

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 2 AUGUSTUS 1904.

Begrooting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1904 ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN HEER HELLEPUTTE

MIJNE HEEREN,

Het ongeduld van de Kamer, om in vacantie te gaan, maakt een grondig onderzoek van de ons onderworpen begrooting onmogelijk en overbodig.

Onmogelijk, gezien den korten tijd, aan de Middenafdeeling overgelaten. Zij vergaderde eene eerste maal Donderdag 25 Juli, en nam Vrijdag 2 Augustus, in hare tweede en laatste vergadering, kennis van het antwoord op de achttien vragen, die de Regeering werden gesteld. Haar verslag werd dien zelfden dag overgelegd, zoodat de beraadslaging over de Begrooting desnoods reeds Dinsdag 6 Augustus aan de dagorde gebracht en aangevangen kan worden.

Waarschijnlijk gaat de Kamer ten laatste op 9 Augustus uiteen. Een enkele oogslag op hare dagorde volstaat om te bewijzen dat het volkomen nutteloos ware haar over de Buitengewone Begrooting breedvoerige bedenkingen te onderwerpen. Ze zou niet eens den tijd vinden om er kennis van te nemen.

Toch schenen de afdeelingen vol verlangen om verschillende vraagstukken van algemeen belang ernstig te onderzoeken, wat in den korten voorgaanden zittijd onmogelijk was geweest.

Den wensch van de afdeelingen beantwoordende, had de Middenafdeeling aan de Regeering de bestanddeelen gevraagd van de studie, die ze wilde ondernemen over het uitvoeren der openbare werken in ons land.

De omstandigheden dwingen haar van dit voornemen af te zien.

Ze drukt den wensch uit, en koestert de geringe hoop dat het verwezenlijkt worde door de Middenafdeeling, die de Begrooting voor het dienstjaar 1902 onderzoeken zal.

Haar programma was verbonden aan dit der Middenafdeeling van 1899, dat in 1899 en 1900 door de Kamers en de Regeering uiterst gunstig werd onthaald.

(1) Begrooting, n^o 226, XV.

Amendementen, n^o 234, 252 en 261.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Schollaert, *eersten ondervoorzitter*, bestond uit de heeren Hubert, Helleputte, Versteylen, Feron, Berloz, Renkin.

Het had voor gevolg dat aan de Regeering zekere vragen van meer algemeen omvang werden gesteld.

De eerste strekte om te weten welke werken thans worden uitgevoerd en of de inzichten der Regeering niet waren gewijzigd over zekere van die werken, waarvoor in 1899 en 1900 kredieten waren verkregen. Op 1 Januari bleven van die kredieten fr. 99,156,808.55 beschikbaar.

De Regeering antwoordde :

VRAAG.	ANTWOORD.
Volgens de inleidende nota, bleven op 1 Januari 1901, van de vroeger toegekende kredieten, sommen beschikbaar, tot een bedrag van fr. 99,156,808.55.	Medegaande tabel antwoordt op het eerste gedeelte van de vraag.
De Middenafdeeling vraagt nitlegging over die sommen. Worden ze besteed aan voorzienen of aan andere werken, waarvoor ze niet waren toegerekend?	Het spreekt van zelf dat de sommen, die op 1 Januari 1901 beschikbaar waren, enkel zullen besteed worden voor werken waartoe de kredieten werden verleend.
	Men zou niet kunnen begrijpen dat het anders weze, zelfs indien het toezicht der Rekenkamer niet alle verandering in de bestemming der kredieten verhinderde.

Buitengewone uitgaven.

Saldo's beschikbaar op 31 December 1900, overgebracht naar het dienstjaar 1901. (Art. 6 der wet van 14 September en art. 5 der wet van 10 Mei 1900.)

AANDUIDING DER DIENSTEN.	OVERGEBRACHTE kredieten.
MINISTERIE VAN BINNENLANDSCHE ZAKEN EN OPENBAAR ONDERWIJS.	
Voorschotten, voor rekening van provinciën en gemeenten, tot betaling der jaarwedde van in beschikbaarheid gestelde onderwijzers, wegens afschaffing van betrekking	87,581 21
MINISTERIE VAN LANDEBOUW.	
<i>Waters en bosschen.</i>	
Onbebouwde domeingronden. — Bebossching	101,002 13
MINISTERIE VAN FINANCIËN EN OPENBARE WERKEN.	
<i>Domein.</i>	
Gesichtmaking van gronden, voortkomende van het ontmantelen van vestingen.	504,777 25
Aankoop van onroerende goederen, bestemd tot uitbreiding van het boschdomein en uitbreiding of regeling der grenzen van Staats eigendommen, met name domeinduin	403,985 49
Werken om domeinduin in winstgevenden staat te brengen	210,880 17
Aankoop van een eigendom te Petit-Thier, in het domein van « Grand Bois » ingesloten, alsmede van de bosschen van Conques en Rohaimont	6,418 30
Een domeineigendom te Antwerpen in winstgevenden staat te brengen. — Wegeniswerken.	85,000 .
OVER TE DRAGEN. . . .fr.	1,555,444 55

AANDUIDING DER DIENSTEN.	OVERGEBRACHTE kredieten.
OVERGEBRACHT. . . .fr. Afkoop van 't gebruiksrecht, dat het domeinbosch van Soniën bezwaart. Afkoop van 't gebruiksrecht, dat het domeinbosch « la Vecquée » bezwaart. Middelkerke. — Maken van eene bestrating met wandelbaan ten oosten der Kerkstraat. — Laatsen van een hek langs het goetshuis Roger-de-Grumberghe Aankoop van gronden langs de Willebroeksche vaart en de statie Schaarbeek, onder de gemeenten Laken, Schaarbeek, Evere, enz. TE ZAKEN. . . .fr.	1,555,444 55 118 37 661 75 25,000 • 271,982 39 .. 1,574,823 72
OPENBARE WERKEN. <i>Wegen en burgerlijke gebouwen.</i> Wegen en bruggen. — Verbinding, aanleg, rechtmaking, verbetering, toelagen, enz. .fr. Aankoop van gronden tusschen den Coudenberg en de Drie-Hoofdenstraat, te Brussel . . . Afschaffing van wegen over Staatsspoorweg te Aalst en te Bergen-Jemappes. Brug Val-Benoit over de Maas, te Luik : herstelling van het onderdeel der brugpijlers . . . Herbouwen der brug te Chénée en verbetering van de rivier in de omgeving Veeartsenijschool. Bouwwerken. Hotel van 't Ministerie van Spoorwegen. Vergoeding aan de ondernemers Praalboog in het Halve-eeuwfeest-park Vrijwaringswerken. TE ZAKEN. . . .fr.	2,379,914 13 889,519 04 400,817 07 190,494 02 200,000 • 400,000 • 15,985 51 97,094 68 4,589,424 45
<i>Waterwerken.</i> Maas. — Onteigening en werken Ourthe. — Onteigening en werken Schelde. — Onteigening en werken Lei. — Onteigening en werken Zenne en Dijle. — Onteigening en werken. Vaart van de Lei naar de Ieperlee Onteigening en werken. Afleidingsvaart der Lei. — Onteigening en werken Vaart van Veurne naar Duinkerken en van Veurne naar Bergen. — Onteigening en werken. Vaart van Gent naar Terneuzen — Onteigening en werken. Vaart van Luik naar Antwerpen — Onteigening en werken. Vaart van Brussel naar den Rupel. — Vervorming. OVER TE DRAGEN. . . .fr.	1,029,595 57 2,720,702 54 1,299,407 50 500,000 • 622,925 89 250,000 • 100,000 • 100,000 • 500,000 • 594,816 • 1,650,000 • 11,667,245 51

AANDUIDING DER DIENSTEN.	OVERGEBRACHTE kredieten.
OVERGEBRACHT. . . . fr. Kolenvaarten — Onteigening en werken. Haven van Oostende. — Id., enz. Aanlegghaven te Ilelst — Id. Haveninrichtingen te Antwerpen. — Onteigening, werken, baggerwerken, hangbrug . . . Kusten — Onteigening en werken	11,667,245 51 5,983,781 55 5,750,814 22 5,613,185 85 12,065,089 72 1,098,545 40
TE ZAMEN. . . . fr.	38,157,660 25
TE ZAMEN VOOR 't Ministerie van Financiën en Openbare werken. . . . fr.	44,521,908 40
MINISTERIE VAN SPOORWEGEN, POSTERIJEN EN TELEGRAFEN. Spoorweg — Wegen en werken Uitkeering op den aankoopprijs voor de concessie van den spoorweg Eckloo-Gent Afkoop van de spoorwegconcessie Luik-Maastricht, alsmede van 't materiëel, de meubelen en gereedschap. Spoorwegen — Trekdienst en materiëel Posterijen. — Bouwen, vergrooten, geschiktmaken en stoffeeren van lokalen Telegraaf en telefoon — Nieuwe lijnen, gebouwen, toestellen, netten, enz. Zeewezen.	21,749,061 07 50,000 . 1,827,500 . 17,295,304 15 2,500,000 . 5,366,495 29 58,048 18
TE ZAMEN VOOR 't Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien. . . . fr.	48,826,208 69
MINISTERIE VAN OORLOG. Vervorming van de werken der vesting Antwerpen, om ze voor houwitsers-torpedo's te vrijwaren Vestingwerken te Antwerpen. Heirbanen van Luik en Namen en aanleggen van krijgs-telefoonnetten in die stellingen .	477,470 25 4,992,430 . 253,407 87
TE ZAMEN VOOR 't Ministerie van Oorlog fr.	5,750,508 12
HERHALING. Te zamen voor 't Ministerie van Binnenlandsche Zaken en Openbaar Onderwijs — — van Landbouw — — van Financiën en Openbare Werken — — van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien. — — van Oorlog. ALGEMEENE TOTALEN fr.	87,381 21 191,002 13 44,521,908 40 48,826,208 69 5,750,508 12 99,156,808 55

't Schijnt dat de Regeering niet goed den zin van die vraag heeft gevat.

Nooit kon het bij iemand opkomen dat de Regeering er kon aan denken de bestemming van door de Kamer toegestane kredieten te veranderen. Doch de Regeering zou zekere kredieten kunnen laten verjaren en de Kamers voorstellen ze aan andere werken te besteden.

Uit het antwoord blijkt, dat al de door de Kamers gestemde kredieten de voorziene bestemming zullen krijgen, en dat de Regeering voor het dienstjaar 1901 zal beschikken over gezamenlijke kredieten, die fr. 189,239,846.77 bedragen, en waarvan kunnen :

Afgerekend worden tot 31 December 1901	fr. 14,532,470 42
— — — — 1902	84,624,338 13
— — — — 1903	90,083,038 64
TE ZAMEN.	fr. 189,239,847 19

* * *

De Begrooting voor 1901 bevat globale kredieten. Ziehier de opsomming voor het Departement van spoorwegen :

ART. 2 VAN DE TABEL. — A. 1 ^o Spoorwegen	fr. 3,000,000 »
2 ^o Id.	5,880,000 »
ART. 3 VAN DE TABEL. — Posterijen	1,000,000 »
ART. 5 VAN DE TABEL. — A. Telegrafen	155,900 »
C. Id.	632,000 »

De Afdeeling wenschte de bijzonderheden van die kredieten voor ieder werk te kennen.

VRAAG.

Op de Begrooting staan globale kredieten voor het uitvoeren van zekere werken, als bij voorbeeld de kredieten van 3,000,000 frank en van 5,880,000 frank van littera A, artikel 2 der tabel (zie blz. 5 der Begrooting).

De Middenafdeeling vraagt de bijzonderheden van die kredieten voor ieder werk.

ANTWOORD

Hieronder de bijzonderheden over de kredieten van 3,000,000 frank en van 5,880,000 frank, in de mate waarin de Regeering ze denkt te besteden voor ieder werk, en onder voorbehoud van overdracht, die de omstandigheden zouden vergen.

Inrichting van statien :

Aalst	400,000 »
Antwerpen (voltooiing der statien	700,000 »
Binche	200,000 »
Kortrijk	200,000 »

OVER TE DRAGEN. . fr. 1,500,000 »

OVERGEDRACHT. . fr. 1,150,000 .	
Esschen (ontvanggebouw) .	300,000 .
Gent (statiën in den omvang)	400,000 .
Haine-Saint-Pierre . . .	200,000 .
Manage	200,000 .
Merelbeke	150,000 .
Monceau	150,000 .
Moeskroen (bouwen van een viaduct)	100,000 .
TE ZAMEN. . fr. 3,000,000 .	
Bouwen van eene loods en leggen van banen te Oostende (stad) . . .	13,000 .
Waterleiding te Melle. . .	47,000 .
Bouwen van eene schuil- plaats voor reizigers te Eernegem	3,000 .
Vergrooting der goederen- loods te Tamines . . .	5,200 .
Inrichting der statiën te Ans.	590,000 .
Landen (grond)	500,000 .
Kaaskerke	27,200 .
Lessen	160,000 .
Callenelle	76,500 .
Merchtem	25,000 .
Pervijse	18,700 .
Aankoop van gronden voor het inrichten van andere statiën.	4,414,400 .
TE ZAMEN. . fr. 5,880,000 .	

