begrooting, niet in de gewone.

4^o *Sedert verscheidene jaren werden aanzienlijke kredieten besteed aan de verbetering van de vaart van Gent naar Oostende, voornamelijk aan de verbreding, verdieping en rechtmaking van het gedeelte tusschen Gent en Brugge, in 1904 : 1.350,000 frank; in 1905 : 500,000 frank; in 1906, 750,000 fr.; in 1907, 1,500,000 frank. De voor deze werken aangevraagde kredieten in de begrooting van buitengewone uitgaven in 1908 bedroegen slechts 50,000 fr., omdat de kredieten, welke de vorige jaren toegekend werden, een toereikend overschot lieten. De bevaarbaarheid van deze vaart voor binnenschepen wier lengte en diepgang de vroeger gebruikelijke afmetingen overschrijden, is van het hoogste belang voor de havens van Oostende, Brugge en Gent. De voorspoed der haven van Brugge hangt er hoofdzakelijk van af. De handel van Oost- en West-Vlaanderen hecht aan dit vraagstuk een groot belang. Nochtans werd de mare verspreid dat de verbeteringswerken aan de vaart van Gent naar Oostende verdaagd of vertraagd zouden worden.*

Op de vraag van een lid der Kamer wanneer ongeveer deze werken voltooid zouden zijn, antwoordde de Regeering op 15 December 1908 het volgende :

« De loopende werken tot rechtmaking, verbreeding en verdieping der » vaart van Brugge naar Gent worden regelmatig voortgezet; hetzelfde geldt » voor de studie der werken die nog maar als ontwerp bestaan. Het is » onmogelijk van nu af, zelfs bij benadering, den datum van de voltooiing » dier werken te bepalen. Deze zal afhangen van de moeilijkheden, waarop » men mogelijk zou stuiten, en van de geldmiddelen welke de Kamers ter » beschikking van de Regeering zullen stellen. »

Dit antwoord is tamelijk sibyllijnsch.

Zou de heer Minister van Openbare werken niet kunnen verzekeren dat de verbetering van de vaart van Gent naar Oostende de eerste plaats blijft behouden onder de aangevangen werken en niet zonder volstrekte noodzakelijkheid verdaagd zal worden? Het ware eene ramp, die aanzienlijke gedane uitgaven lang zonder vrucht te laten, en de zwaarwichtigheid der betrokken belangen vergt al de bezorgdheid der Regeering.

ANTWOORD.

Vaart van Gent naar Oostende.

Zonder volstrekte noodzakelijkheid zullen de verbeteringswerken aan de vaart van Gent naar Brugge geene vertraging ondergaan.

Aanzienlijke werken nabij den duiker van Lappersfort, te Brugge, zullen ook eerlang in aanbesteding gelegd worden.

Herhaaldelijk, bij gelegenheid van vroegere begrootingen, werden inlichtingen gevraagd over de toepassing van artikel 5 van het reglement van 9 December 1903, waarvan de bekendmaking aan de kantonniërs der steenwegen eene vergoeding en daarna een rijwiel liet verhoppen.

Een lid van de Middenafdeeling drukte den wensch uit dat daarover opnieuw eene vraag zou worden gesteld.

Heeft de heer Minister het onderzoek geëindigd van het vraagpunt betreffende de vergoedingen aan kantonniërs, die zich een rijwiel aangeschaft hebben om hunnen dienst te verrichten?

Is hij niet van meening dat de tijd daar is om artikel 5 van het reglement van 9 December 1903 toe te passen?

ANTWOORD.

Maatregelen werden genomen om die vergoedingen uit te betalen.

Mijn Bestuur onderzoekt in welke mate het oorbaar is, artikel 5 van het reglement toe te passen.

Ofschoon deze zaak niet van hoofdzakelijk belang is, dan toch is het wenschelijk dat zij voorgoed worde opgelost.

* * *

De Middenafdeeling stelde vast dat in de Begrooting geen melding is gemaakt van de voortzetting der herstellingswerken aan het Gravenkasteel te Gent.

Op de begrooting is geen enkel krediet uitgetrokken voor de herstelling van het Gravenkasteel te Gent. Is de heer Minister van plan dit werk te schorsen?

ANTWOORD.

De herstellingswerken aan het Gravenkasteel schijnen verder te moeten voortgezet worden. Er is echter een nieuw ontwerp van gedeeltelijke herstelling ter studie.

*
* *

Sedert lang reeds vraagt de gemeente Knoeke a/Zee dat de weg, die het bebouwde deel van deze badplaats verbindt met de kust, hersteld worde; deze herstelling is overigens hoogst noodzakelijk.

Hieromtrent werd de volgende vraag gericht tot den heer Minister :

Het Bestuur van Bruggen en Wegen heeft een ontwerp opgemaakt voor de herstelling van den weg die het bebouwde deel van Knoeke a/Zee verbindt met de kust. De gebrekkige gesteldheid van dien verkeersweg is thans eene volstrekte belemmering van den bloei dier badplaats, welke door de natuur ruimschoots is begunstigd. De plannen en bestekken van dit werk zijn gereed; wellicht zullen zij weldra kunnen goedgekeurd worden. De uitgave voor de uitvoering van dit ontwerp bedraagt nagenoeg 300,000 frank, doch, uit hoofde van de onmiddellijke uitbreiding van deze belangwekkende plaats, zouden Staat en gemeente ongetwijfeld al de gewenschte vergoedingen bekomen, zelfs op financieel gebied. Zou de heer Minister niet zonder verwijl eene beslissing kunnen nemen betreffende dat zoo noodige en zoo verlangde werk?

ANTWOORD.

De weg zal hersteld worden, zodra de gemeente Knoeke de rioolwerken, die zij moet uitvoeren, zal hebben voltrokken. Bedoelde rioolwerken moeten volstrekt voltooid zijn, voordat ik kan voorschrijven een aanvang te maken met de herstelling van den weg.

*
* *

De Middenafdeeling achtte het gepast opnieuw eene vraag te stellen, die reeds herhaalde malen werd opgeworpen bij de behandeling van de vroegere begrootingen en waaraan de Kamer belang hechtte, zooals blijkt uit de beschouwingen die daarover in 't midden werden gebracht in den loop van de Kamerdebatten. Niet zelden en niet zonder reden werd geklaagd dat men, op het oogenblik van de behandeling der Buitengewone Begrooting, niet weet welke werken worden uitgevoerd noch in welke mate ze gevorderd zijn.

Uit het antwoord van den Minister mag men besluiten dat voortaan op dat gebied, in de mogelijke mate, voldoening zal worden gegeven aan de Kamer.

VRAAG.

Zou de heer Minister aan het volgend ontwerp van Begrooting van Buitengewone uitgaven niet een tabel kunnen voegen, vermeldende welke werken worden Uitgevoerd en hoever ze gevorderd zijn ?

ANTWOORD.

Op behoorlijken tijd zal aan die vraag gevolg worden gegeven.

*
* *

De Middenafdeeling nam de Begrooting aan met 3 stemmen tegen 1 en keurde dit verslag goed.

De Verslaggever,

AMÉDÉE VISART.

De Voorzitter,

ALPH. HARMIGNIE.