Schoon onvolledig, toch geeft dat antwoord belangwekkende inlichtingen. Evenwel dient vermeld dat er geene bijzonderheden worden opgegeven voor de aanzienlijke som van 4,414,400 frank.

*
* *

Eene dergelijke vraag over het krediet van 5,000,000 frank, aangevraagd voor wegen (art. 12 van de tabel), kreeg onderstaand antwoord :

VRAAG.	ANTWOORD.
ART. 12. — De Middenafdeeling vraagt de opsomming en de kosten der werken, waarvoor de Regeering het aangevraagd krediet van 5,000,000 frank denkt te gebruiken.	Onder de aanbestede besloten of ontworpen werken voor wegen, waarop het krediet van 5,000,000 frank van toepassing is, komen met name de volgende voor :
	Baan van Meerle naar Baarle- Hertog met vertakking naar Hoogstraten 259,900 .

Baan van Arendonk naar Weelde	283,400 .
Baan van Rethy naar Pooderlee	102,500 .
Baan van Nieuwmoer naar Zundert	18,700 .
Baan van 's Gravenwezel naar Schilde	120,000 .
Baan van Ligny naar Chastre	52,550 .
Kroondreef te Elsene	56,257 .
Banen door Brugge	120,298 .
Baan van Oostende naar Nieuwpoort	194,049 .
Baan door Poperinghe	18,728 .
Baan van Nieuwpoort naar Zandvoordebrug	53,800 .
Baan van Roeselare naar Vijve-Sint-Eloi	55,650 .
Baan van Plasschendale naar Eernegem, met eenen weg voor wielrijders	67,100 .
Werken doorheen Thielt en Kortrijk	131,843 .
Baan van Elsendamme naar Ieperen	54,660 .
Baan van Ieperen naar Roesbrugge, tusschen Poperinge en Roesbrugge	30,787 .
Baan van Sint-Nicolaas naar Geeraardsbergen, op 't gebied van Aalst, Erembodegem, Kerksken en Nederhasselt	96,536 .
Baan tot verbinding dergene van Antwerpen naar Rijsel ter brug over de Schelde tusschen Sint-Amandsberg en Gentbrugge	97,219 .
Baan van Antwerpen naar Rijsel, op 't grondgebied van Lokeren en Sint-Nicolaas	70,000 .
Baan van Temsche naar Kruibeke	505,000 .
Baan van Bergen naar Brussel, tusschen de dreef van Nimy naar Bergen en Casteau	50,480 .
Baan van Zinik naar Marieumont, op 't gebied van La Louvière en Haine-Saint-Paul	22,786 .

Baan van Charleroi naar Philippeville, tusschen « la Queue » te Couillet en de grens van Henegouw . .	28,275	•
Baan van Doornik naar Bury en van Doornik naar Lillo.	75,480	•
Baan van Ath naar Nimy, tusschen Jurbeke (Heide) en Nimy	83,200	•
Baan van Charleroi naar Montigny-sur-Sambre, op 't grondgebied van Charleroi en Montigny-sur-Sambre	48,975	•
Baan van Ougrée naar Boncelles, op 't grondgebied der gemeenten Ougrée, Seraing en Boncelles . .	165,750	•
Baan van Borchworm naar Avennes, op 't grondgebied der gemeente Hologne-sur-Geer.	36,971	•
Banen van Hoci naar Thienen, van Hannut naar Namen, van Hannut naar Wasseiges en van Hannut naar Sint-Truiden, op 't gebied van Hannut . . .	59,880	•
Baan van Luik naar Sint-Truiden, op 't gebied van Ans, Loncin, Awans, Hognoul, Villers-l'Évêque, Odeur, Crisnée en Thys .	190,994	•
Baan van Hannut naar Landen, op 't gebied van Landen .	22,890	•
Baan « der Brug te Seraing », en hare verbinding met de baan van Luik naar Dinant, op 't gebied van Seraing.	53,188	•
Baan van de Lienne . . .	160,000	•
Baan van Luik naar Aywaille, op 't gebied van Grivegnée en van Chénée	119,000	•
Baan van Luik naar Namen, op 't gebied van Awirs .	11,137	•
Baan van Mortroux naar Froidmont, met vertakking naar Aubel. . . .	382,780	•
Baan van Sint-Truiden naar Herck-de-Stad, op 't gebied van Herck-de-Stad. . .	23,049	•

Baan van Peer naar Achel, op 't gebied van Achel	14,815 .
Baan van Brusthem naar Kortenbosch, op 't gebied van Brusthem	11,975 .
Baan van Alken naar Borg- loon, op 't gebied van Wellen	15,952 .
Baan van Borchworm naar Vliermaal, tussehen de grens der provincie Luik en 't begin van 't gebied van Marlinne	41,952 .
Baan van Kinroy naar Kes- senich en Geistingen (Op- hoven)	10,500 .
Baan van Diepenbeek naar Genk	78,854 .
Baan van Hasselt naar de Maas op 't gebied van Genk.	10,700 .
Baan van Asch over Bree naar Hamont	70,000 .
Baan van Suxy naar Les Fossés.	84,650 .
Brug te Laroche	205,900 .
Baan van Bouillon naar Su- gny en Pussemingen	255,500 .
Baan van Taviere naar Was- seiges, op 't gebied van Taviere	25,998 .

Met groot genoegen zag de Middenafdeeling dat er op de Begrooting een krediet van 5,000,000 frank is uitgetrokken voor banen.

Zij hoopt dat de ontworpen werken oerlang volvoerd zullen worden.

Toch dient op de Begrooting een krediet uitgetrokken voor de uitbreiding der buurtwegen en een ander tot verbetering der gemeentewegen van landelijk nut.

De Afdeeling acht overbodig aan te dringen op eene noodzakelijkheid, die door al de leden der Kamer wordt erkend.

* .

De twee onderstaande vragen betreffen de doenwijze, in België gevolgd voor het uitvoeren van groote werken.

VRAAG.

De Afdeeling verlangt voor ieder van de aanzienlijke werken, waarvoor kredieten zijn aangevraagd, te weten :

1^o Wat de eerst voorziene algemeene kosten waren;

ANTWOORD.

Voor 't meerendeel der groote openbare werken kan geen eenigszins nauwkeurig verband worden gemaakt tussehen de eerste raming der kosten en de uitgaaf voor de wezenlijk verrichte werken. Deze kregen,

2° Welke sommen werden reeds uitgegeven;

5° Welke uitgaven zijn er nog te doen tot voltooiing van de werken?

uithoofde der nieuwe behoeften, ontstaan sedert zij werden opgevat, aanzienlijke uitbreiding, die alle vergelijking onmogelijk maakt. Dat is met name 't geval met de werken te Oostende en Zeebrugge en met het bouwen der kaaien stroomopwaarts Antwerpen.

Voor de werken aan Maas en Schelde werd van de algeheele uitgaaf voor de achtereenvolgende verbeteringen, aan beide stroomen toegebracht of nog toe te brengen, nooit eene raming van de kosten overgelegd.

Bygevoegde tabel levert de inlichtingen, onder n^o 2° en 5° gevraagd voor de werken, die 't voorwerp zijn van artikelen 18, 23, 24, 25 en 26 van de tabel der Begrooting.

AANDUIDING DER WERKEN.	Forstand op 31 December 1900.		TOTAAL der UITGAVE.	Aanmerkingen.
	Uitgegeven sommen.	Nog uit te geven.		
Kolenvaarten.				
Verbrediging der vaart van Charleroi naar Brussel en hare vertakkingen.	19,400,000 .	28,600,000 .	48,000,000 .	
Maken der vaart van het Centrum. .	17,000,000 .	5,000,000 .	21,800,000 .	
Vaart van Gent naar Ierneuzen.				
Verbrediging	5,260,000 .	20,254,000 .	52,500,000 ⁽¹⁾ .	(1) Inbegrepen de tolage der stad Gent, 4,714,000 frank.
Haveninrichtingen te Antwerpen.				
Bouwen van 2,000 meter kaai stroomopwaarts de stad . .	10,958,000 .	6,840,000 .	17,798,000 ⁽²⁾ .	(2) Mits voorbehoud der rechten van den Staat, wat de kosten tot bevestiging van den muur betreft
Haven van Oostende.				
Nieuwe haven inrichtingen ten gebruike van den handel en van den dienst der postbooten, ingesloten de droge dokken en het graven der vaartgeulen	11,158,000 .	15,342,000 .	26,500,000 .	
Haven van Zeebrugge				
Inrichting van de aanlegghaven en hare aanhoorigbeden . .	17,276,000 .	18,724,000 .	36,000,000 .	

Dit antwoord is niet al te bevredigend. Vooreerst geeft het te verstaan dat er voor sommige werken zelfs niet eens is aan gedacht de kosten te ramen. Dat is voorwaar te betreuren. Is die niet-raming te wijten aan 't gemis van een gezamenlijk plan voor het uitvoeren van die werken, dan is 't feit nog minder te verschoonen.

Daarenboven geeft het te denken dat er voor onze openbare werken nooit gevallen van verkeerde en bijgevolg overtroffen raming bestaan.

Om een treffend voorbeeld van het tegendeel te krijgen, hoeft men enkel aan het Justitiepaleis van Brussel te denken.

Het herbouwen van het oud gerechtshof was op 3,000,000 frank geraamd. Het nieuw Paleis kost in ronde cijfers 50,000,000 frank.

En gemakkelijk kunnen eene gansche reeks werken worden herinnerd, waarbij, ofschoon mindere, dan toch zeer aanzienlijke misrekening plaats vond.

Zoo de Afdeeling over den noodigen tijd beschikte, ze zou, ook voor den kaaimuur stroomopwaarts Antwerpen, andere oorzaken van vergissing aanduiden dan de opgegevene.

Doch de tijd dringt, we moeten er over heenstappen.

Overigens denkt de Afdeeling, dat, zoo de Regeering zelve over meer tijd hadde beschikt, zij een vollediger antwoord hadde kunnen geven. Ze vraagt dat dit antwoord toekomend jaar als bijlage aan de volgende Begrooting van openbare werken worde toegevoegd, of opgegeven in een afzonderlijk stuk, aan de leden der Kamer rondgedeeld.

VRAAG.

Welk geringste tijdsbestek zou er, voor ieder der thans ondernomen groote werken, — als daar zijn de vaart van het Centrum, de verbreding der vaart van Charleroi, den spoorweg Brussel-Zuid naar Gent, enz. — noodig zijn tot voltooiing van 't werk, in de onderstelling dat de Regeering geen enkel oogenblik worde tegengehouden door gebrek aan kredieten of aan personeel?

Binnen welk tijdperk zal ieder van die werken volvoerd zijn, als men voortwerkt zooals nu?

ANTWOORD.

De werken tot algemeene verbetering van de Maas kunnen binnen tien tot twaalf jaar worden voltooid, zoo de Regeering nooit wordt tegengehouden door gebrek aan kredieten of aan personeel. Als men voortgaat zooals sedert 1831 tot nu, 't is te zeggen nagenoeg 750,000 frank per jaar uitgeeft, dan zouden er nog dertig jaar noodig wezen.

Om de verbreding der vaart van Charleroi naar Brussel te voltooien, zouden er in de eerste onderstelling zeven, in de tweede onderstelling, van twaalf tot veertien jaar noodig zijn.

De voltooiing der vaart van het Centrum zal in elke onderstelling nog drie tot vier jaar vergen.

Tot volvoeren van de verbetering der vaarten van Luik naar Antwerpen, zouden vijftien jaar noodig zijn, waarvan drie voor de studiën en twaalf voor de uitvoering, mits inrichting van twee bijzondere dien-

sten, de eene te Luik, de andere te Antwerpen gevestigd; met geringe achtereenvolgende kredieten, kan er thans niets bepaalds worden gezegd over den tijd voor de voltooiing.

Er wordt voorzien dat, voor de vaart van Gent naar Terneuzen, de werken, zoo op Belgisch als op Nederlandsch grondgebied, in 1903 voltooid zullen wezen, zonder praktische mogelijkheid dien datum te vervroegen.

Drie tot vier jaar zullen noodig wezen tot volkomen uitvoering der werken voor de lijn Brussel-Zuid naar Gent Sint-Pieters, verondersteld : 1^o dat men geen oogenblik tegengehouden wordt door gebrek aan kredieten of aan personeel, en 2^o dat men alle noodige gronden in bezit kan nemen.

De Regeering koopt thans een gedeelte van die gronden aan, en eerlang zullen de wettelijke formaliteiten voor alle gronden vervuld wezen.

Onmogelijk, zelfs bij benadering, den datum te bepalen, waarop de Staat al de gronden zal bezitten.

Voor vele moet gerechtelijk onteigend worden en dat kan onvoorzien tijdverlies verwekken. Sommige processen tot onteigening duurden drie, ja vier jaar.

De Kamer zal al 't gewicht van laatstgemelde vraag vatten.

In het verslag der Middenafdeeling van 1899, werd gewezen op het overgroot verlies aan tusschenvallende interesten, tengevolge van de gebrekkige wijze tot uitvoering der werken, alsmede op het niet minder aanzienlijk en wellicht nog betreurenswaardiger verlies aan tijd.

In 1899, antwoordde de Regeering aan de Middenafdeeling dat de vaart van het Centrum in 1903 voltooid zou wezen. Thans wordt de datum ter voltooiing « in elke onderstelling » verschoven tot 1904 of 1905.

Welnu, in 1899, schatte de Middenafdeeling de som, die aan tusschenvallende interesten verloren was, op 7 millioen frank, dus « nagenoeg de waarde van de 2,000 meter kaaimuur, die te Antwerpen worden gebouwd ».

Er zijn nog dertig jaar noodig tot voltooiing van de in 1831 aangevangen werken aan de Maas!

Wat gezegd over de vaart van Charleroi, waarvoor nog twaalf of veertien jaar worden geveegd?

Voor de vaarten van Luik naar Antwerpen kan zelfs geen tijdsbestek worden voorzien!

Wordt het niet meer dan tijd, van stelsel te veranderen? Wat kan de Regeering tegenhouden op de baan eener hervorming, zoo dringend geveegd door 't gezond verstand en door 's lands belang?

* * *

Op onderstaande vragen, door de Middenafdeeling gesteld, kwam een antwoord, waarover geene uitlegging is te geven.

VRAAG.

ART. 10. — Welke werken zijn ontworpen om het domeinduin in winstgevendheid te brengen?

ANTWOORD.

Behalve de werken van dien aard, thans te Wenduine uitgevoerd, is er tusschen den Staat en het Gemeentebestuur van Oostende eene overeenkomst gesloten, om op gezamenlijke kosten eene straat te leggen, langs de duinen, tusschen het gehucht Albertus en Mariakerke. Die straat zal de domeinduinen te Oostende in winstgevendheid brengen.

De Regering moet een gedeelte van het gevraagde krediet gebruiken om bovenvermelde verbintenissen na te komen, en verlangt dat de nieuwe toelage groot genoeg zij opdat de Staat de uitgaven kunne doen, die in 't vervolg nuttig zouden blijken.

VRAAG.

ART. 1. — Welke maatregelen werden tot hiertoe genomen en welke werken uitgevoerd tot gezondmaking der hooge veenmoerassen?

ANTWOORD.

De hooge veenmoerassen moeten zonder overhaasting worden gezondgemaakt. Zijn niet gezondgemaakte veenmoerassen gevaarlijk, gezondgemaakt zijn ze nog gevaarlijker, zoolang daar geen dicht houtgewas op staat. Dat blijkt ten overvloede uit de verrichtingen der bijzondere Commissie, wier verslag van 28 Februari 1900 aan de leden der Wetgevende Kamers werd rondgedeeld.

Gemeld verslag doet uitschijnen op welke moeilijkheden men in den beginne zal stuiten en hoe voorzichtig er dient gehandeld.

Sedert een dertigtal jaren, heeft het Bestuur van waters en bosschen meer dan 2,000 hectaren veenmoeras van het domein in het Hertogenwald en het dichtbosch van Nassogne beplant met heerlijken Noordschen den.

Na de opgedane ondervinding, zal men voortaan sneller kunnen vorderen.

Ook de gemeentelijke hooge veenmoerassen worden zoo wat overal gezondgemaakt en beplant. Daaraan besteden de beambten van het boschbeheer allen wenschelijken

ijver; doorgaans betuigen de gemeenten eenen goeden wil; ze krijgen van den Staat (art. 27 der Begrooting voor het Departement van Landbouw) toelagen, die 50 % van de algeheele kosten bedragen (gezondmaking en beplanting), behalve de tegemoetkoming der provincie.

Door die toelagen, kon het boschbeheer de veertien gemeenten, medeëigenaars van het Dichtwoud van Freyr, overhalen om de 1,000 hectaren veenmoeras, een vlek te midden van de schoonste houtgewassen der Ardennen, gezond te maken en in winstgevenden staat te brengen. Deze werken, sedert min dan tien jaar aangevangen, worden onafgebroken voortgezet en er mag worden verzekerd dat binnen weinige jaren de veenmoerassen van Freyr niet meer zullen bestaan.

Om die kosten te bestrijden, werd het krediet onder artikel 27 der Begrooting van Landbouw, dat 25,000 frank bedroeg in 1898, aangevuld met een krediet van hetzelfde bedrag, en voor het dienstjaar 1899 op 40,000 frank gebracht; voor 1900 werd een nieuw aanvullend krediet van 25,000 fr. gevraagd, en het cijfer van 't krediet zal, op de Begrooting voor 1902, tot het noodige bedrag worden gebracht.

Anderzijds is, gezien de gewichtige vraagstukken, die zich voordoen en de uitbreiding van den dienst, raadzaam geoordeeld, eenen bijzonderen ambtenaar ter plaatse de ontwerpen te doen bestudeeren voor het beplanten van de veenmoerassen en van andere onbebouwde landen: daartoe werd de tekst van artikel 28 der Begrooting van Landbouw gewijzigd en 't bedrag op 11,500 frank gebracht.

Tot hiertoe liet het Bestuur zich nog niet in met de veenmoerassen van bijzondere groote eigenaars, en die overigens niet zeer uitgestrekt schijnen. Redelijkerwijs dient vooral gedacht aan 't zuiveren van veenmoerassen, die het domein en gemeenten toebehooren; vele eigenaars gaven, ten andere, blijk van ondernemingsgeest, en heel waarschijnlijk zullen anderen, gezien de verworven uislagen, niet onverschillig en werkeloos blijven; desnoods zal raad en medehulp vanwege het Boschbeheer hun niet onthouden worden.

VRAAG.

ART. 2 — Wat is de Regeering vānzins met het aanleggen van den spoorweg Lier-Mechelen?

ANTWOORD.

Tot hiertoe werd bedoeld werk niet bestudeerd.

VRAAG.

ART. 2. — Waarom vraagt de Regeering slechts 280,000 frank aan, voor de lijn Cerfontaine-Florennes en vertakking der statien van Florennes?

ANTWOORD.

In 1901 werd slechts 250,000 frank gevraagd voor de lijn Cerfontaine-Florennes, omdat die som toereikend zal wezen om de uitgaven in den loop van dit dienstjaar te bestrijden.

Vooralsnu kan met geene zekerheid worden bepaald wanneer het plan-tabel der aan te koopen gronden onderzocht zal worden. Waarschijnlijk niet vóór drie maanden.

Dus kunnen de aankopen op zijn vroegst eerst rond het einde dezes jaars aanvangen, en voormelde som zal voorzeker toereikend wezen om de eerste gronden, die in der minne kunnen aangekocht worden, te betalen.

VRAAG.

ART. 1, litt. c. — Wanneer zullen de nieuwe lokalen der Militaire School voltooid zijn?

ANTWOORD.

Vermoedelijk kunnen die lokalen niet vóór het jaar 1905 worden betrokken.

VRAAG.

ART. 19 — Wat zal het profiel zijn van de verschillende vaarten van Luik naar Antwerpen, en de afmetingen van de kunstwerken over die vaarten?

ANTWOORD.

De vervormde vaarten van Luik naar Antwerpen zullen eene bodembreedte van 18 meter hebben en 2^m,50 diepte. De sluisassen zijn 100 meter lang en 12^m,50 breed. De vaste bruggen, krijgen 6^m,50 vrije hoogte boven de gewone vlotlijn.

De vertakkingsvaart naar Turnhout en de vaart van Turnhout naar Antwerpen zullen 12 meter bodembreedte hebben en eene diepte van 2^m,55. De sluisassen, 67 meter lengte en 8^m,60 breedte. De vaste bruggen, 4 meter vrije hoogte boven het gewoon vlotpeil.

VRAAG.

Ant. 20. — Wanneer worden gebouwd, aangelegd en verriicht :

- 1° De hangbrug aan 't Vlaamsch Hoofd;
- 2° De vaart tot droogmaking van de Waaspolders;
- 3° De vlotpont te Burgt;
- 4° De kaaimuren te Temsche en te Burgt;
- 5° De noodige werken aan de Durme?

ANTWOORD.

1° De opening voor de hangbrug kan eerst dan worden bepaald, wanneer eene beslissing is genomen over de algemeene verbetering der Schelde stroomafwaarts Antwerpen.

2° De vaart tot droogmaking van de Waaspolders zou een gevolg zijn van het graven der groote doorsnede stroomafwaarts Antwerpen en 't vervormen van de thans bestaande bedding der rivier tot dok; bij voorkomend geval, worden al die werken te zamen verriicht.

3° Over het leggen van eene vlotbrug te Burgt is nog niets beslist.

4° De gemeenten Temsche en Burgt moeten bij voorkomend geval bedoelde kaaimuren bouwen; de Staat zal daarvoor toelagen geven.

5° Gezien den stand der studiën voor de verbeteringswerken aan de Durme, kan de Regeering voor die werken nog geen datum bepalen.

VRAAG.

Ant. 27. — Welke kosten moet de Staat uitsluitend dragen voor de werken bedoeld in het 2° van dit artikel?

ANTWOORD.

Bedoelde uitgaven bevatten :

1° Het toekennen, aan de Naamlooze Maatschappij voor de vaart en de haveninrichting te Brussel, van een gedeelte der toelagen, voorzien door artikel 5 der wet van 19 Augustus 1897, wegens meerdere kosten, als gevolg van de nieuwe schikking voor de haveninrichting;

2° Het betalen van de werken tot uitdieping en verbreeding der vaart voor zeeschepen, op een gedeelte van de Hooglanden te Grimbergen, om te onderzoeken of de aard der gronden aldaar de verlaging van den bodem in het eerste vaartvak — door de Regeering in 't algemeen belang wenschelijk geacht — niet verhinderen zou.

3° De kosten der bijkomende werken aan het dok voor zeeschepen en zijne aanhoorigheden, om bij voorkomend geval die verlaging mogelijk te maken.

* * *

De afdeelingen en de Middenafdeeling vestigden hare aandacht op verschillende werken, die de hoofdstad aanbelangen, en wel de voltooiing van den praalboog in het Halve-eeuwfeest-park; de verbinding Noord-Zuid met de middenstatie; de elektrische spoorweg Brussel-Antwerpen; het Museum voor monumentale kunst en eindelijk den Kunstberg.

De Regeering antwoordde als volgt op de vragen, haar over die vier eerste werken gesteld :

VRAAG.

Art. 14. — Wat is de Regeering vanzins met den praalboog in het Halve-eeuwfeest-park?

ANTWOORD.

De Regeering acht dat andere werken, van meer onmiddellijk nut, voortsnu den voorrang moeten hebben op de voltooiing van den praalboog.

VRAAG.

Hoe verre staat het met de studiën over de verbinding Noord-Zuid en de middenstatie?

ANTWOORD.

Alle graphische verrichtingen betreffende den bodem zijn gedaan en de peilingen vóór het opmaken der plannen, voor den ingang van den tunnel onder den Kruidtuin aangevangen, worden voortgezet tot voorbij de plaats der middenstatie.

De uitslagen van het eerste onderzoek voor mogelijke onteigening van de noodige gronden, werden aan de Regeering medegedeeld.

De richting en het plan-tabel der aan te koopen gronden, van de middenstatie tot de Zuidstatie, zijn opgemaakt, alsmede de richting van 't gedeelte lijn, tusschen de Kruidtuinlaan en de middenstatie.

Het gedeelte van de richting, tusschen de Noordstatie en de Kruidtuinlaan — tunnel onder den Kruidtuin — is derwijze opgevat, dat alle wijziging van het voorkomen des tuins en alle uitroeiing van gewassen is vermeden.

Het plan-tabel voor de in dit gedeelte der richting aan te koopen gronden is insgelijks opgemaakt. Zooals de Regeering in de Kamerzitting van 22 Mei 1901 beloofde, werden nieuwe studiën aangevangen om de afmetingen der middenstatie te vermindern, ze grootendeels onder den grond te bouwen en ze slechts als halte in te richten.

Die studiën zijn zeer gevorderd voor de statie zelve, doch aangezien elke wijziging aan deze noodzakelijk van invloed is op al de wegen die haar omgeven of er naartoe leiden, moest de studie over deze wegen insgelijks worden hervat. Dat veelzijdig-werk is nog niet afgehoopen.

VRAAG.

Wat is de Regeering vanzins met den electrischen spoorweg Brussel-Antwerpen?

ANTWOORD.

Vooralsnu heeft de Regeering daarover geene voorstellen aan de Kamer te doen.

VRAAG.

ART. 13. — Om welke redenen vraagt de Regeering het overbrengen van het Museum voor pleisterafgietsels van den rechter- naar den linkervleugel van 't Paleis in het Halve-eeuwfeest-park?

De Middenafdeeling verlangt mededeeling van de plannen voor het ontworpen nieuw Museum.

ANTWOORD.

De redenen, waarom de Regeering voorstelt den linkervleugel van 't Paleis in het Halve-eeuwfeest-park te gebruiken voor de gezamenlijke Museums voor versierkunst en nijverheidskunst, worden uiteengezet in de inleidende nota der Begrooting (blz. 10).

't Ware niet te begrijpen het Museum voor versierkunst van dit geheel af te zonderen, vooral daar de groote linkerhalle ons de heerlijkste zaal voor afgietsels zal geven, die in Europa te vinden is.

Hierbij de plannen voor bedoelde museums.

Voor den praalboog in het Park van het Halve-eeuwfeest, houdt de Afdeeling zich aan 't gevoelen der Regeering.

Toch drukte zij den wensch uit dat de zaak zonder te lang uitstel worde opgelost.

Het monumentaal uitzicht is thans niet te best, en die wijze om het vergezicht der Wetstraat te eindigen, beantwoordt evenmin het verlangen van voorstanders als van bestrijders des praalboogs.

Hoe dient het vraagstuk opgelost? Hoe het gebouw naar het oorspronkelijk plan voltooid? Ware 't niet beter het anders af te werken?

Daarover deed de Middenafdeeling geene uitspraak.

* * *

De plannen voor 't nieuw Museum werden de Middenafdeeling medege-deeld. Gedurende de beraadslaging over de Begrooting berusten zij op 't Bureau der Kamer.

Daarnaar kan geoordeeld worden over de aanzienlijke uitgestrektheid van de door iedereen gewenschte nieuwe inrichtingen.

Doch ze zijn veeleer een eerste ontwerp dan wel eene bepaalde studie en niet volledig genoeg om nauwkeurig de kosten te kunnen ramen.

Daarom was waarschijnlijk de inleidende nota zoo onbepaald :

« De kosten der werken, inbegrepen de gevels op de Riddereschapslaan en »	
» de Nerviërslaan bedragen <i>nagenoeg</i>	fr. 2,500,000 »
» De monumentale voorgevel langs het Park, 120 meter	
» breed, <i>vermoedelijk</i>	1,000,000 »
TE ZAMEN.	fr. 3,500,000 »

Dat is weinig bepaald, en de opgedane ondervinding kan de Kamer geen groot vertrouwen in die cijfers geven. Waarom niet gewacht naar een eindplan en eene nauwkeurige raming? 't Is niet te veronderstellen dat de werken aangevangen worden zonder volledige plannen en goed opgemaakte bestekken. Dus is 't geen tijdverlies, doch veelmeer tijdwinst, alsmede geldbesparing, zich eerst dan te verbinden, wanneer de uitgave nauwkeurig is omschreven.

*
* * *

Dergelijke gedragslijn wil de Regeering volgen voor den Kunstberg.

Toen de Regeering in 1899 een krediet van 3,500,000 frank vroeg, wilde zij eenvoudig eenen « vrijwarenden » maatregel nemen.

« De Kamers moeten over het ontwerp zelf eerst dan uitspraak doen, »
 » wanneer dienaangaande duidelijk uitgedrukte voorstellen kunnen gedaan »
 » worden, met aanduiding van de kosten en de middelen om ze te bestrijden. »
 » Dan zullen ze met volle kennis van zaken uitspraak doen, doch tot zoo- »
 » verre dient de zaak voorbehouden.

» Nemen de Kamers het ontwerp aan, dan mogen ze zich gelukkig achten »
 » den vrijwarenden maatregel te hebben genomen; zooniet, hoeven ze niet »
 » den aankoop te betreuren van gronden, die met het meeste gemak en »
 » zonder nadeel voor de openbare Schatkist verkocht kunnen worden. »

In dergelijke voorwaarden stemde de Kamer voor het krediet.

Bij die opvatting blijvende en zich houdende aan 't gevoelen der Regeering, verwierp de Middenafdeeling een amendement van onze achtbare medelieden, de heeren Lepage, Delbastée, De Jaer, Nerinx, Hymans en Furnémont, luidende aldus :

« Aankoop van gronden en huizen tot afzondering van de museums en »
 oprichting van den Kunstberg te Brussel fr. 2,000,000 »

Het verwerpen van dit amendement bewijst niet dat de Middenafdeeling tegen het ontwerp van « Kunstberg » is.

Evenals de Regeering, denkt de Afdeeling dat men zich niet blindelings verbinden mag voor de uitvoering van een ontwerp, waarvan de plannen noch kosten gekend zijn, en waarvan niets anders is te zeggen dan dat het zeer verlokkelijk is en dat de kosten hoogst aanzienlijk zullen wezen.

Toch dringt de Afdeeling aan, opdat de Regeering de studiën zooveel mogelijk bespoedige, om een einde te stellen aan de onzekerheid der belanghebbenden en aan den tegenwoordigen toestand van den Berg van 't Hof.

* * *

Een wensch van denzelfden aard werd geuit aangaande de verbinding Noord-Zuid en de middenstatie. Ook hier staan talrijke en aandacht verdienende belangen op 't spel. Overigens hoeven de plannen voor die werken, zoodra ze voltooid zijn, alsmede de raming van de kosten aan de Kamer medegedeeld.

* * *

De Middenafdeeling heeft nogal lang hare aandacht gewijd aan het vraagstuk van de verbetering der haven van Antwerpen. Ze verlangt de inzichten der Regeering te kennen.

Het verkregen antwoord staat hieronder :

VRAAG.

Art. 24. — Wat zijn de inzichten der Regeering over de werken tot verbetering van de Schelde te Antwerpen?

ANTWOORD.

De Regeering verwijst naar de verklaringen, vroeger daarover gedaan.

Ziehier dus den toestand : De Regeering zet de onteigeningen voort, die moeten veroorloven tusschenvallende werken en mogelijk het ontwerp gezegd « *Groote Doorsnede* » uit te voeren.

De Regeering en de stad Antwerpen zijn het eens over de tusschen-gevoegde werken, doch niet over de *Groote Doorsnede*.

Zoo was het ook een jaar geleden, en sindsdien gevoerde onderhandelingen brachten geene wijziging mede.

De Regeering neemt voor de uitvoering van de *Groote Doorsnede* « vrijwarende maatregelen », evenals die voor den « *Kunstberg* ».

Doch tot de *Groote Doorsnede* is niet besloten. Evenmin als verleden jaar, vraagt de Regeering dat de Kamer daarover uitspraak zou doen.

De Middenafdeeling van 1899 had sterk aangedrongen op het hoogst noodzakelijke der werken tot verbetering der Antwerpsche haven.

« Wij hoeven, zegde zij, gestadig bezorgd te zijn om de verbetering der » haven van Antwerpen, zelfs in ruimere mate dan de tegenwoordige » behoeften der scheepvaart vergen.

» Er bestaan verschillende ontwerpen.

» Moest uwe Middenafdeeling er over beraadslagen, ze zou hare zending » te buiten gaan. Haar doel was, het hoogdringende van eene oplossing te » doen uitschijnen.

» Wat de oplossing zelve betreft, zal diegene de beste wezen, welke niet-

» alleen de bestaande behoeften zal bevredigen, maar vatbaar zijn voor
 » trapsgewijze uitbreiding, en de scheepsbouwers al den vooruitgang
 » veroorloven, die het betrachten van verlaging der vervoerkosten of van
 » meerdere snelheid wenschelijk maakt.

» Wellicht zullen sommigen ons aandringen overdreven vinden. Doch ze
 » vergeten dat de toekomst van België op 't gebied van Handel en Nijver-
 » heid nauw is verbonden aan de uitbreiding der haven van Antwerpen.

» Het vermeerderen van onzen uitvoer, onze koloniale beweging, het
 » verwerven van eene Belgische koopvaardijvloot, het bouwen van scheeps-
 » timmerwerken, al die vragen van zoo dadelijk belang en zoo ernstig,
 » blijven onopgelost zoo Antwerpen's haven in gevaar komt.

» Dus staat niet alleen Antwerpen's belang op het spel, maar ook dit van
 » gansch het land. en al heeft het den schijn een plaatselijk vraagstuk te
 » wezen, toch levert geen ander een meer algemeen belang op. »

Die woorden maakt de Middenafdeeling tot de hare.

Zekere omstandigheden, als daar zijn het in gebruik stellen van een gedeelte der nieuwe kaaien, de waargenomen achteruitgang van den handel, schijnen het dringende van eene oplossing voor sommigen verminderd te hebben.

Dat is te betreuren. Niets zou het uitstellen verschoonen van werken, die thans méér onontbeerlijk zijn dan twee jaar geleden.

Overigens mag niet worden vergeten, dat besluiten tot werken niet volstaat om ze uitgevoerd te maken. Vele jaren zullen verlopen eer de koop-handel er voordeel kan uit trekken.

En werkelijk verliezen we meer tijd.

Waaraan is dat toe te schrijven? Aan te menigvuldige ontwerpen en vooral 't gemis van eensgezindheid tusschen de Stad en de Regeering

Er bestaan wel een twaalfstal ontwerpen. De eene willen eenvoudig de Schelde « afkrabben », 't is te zeggen een gedeelte van haren loop verleggen, zonder de gedeelten van de bestaande bedding af te sluiten. Ze verplaatsen de bedding, doch nemen ze niet weg.

Andere onderstellen « *kleine doorsneden* », nog andere « *grootte doorsneden* ». Ze graven op min of meer groote afstanden eene nieuwe bedding en sluiten de bestaande af.

Ons medelid, de heer Vanden Broeck, had de eer en de verdienste de aandacht des lands te vestigen op het eerste ontwerp tot grootte doorsnede, eene radicale oplossing, waaraan zijn naam sedert verbonden blijft.

In denzelfden zin als de achtbare Antwerpsche Volksvertegenwoordiger, hebben ingenieurs voorgesteld de richting te wijzigen, om zekere in hunne oogen gewichtige bedingen voor de gesteldheid der rivier te verwezenlijken.

Het gemeentebestuur, dat eerst het verrichten van aanzienlijke werken bestreed, schijnt dezer nut thans niet meer te betwisten, doch blijft zich verzetten tegen eene « *grootte doorsnede* », die ze liefst door eene vaart zag vervangen.

Anderzijds herhaalde het achtbaar hoofd des kabinets meermaals dát het vraagstuk van de Schelde van nationaal belang is en hij geene oplossing aan-

nemen kan, die, omdat zij ontoereikend is, 's lands belang in gevaar dreigt te brengen.

't Ligt niet in 't vermogen der Middenafdeeling een einde te stellen aan dat zoo betreurenswaardig verschil van gevoelen.

Werken van zooveel belang en van zulken aard, dienen verricht mits volkomen overeenstemming tusschen Stad en Regeering. Beiden verlangen toch wel de beste oplossing, dat is diegene welke 't best rekening houdt met den onafgebroken vooruitgang in 't bouwen van zeeschepen, en die in de ruimste mate ingang verschaft tot latere uitbreiding der haven.

Om wat nieuw licht over die zooveel besproken zaak te verspreiden, vroeg uw verslaggever verleden jaar dat de Regeering rechtstreeksche proeven zou nemen, teneinde te bepalen welke richting de Schelde hoeft te erlangen.

De Heer Minister van Openbare werken beloofde die vraag welwillend te onderzoeken en scheen geneigd ze goed te onthalen.

Uwe Middenafdeeling herhaalt die vraag, en verzoekt cenparig de Regeering tot die proefnemingen over te gaan. Het kost weinig, en onder voorwendsel van tijdverlies, kan niemand er zich tegen verzetten, want ze zullen afgegaan zijn lang voordat de Kamer uitspraak hoeft te doen over 't wijzigen der bedding van de Schelde.

Thans komen ze des te meer op haren tijd, daar het oorspronkelijk programma tot verbetering van de Schelde niet meer aan de tegenwoordige behoeften beantwoordt.

Als gewenscht doel, werd vroeger aan de ingenieurs opgegeven : bij lage tij tenminste acht meter waterdiepte te hebben tegen de onmiddellijke aanlegkaaien.

Welnu, ziehier tot welk besluit het internationaal congres voor zeevaart, in Juli en Augustus 1900 te Parijs gehouden, geraakte.

- Havens, die voor overzeesche vaart openstaan, hoeven zich in staat te » stellen van nu af schepen te krijgen met 9 meter diepgang en tot het » uiterste gedreven afmetingen, die bij zulken diepgang passen, 't is te » zeggen 200 meter lang en 20 tot 22 meter breed.

- » Ze moeten zich bereiden om eerlang schepen met 10 meter diepgang, » van 240 lengte en 24 tot 25 meter breedte te ontvangen; ze moeten » trachten zoolang mogelijk dergelijke bodems toegang te verschaffen, » teneinde dezer verrichtingen te vergemakkelijken, alle tijdverlies te vermin- » deren en zelfs gansch weg te nemen, want de gevolgen daarvan worden » immer schadelijker.

Men ziet hoezeer we gelijk hadden, toen we zegden dat bij de oplossing, voor de Schelde aan te nemen, ruimschoots rekening dient gehouden met den vooruitgaanden scheepsbouw.

En hoe kan, gezien dergelijke feiten, nog worden betwist dat het oorbaar is al de middelen aan te wenden, waarover de wetenschap van den ingenieur beschikt, om zooveel het immers mogelijk kan wezen alle kans van misrekening weg te nemen, die niet gansch is af te scheiden van ontwerpen als het door ons behandelde.

* * *

In al de afdeelingen, werd de Begrooting goedgekeurd :

In de 1^o, met drie stemmen en twee onthoudingen.

In de 2^o, bij eenparigheid der tien aanwezige leden.

In de 3^o, met vier stemmen en eene onthouding.

In de 4^o, met drie stemmen en twee onthoudingen.

In de 5^o, met vijf stemmen en zes onthoudingen.

In de 6^o, bij eenparigheid der vier aanwezige leden.

De Middenafdeeling keurde ze goed met vier stemmen en twee onthoudingen.

Zij heeft de eer de Kamer voor te stellen ze aan te nemen.

De Verslaggever,
G. HELLEPUTTE.

De Voorzitter,
J. SCHOLLAERT.



(24)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 AOÛT 1901.

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1901 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

L'impatience de la Chambre de prendre ses vacances rend impossible et superflu un examen approfondi du budget qui nous est soumis.

Impossible, à cause du peu de temps laissé à la Section centrale. Réunie une première fois le jeudi 28 juillet, la Section a pris connaissance dans sa seconde et dernière séance du vendredi 2 août des réponses aux dix-huit questions posées au Gouvernement. Son rapport a été déposé le jour même de façon à ce que la discussion du Budget puisse être mise à l'ordre du jour, et abordée au besoin dès mardi 6 août.

La Chambre se séparera vraisemblablement au plus tard le 9 août. Un coup d'œil jeté sur son ordre du jour suffit à démontrer qu'il serait tout à fait inutile de lui soumettre sur le Budget extraordinaire de longues considérations. Elle n'aurait pas même le temps d'en prendre connaissance.

Les sections cependant paraissaient désireuses de procéder à un examen sérieux de diverses questions d'intérêt général, examen que la brièveté de la session précédente a empêché.

Répondant au vœu des sections, la Section centrale avait, de son côté, demandé au Gouvernement les éléments de l'étude qu'elle voulait entreprendre sur l'exécution des travaux publics dans notre pays.

Les circonstances la forcent à abandonner ce projet.

Elle émet le vœu, et garde un faible espoir de le voir réaliser par la Section centrale qui examinera le Budget de l'exercice 1902.

Son programme se rattachait à celui de la Section centrale de 1899, auquel les Chambres et le Gouvernement avaient bien voulu, en 1899 et 1900, réserver un accueil des plus favorables.

De là certaines questions d'une portée générale posées au Gouvernement. La première avait pour but de savoir quels sont les travaux actuellement

(1) Budget, n° 226, XV.

Amendements, n° 234, 252 et 261.

(2) La Section centrale, présidée par M. SCHOLLAERT, était composée de MM. HUBERT, HELLEPUTTE, VERSTYLEN, FERON, BERLOZ, RENKIN.

en cours d'exécution et si les vues du Gouvernement ne s'étaient pas modifiées au sujet de certains de ces travaux pour lesquels des crédits avaient été obtenus en 1899 et 1900. Au 1^{er} janvier, il restait sur ces crédits un total disponible de fr. 99,156,808 53.

Voici la réponse du Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
D'après la note préliminaire, il restait disponible au 1 ^{er} janvier 1901 sur les crédits extraordinaires votés précédemment, des sommes s'élevant au total de fr. 99 millions 156,808.53.	Le tableau ci-inclus répond à la première partie de la question.
La Section demande le détail de cette somme. Celles-ci seront-elles appliquées aux travaux prévus ou à d'autres travaux, pour lesquels elles n'ont pas été votées?	Il va de soi que les sommes qui étaient disponibles au 1 ^{er} janvier 1901 n'ont été ou ne seront appliquées qu'aux travaux en vue desquels les crédits ont été votés. On ne concevrait pas qu'il pût en être autrement, même si le contrôle de la Cour des comptes ne mettait pas obstacle à tout changement d'affectation de crédits.

Dépenses extraordinaires.

Soldes disponibles au 31 décembre 1900, reportés à l'exercice 1901. (Art. 6 de la loi du 14 septembre 1899 et art. 3 de la loi du 10 mai 1900.)

DÉSIGNATION DES SERVICES.	CRÉDITS reportés.
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.	
Avances, pour compte des provinces et des communes, dans le payement des traitements de disponibilité, pour cause de suppression d'emploi, des instituteurs communaux.	87,581 21
MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE.	
<i>Eaux et forêts.</i>	
Terrains incultes domaniaux. — Boisement	101,002 13
MINISTÈRE DES FINANCES ET DES TRAVAUX PUBLICS.	
<i>Domaines.</i>	
Appropriation des terrains provenant du démantèlement des places fortes.	564,777 25
Acquisition d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier et à étendre ou à régulariser les limites des propriétés de l'Etat, notamment des dunes domaniales	403,985 49
Travaux d'aménagement pour la mise en valeur des dunes domaniales	210,880 17
Acquisition d'une propriété sise à Petit-Thier enclavée dans le domaine du « Grand-Bois », ainsi que des forêts de Conques et de Rohamont	6,418 50
Mise en valeur d'une propriété domaniale, à Anvers. — Travaux de voirie	85,000 .
A REPORTER. . . . fr.	1,355,414 53

DÉSIGNATION DES SERVICES.	CRÉDITS reportes.
REPORT. . . .fr.	1,555,444 55
Rachat du droit d'usage grevant la forêt domaniale de Soignes	118 37
Rachat du droit d'usage grevant la forêt domaniale de la « Vecquée »	661 75
Middelkerke — Construction d'un perré avec promenoir à l'est de la rue de l'Eglise — Placement d'une grille le long de l' Hospice Roger-de-Grimberghe	25,000 »
Acquisition de terrains situés entre le canal de Willebroeck et la gare de Schaerbeek, sur les communes de Laeken, de Schaerbeek, d'Evere, etc.	271,982 30
TOTAUX. . . .fr.	1,574,825 72
TRAVAUX PUBLICS. <i>Routes et bâtiments civils.</i>	
Routes et Ponts. — Raccordements, construction, redressement, amélioration, sub- sides, etc.fr.	2,379,914 13
Acquisition de terrains entre la rue Caudenberg et la rue des Trois-Têtes, à Bruxelles . . .	889,519 04
Suppression des passages à niveau sur le chemin de fer de l'État, à Alost et à Mons- Jemappes	409,817 07
Pont-du-Val-Benoît sur la Meuse, à Liège rempièvement des piles du pont	199,404 02
Reconstruction du pont de Chénée et amélioration de la rivière aux abords de cet ouvrage	200,000 »
École de médecine vétérinaire Travaux de construction	400,000 »
Hôtel du Ministère des Chemins de fer Indemnité aux entrepreneurs	15,985 51
Arcade monumentale du Parc du Cinquantenaire. Travaux de conservation	97,694 68
TOTAUX. . . .fr.	4,589,424 43
<i>Travaux hydrauliques.</i>	
Meuse. — Expropriations et travaux	1,029,595 57
Ourthe — Expropriations et travaux	2,720,702 54
Escout — Expropriations et travaux	1,299,407 50
Lys. — Expropriations et travaux	500,000 »
Senne et Dyle — Expropriations et travaux	622,923 89
Canal de la Lys à l'Yperlee. — Expropriations et travaux	250,000 »
Canal de la dérivation de la Lys. — Expropriations et travaux	100,000 »
Canaux de Furnes à Dunkerke et de Furnes à Bergues. — Expropriations et travaux . . .	100,000 »
Canal de Gand à Terneuzen. — Expropriations et travaux	500,000 »
Canaux de Liège à Anvers — Expropriations et travaux	594,816 »
Canal de Bruxelles au Rupel, — Transformation	1,650,000 »
▲ REPORTER. . . .fr.	11,067,245 51

DÉSIGNATION DES SERVICES.	CRÉDITS reportés.
REPORT. . . . fr.	11,607,245 51
Canaux houillers. — Exportations et travaux	5,082,781 53
Port d'Ostende. — Id., etc.	5,750,814 22
Post d'escale de Heyst. — Id.	5,613,185 85
Installations maritimes d'Anvers. — Expropriations, travaux, dragages, transbordeur.	12,065,080 72
Côtes. — Expropriations et travaux	1,098,543 40
TOTALS. . . . fr.	58,157,660 25
TOTALS pour le Ministère des Finances et des Travaux publics. . . . fr.	44,321,908 40
MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.	
Chemins de fer. — Voies et travaux	21,749,061 07
Remboursement de la retenue sur le prix de rachat de la concession du chemin de fer d'Eecloo à Gand	50,000 .
Rachat des concessions du chemin de fer de Liège à Maestricht, ainsi que du matériel, du mobilier et de l'outillage	1,827,500 .
Chemins de fer. — Traction et matériel.	17,295,304 15
Postes. — Construction, agrandissement, appropriation et ameublement de locaux	2,500,000 .
Télégraphes et téléphones — Lignes nouvelles, bâtiments, appareils, réseaux, etc.	5,366,495 29
Marine	56,948 18
TOTALS pour le Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. . . . fr.	48,826,208 69
MINISTÈRE DE LA GUERRE.	
Transformation des ouvrages de la position d'Anvers en vue de les mettre à même de résister aux effets des obus-torpilles	477,470 25
Fortifications d'Anvers	4,999,430 .
Routes militaires de Liège et de Namur et établissement de réseaux téléphoniques militaires dans ces positions	253,407 87
TOTALS pour le Ministère de la Guerre fr.	5,750,308 12
RÉCAPITULATION.	
TOTALS pour le Ministère de l'Intérieur et de l'Instruction publique	87,381 21
— — de l'Agriculture	191,002 13
— — des Finances et des Travaux publics.	44,321,908 40
— — des Chemins de fer, Postes et Télégraphes	48,826,208 69
— — de la Guerre	5,750,308 12
TOTALS GÉNÉRAUX fr.	99,156,808 55

Le Gouvernement paraît n'avoir pas bien saisi le sens de cette question.

A aucun moment, il n'a pu entrer dans l'esprit de personne que le Gouvernement pourrait songer à changer l'affectation des crédits votés par la Chambre. Mais le Gouvernement pourrait laisser périmer certains crédits et proposer aux Chambres de les consacrer à d'autres travaux.

Il résulte de la réponse que toutes les sommes votées par les Chambres recevront la destination prévue, et que le Gouvernement disposera pour l'exercice 1904 d'un total de crédits s'élevant à fr. 189,239,846.77, sur lesquels sont :

Susceptibles de recevoir des imputations jusqu'au 31 décembre 1901	fr. 14,552,470 42
Susceptibles de recevoir des imputations jusqu'au 31 décembre 1902	84,624,538 15
Susceptibles de recevoir des imputations jusqu'au 31 décembre 1903	90,083,038 64
TOTAL.	fr. 189,239,847 19

* * *

Le Budget de 1904 comprend des crédits globaux. En voici le relevé pour le Département des chemins de fer :

ART. 2 DU TABLEAU. — A. 1° Chemins de fer	fr. 3,000,000 »
2° Id.	5,880,000 »
ART. 3 DU TABLEAU. — Postes	1,000,000 »
ART. 5 DU TABLEAU. — A. Télégraphes	155,900 »
C. Id.	632,000 »

La Section a désiré connaître le détail de ces crédits par travail.

QUESTION.

Le Budget comporte des crédits globaux pour l'exécution de certains travaux, tels, par exemple, les crédits de 3,000,000 de francs et de 5,880,000 francs du littéra A, de l'article 2 du tableau (voir p. 3 du Budget).

La Section centrale demande le détail de ces crédits par travail.

RÉPONSE.

Ci-après le détail des crédits de 3,000,000 de francs et de 5,880,000 francs, dans la mesure où le Gouvernement compte les affecter à chaque travail et sous réserve des transferts qui seraient commandés par les circonstances.

Aménagement de gares :

Alost	400,000 »
Anvers (parachèvement des gares	700,000 »
Binche	200,000 »
Courtrai	200,000 »

A REPORTER. . fr. 1,500,000 »

	REPORT. . fr. 1,150,000 »
Esschen (bâtiment des re- cettes)	300,000 »
Gand (gares de l'aggloméra- tion)	400,000 »
Haine-Saint-Pierre . . .	200,000 »
Manage	200,000 »
Meirelbeke	150,000 »
Monceau	150,000 »
Mousseron (construction d'un viaduc)	100,000 »
	TOTAL. . fr. 3,000,000 »
Construction d'un hangar et établissement de voies à Ostende-ville .	13,000 »
Alimentation d'eau de Melle.	47,000 »
Construction d'un abri pour voyageurs à Eerneghem .	3,000 »
Agrandissement du hangar aux marchandises de Ta- mines	8,200 »
Aménagement des stations d'Ans	890,000 »
Landen (terrain)	500,000 »
Caeskerke	27,200 »
Lessines	160,000 »
Callenelle	76,500 »
Merchtem	28,000 »
Pervyse	18,700 »
Acquisition de terrains pour l'aménagement d'autres gares	4,414,400 »
	TOTAL. . fr. 5,880,000 »

Sans être complète, cette réponse donne des renseignements intéressants. Il faut signaler cependant qu'une somme considérable, 4,414,400 francs, n'est pas détaillée.

*
* * *

Une question analogue posée au sujet du crédit de 5,000,000 de francs sollicité pour les routes (art. 12 du tableau) a reçu la réponse suivante :

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 12. — La Section centrale demande l'énumération et le coût des travaux auxquels	Parmi les travaux de routes adjugés, décrétés ou projetés auxquels s'applique le

le Gouvernement compte appliquer le crédit de 5,000,000 de francs demandé.

crédit de 5,000,000 de francs, se trouvent notamment les suivants :

Route de Meerle à Baerle-Duc avec embranchement vers Hoogstraeten	259,900	»
Route d'Arendonck à Weelde	285,400	»
Route de Rethy à Poederlé. . . .	102,500	»
Route de Nieuwmoer à Zundert	18,700	»
Route de S'Gravenwezel à Schilde	120,000	»
Route de Ligny à Chastre	52,550	»
Avenue de la Couronne à Ixelles.	56,257	»
Routes dans la traverse de Bruges	120,298	»
Route d'Ostende à Nieuport. . . .	194,049	»
Route dans la traverse de Poperinghe	18,728	»
Route de Nieuport au pont de Zantvoorde	55,500	»
Route de Roulers à Vive-Saint-Eloi	55,650	»
Route de Plasschendaële à Eerneghem, y compris la construction d'une piste cyclable	67,100	»
Travaux dans les traverses de Thielt et de Courtrai. . . .	151,845	»
Route d'Elsendamme à Ypres	54,660	»
Route d'Ypres à Rousbrugge, entre Poperinghe et Rousbrugge	30,787	»
Route de Saint-Nicolas à Grammont, dans les traverses d'Alost, Erembodegem, Kerklaiken et Nederhasselt	96,556	»
Route reliant celle d'Anvers à Lille au pont établi sur l'Escaut entre Mont-Saint-Amand et Gendbrugge	97,219	»
Route d'Anvers vers Lille, sur les territoires de Lokeren et de Saint-Nicolas. . . .	70,000	»
Route de Tamise à Cruybeke	505,000	»
Route de Mons vers Bruxelles, entre l'avenue de Nimy à Mons et Casteau	50,480	»
Route de Soignies à Marie-		

mont, dans les traverses de La Louvière et de Haine-Saint-Paul . . .	22,786	•
Route de Charleroi à Philip- peville entre « la Queue » de Couillet et la limite du Hainaut	28,275	•
Route de Tournai à Bury et de Tournai vers Lillo . .	75,480	•
Route d'Ath à Nimy entre Jurbise (Bruyère) et Nimy.	85,200	•
Route de Charleroi à Mon- tigny-sur-Sambre, sur les territoires de Charleroi et de Montigny-sur-Sambre .	48,975	•
Route d'Ougrée à Boncelles, sur le territoire des com- munes d'Ougrée, de Se- raing et de Boncelles . .	165,750	•
Route de Waremmes à Aven- nes, sur le territoire de la commune de Hollogne-sur- Geer	36,971	•
Routes de Huy à Tirlemont, de Hannut à Namur, de Hannut à Wasseiges et de Hannut à Saint-Trond, dans la traverse de Han- nut.	59,880	•
Route de Liège à Saint-Trond, dans les traverses d'Ans, Loncin, Awans, Hognoul, Villers-l'Évêque, Odeur, Crisnée et Thys. . . .	190,994	•
Route de Hannut à Landen, dans la traverse de Landen.	22,890	•
Route dite « du Pont de Seraing », et son raccor- dement avec la route de Liège à Dinant, sur le ter- ritoire de Seraing . . .	55,188	•
Route de la Lienne . . .	160,000	•
Route de Liège à Aywaille, dans les traverses de Gri- vegnée et de Chênée . .	119,000	•
Route de Liège à Namur, dans la traverse des Awirs.	11,157	•
Route de Mortroux à Froid- thier, avec embranchement vers Aubel	382,780	•

Route de Saint-Trond à Herck-la-Ville, sur le territoire de Herck-la-Ville .	23,049 »
Route de Peer à Achel, dans la traverse d'Achel . . .	14,815 »
Route de Brusthem à Cortenbosch, dans la traverse de Brusthem.	11,978 »
Route d'Alken à Looz, dans la traverse de Wellen . .	15,952 »
Route de Waremmé à Vliermael, entre la limite de la province de Liège et l'entrée de la traverse de Marlinne	41,952 »
Route de Kinroy à Kessenich et à Geystingen (Ophoven).	10,500 »
Route de Diepenbeek à Genck	78,854 »
Route de Hasselt à la Meuse, dans la traverse de Genck.	10,700 »
Route d'Asch par Brée, à Hamont	70,000 »
Route de Suxy à Les Fossés.	84,630 »
Pont de Laroche	203,900 »
Route de Bouillon à Sugny et Pussemange	235,500 »
Route de Tavier à Wasseiges, dans la traverse de Tavier	23,998 »

La Section centrale a vu avec une vive satisfaction un crédit de 3,000,000 de francs inscrit au Budget pour les routes.

Elle espère que les travaux projetés seront exécutés à bref délai.

Il y aurait lieu cependant d'inscrire au Budget un crédit pour le développement de la voirie vicinale et un autre pour l'amélioration des chemins communaux d'intérêt agricole.

La Section croit superflu d'insister sur une nécessité reconnue et proclamée par tous les membres de la Chambre.

* * *

Les deux questions suivantes sont relatives à la méthode suivie en Belgique pour l'exécution des grands travaux.

QUESTION.

Pour chacun des travaux importants pour lesquels des crédits sont sollicités, la Section désire connaître :

1° Quelle était la dépense totale primitivement prévue;

RÉPONSE.

Pour la plupart des grands travaux publics, on ne saurait établir un rapport quelque peu exact entre la prévision de dépenses primitive et la dépense correspondante aux travaux réellement exécutés.

2° Quelles sont les sommes déjà dépensées ;

3° Quelles sont les dépenses qui restent à faire pour parachever les ouvrages ?

Ceux-ci ont reçu, à raison des besoins nouveaux qui se sont révélés depuis leur conception, des extensions considérables qui rendent toute comparaison impossible. Tel est le cas, notamment, pour les travaux d'Ostende et de Zeebrugge et pour la construction du quai en amont d'Anvers.

En ce qui concerne les travaux de la Meuse et de l'Escaut, il n'a jamais été produit de prévision au sujet de la dépense totale à résulter des améliorations successivement apportées et à apporter encore à ces deux fleuves.

Le tableau ci-joint fournit les renseignements demandés sous les n° 2° et 3° pour les travaux faisant l'objet des articles 18, 23, 24, 25 et 26 du tableau du Budget.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	Situation au 31 décembre 1900.		TOTAL de la DÉPENSE.	Observations.
	Sommes dépensées.	Dépenses restant à faire		
Canaux houillers.				
Mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles et de ses embranchements	10,400,000	28,600,000	48,000,000	
Construction du canal du Centre	17,000,000	5,000,000	21,800,000	
Canal de Gand à Terneuzen.				
Mise à grande section	3,200,000	20,254,000	32,500,000 ⁽¹⁾	(1) Y compris le subside de la ville de Gand, soit 4,714,000 francs.
Installations maritimes d'Anvers.				
Construction de 2,000 mètres de quais en amont de la Ville	10,958,000	6,840,000	17,798,000 ⁽²⁾	
Port d'Ostende.				
Nouvelles installations maritimes à l'usage du commerce et du service des paquebots poste, y compris les cales seches et le creusement des passes	11,158,000	15,342,000	26,500,000	(2) Sous réserve des droits de l'Etat en ce qui concerne le coût des travaux de consolidation du mur.
Port de Zeebrugge.				
Création du port d'escale et de ses dépendances.	17,270,000	18,724,000	38,000,000	

Cette réponse n'est pas des plus satisfaisantes. Elle fait connaître d'abord que pour certains travaux l'on ne s'est même pas préoccupé d'établir des prévisions de dépenses. C'est à coup sûr regrettable. Que si cette absence de prévisions est due à l'absence d'un projet d'ensemble pour l'exécution de ces travaux le fait est encore moins justifiable.

Elle laisse croire ensuite que nos travaux publics n'ont jamais fourni d'exemples de prévisions mal établies et par conséquent dépassées.

Il suffit de songer au Palais de Justice de Bruxelles pour avoir une preuve — et combien convaincante! — du contraire.

La reconstruction de l'ancien Palais de justice était estimée à 3.000.000 de francs. Le nouveau Palais coûte 50.000.000 de francs en chiffre rond.

Et il serait facile de rappeler toute une série de travaux où les erreurs commises tout en étant moindres furent cependant très considérables.

Si la Section en avait le loisir elle signalerait aussi pour le mur de quai en amont d'Anvers d'autres causes d'erreurs que celles qui sont indiquées.

Mais le temps presse, il faut passer.

La Section croit d'ailleurs que si le Gouvernement lui-même avait disposé d'un plus long délai il aurait pu fournir une réponse plus complète. Elle demande qu'il veuille bien donner cette réponse comme annexe au prochain budget des travaux publics, ou en un document séparé distribué aux membres de la Chambre.

QUESTION.

Quel serait pour chacun des grands travaux actuellement entrepris, tels que le canal du Centre, l'élargissement du canal de Charleroi, le chemin de fer Bruxelles-Midi à Gand, etc., etc., le délai minimum nécessaire pour l'achèvement du travail en supposant que le Gouvernement ne soit arrêté à aucun moment par le manque de crédits ou le manque de personnel?

Quel est le délai endéans lequel chacun de ces travaux sera terminé en procédant comme on l'a fait jusqu'à présent?

RÉPONSE.

Il serait possible d'achever les travaux d'amélioration générale de la Meuse dans un délai de dix à douze ans, si le Gouvernement n'était arrêté à aucun moment par le manque de crédits ou le manque de personnel. En procédant comme on l'a fait depuis 1831 jusqu'à présent, c'est-à-dire en dépensant environ 750.000 francs par an, un délai de 50 ans serait encore nécessaire.

Pour achever la mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles, il faudrait sept ans dans la première hypothèse et douze à quatorze ans dans la seconde.

Pour l'achèvement du canal du Centre, il faudra encore trois à quatre ans en toute hypothèse.

Pour mener à fin l'amélioration des canaux de Liège à Anvers, il faudrait un délai de quinze ans, dont trois pour les études et douze pour l'exécution, moyennant l'organisation de deux services spéciaux ayant leur siège l'un à Liège, l'autre à Anvers : en procédant par voie de petits crédits successifs, il est impossible aujourd'hui.

d'hui de rien préciser quant au délai d'achèvement.

Pour le canal de Gand à Terneuzen, on prévoit que les travaux à faire tant sur le territoire belge que sur le territoire néerlandais seront achevés en 1905, sans qu'il soit possible pratiquement de devancer cette date.

En ce qui concerne la ligne de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre, un délai de trois à quatre années sera nécessaire pour l'exécution complète des travaux, en supposant : 1° qu'on ne soit arrêté à aucun moment par le manque de crédits ou de personnel, et 2° qu'on puisse prendre possession de tous les terrains nécessaires.

Le Gouvernement procède à l'acquisition d'une partie de ces terrains et, avant peu de temps, les formalités légales seront remplies pour le tout.

Il n'est pas possible de fixer, même approximativement, la date à laquelle tous les terrains seront aux mains de l'État.

Bon nombre d'emprises devront faire l'objet d'expropriations judiciaires, et il peut en résulter des retards imprévus. On a vu des procédures en expropriation durer trois et même quatre années.

La Chambre saisira tout l'intérêt de cette dernière question.

Le rapport de la Section centrale de 1899 a signalé les pertes énormes d'intérêts intercalaires dues au mode vicieux suivi dans l'exécution des travaux, ainsi que les pertes de temps non moins considérables et plus regrettables peut-être.

En 1899, le Gouvernement répondait à la Section centrale que le canal du Centre serait achevé en 1903. Aujourd'hui la date de l'achèvement est reportée « en toute hypothèse » à 1904 ou 1905.

Or, en 1899, la Section centrale estimait à 7 millions de francs la somme perdue en intérêts intercalaires, soit « à peu près la valeur des 2,000 mètres de murs de quai en voie d'exécution à Anvers ».

Il faudra encore trente ans pour achever les travaux de la Meuse commencés en 1851 !

Que dire du canal de Charleroi pour lequel douze à quatorze ans sont encore réclamés ?

Pour les canaux de Liège à Anvers, aucun délai ne peut même être prévu !

N'est-il pas plus que temps de changer de système ? Qu'est-ce qui pourrait arrêter le Gouvernement dans la voie d'une réforme aussi instamment réclamée par le bon sens et par l'intérêt du pays ?

Les questions suivantes, posées par la Section centrale, ont reçu des réponses qui n'appellent aucune explication.

QUESTION.

Art. 10. — Quels sont les travaux projetés pour la mise en valeur des dunes domaniales?

RÉPONSE.

Indépendamment des travaux de cette nature qui sont en cours d'exécution à Wenduïne, une convention a été conclue entre l'État et l'Administration communale d'Ostende dans le but d'établir, à frais communs, une rue qui longera et mettra en valeur les dunes domaniales situées en cette ville, entre le hameau Albertus et Maria-kerke.

Le Gouvernement devra disposer d'une partie du crédit sollicité afin de satisfaire aux engagements précités, et il désire que la nouvelle allocation soit suffisante pour lui permettre de pourvoir aux dépenses dont l'utilité serait reconnue dans la suite.

QUESTION.

Art. 1^{er}. — Quelles sont les mesures prises et les travaux exécutés jusqu'à présent pour l'assainissement des hautes fanges?

RÉPONSE.

L'assainissement des hautes fanges doit se faire sans précipitation. Si la fange non assainie constitue un danger, la fange assainie est plus dangereuse encore, tant que n'a pu s'y former le massif boisé. C'est ce qui résulte suffisamment des travaux de la Commission spéciale, dont le rapport du 28 février 1900 a été distribué aux Membres de la Législature.

Ce rapport fait ressortir quelles difficultés on rencontre dans le début et avec quelle prudence il convient d'agir.

Depuis une trentaine d'années, l'Administration des eaux et forêts a transformé en splendides peuplements d'épicéas plus de 2,000 hectares de fagnes domaniales, dans l'Hertogenwald et dans le massif de Nasogne.

L'expérience acquise permettra désormais de marcher plus rapidement.

En ce qui concerne les hautes fagnes communales, on procède aussi un peu partout à leur assainissement et à leur boisement. Les agents forestiers s'en occupent avec toute l'activité désirable; les communes sont géné-

ralement preuve de bonne volonté; elles reçoivent de l'État (art. 27 du Budget du Département de l'Agriculture) des subsides qui s'élèvent à 50 % de la dépense totale (assainissement et boisement), indépendamment de l'intervention pécuniaire provinciale.

C'est grâce à ces subsides que l'administration forestière a pu déterminer les quatorze communes co-propriétaires du Massif de Freyr à entreprendre l'assèchement et la mise en valeur des 1000 hectares de fagnes qui faisaient tache au milieu des plus belles futaies de l'Ardenne. Ces travaux, commencés depuis moins de dix ans, se continuent sans arrêt et l'on peut affirmer que, dans quelques années, les fagnes de Freyr auront disparu.

Pour faire face à ces dépenses, le crédit de l'article 27 du Budget de l'Agriculture, qui était de 25,000 francs en 1898, a été augmenté d'un crédit supplémentaire de même import, et fixé ensuite à 40,000 francs pour l'exercice 1899; un nouveau crédit supplémentaire de 25,000 francs a été demandé pour 1900 et l'on portera le chiffre du crédit au montant nécessaire dans le Budget pour l'exercice 1902.

D'autre part, il a été jugé opportun, eu égard à l'importance des questions qui se présentent et au développement pris par le service, de charger un fonctionnaire spécial de l'étude sur lieux des projets de boisement des fagnes et autres terrains incultes : c'est dans ce but que le libellé de l'article 28 du Budget de l'Agriculture a été modifié et que l'import en a été fixé à 11,500 francs.

Jusqu'à présent, l'activité de l'Administration ne s'est pas encore portée vers les hautes fagnes particulières, qui se trouvent entre les mains de quelques grands propriétaires et dont l'étendue ne paraît d'ailleurs pas bien importante. Il a semblé logique de se préoccuper avant tout de la disparition des fagnes domaniales et communales; au surplus, plusieurs particuliers ont fait preuve d'initiative et il est assez probable, en présence des résultats acquis, que les autres ne resteront pas indifférents et inactifs; au besoin, les conseils et même le concours de l'Administration forestière ne leur feront pas défaut.

QUESTION.

ART. 2. — Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet de la construction du chemin de fer de Lierre-Malines.

RÉPONSE.

Aucune étude n'a été faite jusqu'ici pour le travail en question.

QUESTION.

ART. 2. — Pourquoi le Gouvernement ne demande-t-il que 250,000 francs pour la ligne de Cerfontaine à Florennes et raccordement des gares de Florennes?

RÉPONSE.

S'il n'a été demandé pour 1901 que 250,000 francs pour la ligne de Cerfontaine à Florennes et le raccordement des gares de Florennes, c'est parce que cette somme sera suffisante pour couvrir les dépenses à faire au cours de cet exercice.

Il n'est pas possible de déterminer exactement, en ce moment, à quelle date le plan-tableau des terrains à acquérir pourra être soumis à l'enquête. Il est à présumer que ce ne sera pas avant trois mois.

Ce ne sera donc que vers la fin de l'année, au plus tôt, que commenceront les acquisitions, et la somme précitée sera certainement suffisante pour payer les premières emprises qu'il sera possible d'acquérir à l'amiable.

QUESTION.

ART. 1^{er}, litt. c. — Quand seront achevés les nouveaux locaux de l'École militaire?

RÉPONSE.

Il est à prévoir que l'occupation de ces nouveaux locaux ne pourra pas se faire avant l'année 1905.

QUESTION.

ART. 19. — Quels seront les profils des divers canaux de Liège à Anvers, et les dimensions des ouvrages d'art établis sur ces canaux?

RÉPONSE.

Les canaux de Liège à Anvers transformés auront 18 mètres de largeur au plafond et un mouillage de 2^m,50. Les écluses auront 100 mètres de longueur utile et 12^m,50 de largeur. Les ponts fixes présenteront 6^m,50 de hauteur libre au-dessus de la flottaison normale.

Le canal d'embranchement vers Turnhout et le canal de Turnhout vers Anvers auront 12 mètres de largeur au plafond et un mouillage de 2^m,25. Les écluses auront 67 mètres de longueur utile et 8^m,60 de largeur. Les ponts fixes présenteront une hauteur libre de 4 mètres au-dessus du niveau de la flottaison normale.

QUESTION.

Art. 20. — Quand seront exécutés :

- 1° Le transbordeur à la Tête de Flandre;
- 2° Le canal pour l'assèchement des Polders waesiens;
- 3° Le ponton flottant de Burghit;
- 4° Les murs de quai de Tamise et de Burghit;
- 5° Les travaux nécessaires à la Durme?

RÉPONSE.

1° L'ouverture à donner au pont-transbordeur ne pourra être arrêtée qu'après qu'une décision sera intervenue au sujet de l'amélioration générale de l'Escaut en aval d'Anvers.

2° Le canal pour l'assèchement des Polders waesiens serait une conséquence du creusement de la grande coupure en aval d'Anvers et de la transformation en bassin d'une partie du lit actuel du fleuve; il s'exécutera, le cas échéant, en même temps que ces travaux.

3° Rien n'est décidé quant à l'établissement d'un pont flottant à Burghit.

4° Il appartient aux communes de Tamise et de Burghit d'établir, le cas échéant, les murs de quai dont il s'agit; ce travail serait subsidié par l'État.

5° Dans l'état actuel des études des travaux d'amélioration de la Durme, le Gouvernement ne peut encore fixer la date de leur exécution.

QUESTION.

Art. 27. — Quelles sont les dépenses à la charge exclusive de l'État, dont il est question au 2° de cet article?

RÉPONSE.

Les dépenses dont il s'agit comprennent :

1° L'allocation à la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles d'une partie des subsides prévus par l'article 3 de la loi du 19 août 1897, du chef du supplément des dépenses à résulter du nouveau dispositif des installations maritimes;

2° Le paiement des travaux d'approfondissement et d'élargissement du canal maritime dans une partie de la traversée des Hautes terres, à Grimberghen, en vue de reconnaître si la nature des terrains rencontrés dans cette région ne formerait pas obstacle à l'abaissement du plan d'eau dans le premier bief du canal maritime, abaissement que le Gouvernement considère comme désirable au point de vue de l'intérêt général.

3° Le coût des ouvrages supplémentaires à effectuer au bassin maritime et à ses dépendances en vue de permettre éventuellement le dit abaissement.

* * *

Divers travaux intéressant la capitale ont attiré l'attention des Sections et de la Section centrale. Ce sont l'achèvement de l'arcade du Cinquantenaire; la jonction Nord-Midi et la gare centrale; le chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers; le Musée d'art monumental et enfin le Mont des Arts.

Le Gouvernement a répondu comme suit aux questions posées au sujet des quatre premiers de ces travaux.

QUESTION.

ART. 14. — Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet de l'arcade du Parc du Cinquantenaire?

RÉPONSE.

Le Gouvernement estime que l'achèvement de l'arcade doit céder le pas pour le moment à d'autres travaux d'une utilité plus immédiate.

QUESTION.

Quel est le degré d'avancement des études de la jonction Nord-Midi et de la gare centrale?

RÉPONSE.

Toutes les opérations graphiques sur le terrain sont terminées et les sondages complémentaires préalables à l'élaboration des plans de détail, commencés à l'entrée en tunnel sous le Jardin Botanique, sont poussés jusqu'au delà de l'emplacement de la gare centrale.

Le Gouvernement est en possession des résultats des premières enquêtes que comporte l'expropriation éventuelle des terrains nécessaires.

Le tracé et le plan-tableau des terrains à acquérir depuis la gare centrale jusqu'à la gare du Midi sont terminés ainsi que le tracé de la partie de ligne comprise entre le boulevard Botanique et la gare centrale.

La partie du tracé comprise entre la gare du Nord et du boulevard Botanique, comprenant la traversée en tunnel du Jardin Botanique, est arrêté de manière à éviter toute modification à l'aspect du jardin et toute suppression de plantations.

Le plan-tableau des terrains à acquérir dans cette partie du tracé est également dressé, ainsi que le Gouvernement s'y était engagé en séance de la Chambre du 22 mai 1901, de nouvelles études ont été entamées en vue de restreindre les dimensions de la gare centrale, de la rendre en grande partie souterraine et de ne la pourvoir que des installations nécessaires à une halte.

Ces études sont très avancées en ce qui concerne la gare elle-même, mais comme toute modification apportée à celle-ci influe nécessairement sur toutes les voies qui l'entourent ou qui y donnent accès, il a fallu reprendre aussi l'étude de celles-ci. Ce travail très complexe n'est pas terminé.

QUESTION.

Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet du chemin de fer électrique de Bruxelles à Anvers?

RÉPONSE.

Le Gouvernement n'a pas, pour le moment, de propositions à faire à la Chambre relativement à cet objet.

QUESTION.

ART. 15. — Quelles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement propose de transporter le Musée des moulages de l'aile droite à l'aile gauche du Palais du Cinquantenaire?

La Section centrale désire avoir communication des plans du Musée nouveau projeté.

RÉPONSE.

Les raisons pour lesquelles le Gouvernement propose d'affecter l'aile gauche du Palais du Cinquantenaire à l'ensemble des Musées des arts décoratifs et industriels, sont exposées dans la note préliminaire du Budget (page 10).

Il ne se comprendrait point que le Musée d'art monumental fût distrait de cet ensemble, alors surtout que le grand hall de gauche nous donnera la plus belle salle de moulage que l'on puisse rencontrer en Europe.

Les plans des musées en question sont ci-joints.

En ce qui concerne l'arcade du Cinquantenaire, la Section s'en est référée à l'opinion du Gouvernement.

Elle a cependant exprimé le désir de voir une solution intervenir sans trop tarder.

L'aspect du monument dans son état actuel n'est pas heureux, et cette façon de terminer la perspective de la rue de la Loi ne répond aux désirs ni des partisans ni des adversaires de l'arcade.

Comment faut-il résoudre le problème? Convient-il d'achever le monument selon le projet primitif? Ne vaut-il pas mieux le terminer autrement?

La Section centrale ne s'est pas prononcée à ce sujet.

* * *

Les plans du nouveau Musée ont été communiqués à la Section centrale. Ils seront déposés sur le Bureau de la Chambre pendant la discussion du Budget.

Ils permettent de juger de l'étendue, qui sera considérable, des nouvelles installations que tout le monde désire.

Mais ils constituent un avant-projet plutôt qu'une étude définitive et ne sont pas assez complets pour permettre une évaluation exacte de la dépense.

De là, sans aucun doute, le vague des indications de la note préliminaire :

» Le coût des travaux, y compris les façades donnant sur les avenues de	
» la Chevalerie et des Nerviens atteindra <i>environ</i> . . . fr.	2,500,000 »
» La façade monumentale du côté du Parc, d'un dévelop-	
» pement de 120 mètres coûtera <i>approximativement</i> . . .	1,000,000 »
TOTAL. . . . fr.	3,500,000 »

Cela est bien peu précis et l'expérience du passé ne permet pas à la Chambre d'avoir grande confiance dans ces chiffres. Pourquoi n'avoir pas attendu un projet définitif et une estimation exacte? On ne peut supposer que les travaux seront entrepris sans des plans complets et des devis bien établis. Dès lors ce n'est pas perdre du temps, c'est plutôt en gagner, en même temps que de l'argent, que de ne s'engager qu'après avoir déterminé exactement la dépense.

* * *

C'est la ligne de conduite que le Gouvernement entend suivre pour le Mont des Arts.

En sollicitant en 1899 un crédit de 3,500,000 francs, le Gouvernement voulait simplement prendre une mesure « conservatoire ».

« Les Chambres ne seront appelées à se prononcer sur le projet même »
 » que lorsqu'il pourra faire l'objet de propositions nettement libellées, avec »
 » indication de la dépense à faire et des voies et moyens à y affecter. Elles »
 » statueront alors en pleine connaissance de cause, mais jusque-là il importe »
 » que la question reste entière.

» Si la législature est favorable au projet, elle pourra se féliciter d'avoir »
 » pris la mesure conservatoire qui est proposée; si, au contraire elle y est »
 » défavorable, elle ne devra pas regretter d'avoir acquis des terrains qui »
 » pourront être réalisés avec toute facilité et sans préjudice pour le Trésor »
 » public. »

C'est dans ces conditions que la Chambre a voté le crédit.

Restant dans cet ordre d'idées et fidèle à la pensée du Gouvernement, la Section centrale s'est prononcée contre un amendement présenté par nos honorables collègues MM. Lepage, Delbastée, De Jaer, Nerinx, Hymans et Furnément, et ainsi libellé :

« Acquisition de terrains et d'immeubles en vue du dégagement des musées »
 » et de l'établissement du Mont des Arts à Bruxelles . . fr. 2,000,000 »

Le rejet de cet amendement n'implique de la part de la Section centrale aucune idée d'hostilité au projet dit « du Mont des Arts ».

La Section croit, comme le Gouvernement, qu'il convient de ne pas s'engager à l'aveugle dans l'exécution d'un projet dont on ne connaît ni les plans ni le coût, et dont on ne peut dire qu'une seule chose, c'est qu'il est très séduisant et que la dépense sera très considérable.

La Section insiste cependant pour que le Gouvernement hâte autant que possible les études, de façon à mettre un terme aux incertitudes des intéressés et à l'état actuel de la Montagne de la Cour.

* * *

Un vœu de même nature a été émis en ce qui concerne la jonction Nord-Midi et la gare centrale. Ici encore des intérêts privés nombreux et respectables sont en cause. Il conviendrait d'ailleurs de communiquer à la Chambre dès qu'ils seront terminés les plans de ces travaux et l'estimation de la dépense à faire.

* * *

La question de l'amélioration du port d'Anvers a retenu assez longuement l'attention de la Section centrale. Elle a désiré savoir quelles sont les intentions du Gouvernement.

La réponse qu'elle a reçue figure ci-dessous :

QUESTION.	RÉPONSE.
ART. 24. — Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet des travaux d'amélioration de l'Escaut à Anvers?	Le Gouvernement se réfère aux déclarations qu'il a faites antérieurement à ce sujet.

La situation est donc celle-ci: Le Gouvernement poursuit les expropriations qui doivent permettre l'exécution des travaux intercalaires et éventuellement du projet dit de « *la Grande Coupure* ».

L'accord existe entre le Gouvernement et la ville d'Anvers en ce qui concerne les travaux intercalaires. Il n'existe pas pour la *Grande Coupure*.

Il en était ainsi il y a un an, les négociations qui ont eu lieu depuis n'ont amené aucune modification.

Le Gouvernement prend pour l'exécution de la *Grande Coupure* des « mesures conservatoires » analogues à celles qu'il a fixées pour le « *Mont des Arts* ».

Mais la *Grande coupure* n'est pas décrétée. Pas plus cette année que l'année précédente, le Gouvernement ne demande à la Chambre de se prononcer sur ce projet.

La Section centrale de 1899 avait vivement insisté sur l'urgence des travaux d'amélioration du port d'Anvers.

« Notre préoccupation constante doit être, disait-elle, d'améliorer les conditions du port d'Anvers, même au delà de ce que les besoins actuels de la navigation réclament.

» Plusieurs projets ont vu le jour.

» Votre Section centrale s'écarterait de sa mission en les discutant. Son but a été de mettre en lumière l'urgence extrême d'une solution.

» Quant à la solution elle-même, la meilleure sera celle qui non seulement satisfera aux besoins actuels, mais qui sera susceptible de se prêter à des développements successifs et, qui permettra aux constructeurs de navires tous les progrès que le souci de la réduction des frais du transport ou de l'augmentation de la vitesse rend désirable.

» Notre insistance paraîtra peut-être exagérée à quelques-uns. Ceux-là oublient que l'avenir Commercial et Industriel de la Belgique est intimement lié au développement du port d'Anvers.

» Le développement de nos exportations, notre mouvement colonial, la création d'une flotte marchande belge, l'établissement d'ateliers de construction de navires, toutes ces questions si actuelles, si graves, resteront sans solution si le port d'Anvers est compromis.

» Ce ne sont donc pas seulement les intérêts de la ville d'Anvers qui sont en jeu, ce sont ceux du pays, et aucune question, sous une apparence locale, n'est d'un intérêt plus général. »

En les reproduisant la Section centrale fait siennes ces paroles.

Certaines circonstances, telle la mise en exploitation d'une partie des nouveaux quais, tel encore le ralentissement constaté dans les affaires, semblent avoir eu pour effet de diminuer aux yeux de quelques-uns l'urgence d'une solution.

Il faut le déplorer. Rien ne justifierait un retard apporté dans l'exécution de travaux plus indispensables aujourd'hui qu'il y a deux ans.

On ne peut oublier d'ailleurs qu'il ne suffira pas de décréter les travaux pour qu'ils soient exécutés. Plusieurs années s'écouleront avant que le commerce pourra en profiter.

En réalité, nous continuons à perdre du temps.

A quoi faut-il l'attribuer? La multiplicité des projets et surtout le manque d'entente entre la Ville et le Gouvernement, expliquent ces retards.

Il y a bien une douzaine de projets. Les uns se bornent à « riper » l'Escaut, c'est-à-dire à le déplacer sur une partie de son cours sans barrer des portions du lit actuel. Elles déplacent ce lit, sans l'abandonner.

D'autres supposent de « *petites coupures* », d'autres encore de « *grandes coupures* ». Ils creusent sur des distances plus ou moins grandes un lit nouveau et barrent le lit actuel.

Notre Collègue, M. Vanden Broeck, a eu l'honneur et le mérite d'attirer l'attention du pays sur le premier projet de grande coupure, solution radicale à laquelle son nom se trouve depuis lors attaché.

Dans le même ordre d'idées que l'honorable représentant d'Anvers des ingénieurs ont proposé de modifier le tracé en vue de réaliser certaines conditions importantes, à leurs yeux, pour le régime du fleuve.

L'administration communale, qui au début combattait l'exécution de travaux considérables, ne semble plus aujourd'hui en contester l'utilité, mais elle reste hostile à une « grande coupure » qu'elle préférerait remplacer par un canal.

D'autre part l'honorable chef du cabinet a déclaré maintes fois que la question de l'Escaut est d'intérêt national et qu'il ne peut admettre une solution qui à raison de son insuffisance menacerait de compromettre les intérêts du pays.

Il n'est pas au pouvoir de la Section centrale de mettre fin à cette divergence si regrettable d'opinions.

L'exécution de travaux de cette importance et de ce caractère devrait être poursuivie dans un complet accord entre la ville et le Gouvernement. Tous deux doivent en définitive vouloir la meilleure solution : c'est-à-dire celle qui tient le mieux compte des progrès incessants de la construction navale, et se prête dans la plus large mesure à un développement ultérieur des installations maritimes.

En vue d'amener quelque lumière nouvelle sur ce problème tant discuté, votre rapporteur avait l'année dernière demandé au Gouvernement de faire procéder à des expériences directes pour la détermination du tracé qu'il convient d'adopter pour l'Escaut.

M. le Ministre des Travaux publics promet d'examiner avec bienveillance cette demande à laquelle il paraissait disposé à réserver bon accueil.

Votre Section centrale la renouvelle et, à l'unanimité de ses membres, prie le Gouvernement d'instituer sans tarder ces expériences. Leur coût est insignifiant et il ne saurait être question de s'y opposer sous prétexte qu'elles feraient perdre du temps, car elles seront terminées bien avant que la Chambre ait à se prononcer sur la modification du lit de l'Escaut.

Elles ont d'autant plus de raison d'être à l'heure actuelle que le programme primitif formulé pour l'amélioration de l'Escaut n'est déjà plus en rapport avec les besoins du moment.

Le desideratum indiqué naguère aux ingénieurs était celui-ci : avoir, à marée basse, huit mètres de profondeur d'eau au minimum contre les quais d'accostage direct.

Or voici les conclusions du congrès international de navigation tenu à Paris en juillet-août 1900.

« Les ports ouverts à la navigation océanique doivent donc se mettre en » état de recevoir dès maintenant des navires de 9 mètres de tirant d'eau » ayant des dimensions extrêmes qui correspondent à ce tirant d'eau, c'est- » à-dire 200 mètres de long et 20 à 22 mètres de large.

» Ils doivent se préparer à recevoir bientôt des navires de 10 mètres de » tirant d'eau avec 240 mètres de long et 24 à 25 mètres de large ; ils doivent » s'efforcer de prolonger de plus en plus la durée d'accès pour de tels » navires, afin de faciliter toutes leurs opérations, de réduire et même » d'éviter complètement toute perte de temps dont les conséquences devien- » nent de plus en plus onéreuses. »

On voit combien nous avons raison de dire que la solution à adopter pour l'Escaut doit largement tenir compte des progrès de la construction navale.

Et comment pourrait-on, en présence de faits pareils, contester encore l'utilité de recourir à tous les moyens dont la science de l'ingénieur dispose

pour limiter au strict minimum l'aléa dont l'exécution de projets comme ceux dont nous nous occupons ne saurait être complètement exemptée.

* * *

Le Budget a été voté dans toutes les sections :

Dans la 1^{re} section, par trois voix et deux abstentions.

- 2^e — à l'unanimité des dix membres présents.
- 3^e — par quatre voix et une abstention.
- 4^e — par trois voix et deux abstentions.
- 5^e — par cinq voix et six abstentions.
- 6^e — à l'unanimité des quatre membres présents.

La Section centrale l'a voté par quatre voix et deux abstentions.
Elle a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,
G. HELLEPUTTE.

Le Président,
F. SCHOLLAERT.

