

(1)

(N° 231)

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 24 JUILLET 1903.

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1903 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Dans un rapport sur le Budget extraordinaire de l'exercice 1896, la Section centrale s'exprimait ainsi :

« La Section centrale a été unanime à exprimer le regret de voir s'établir
» de plus en plus la fâcheuse coutume de ne présenter le budget extraordi-
» naire qu'à la fin de la session ordinaire, alors que deux ou trois séances
» au plus peuvent être consacrées à le discuter. Dans ces conditions, le
» contrôle nécessaire que les Chambres législatives ont à exercer sur une
» partie importante des dépenses publiques devient presque illusoire, car
» tout examen sérieux de ce Budget est impossible. Elle signale cet état de
» choses à l'attention toute particulière du Gouvernement, en lui demandant,
» pour la session prochaine, d'y avoir égard dans l'intérêt bien entendu de
» l'État. On pourrait peut-être diviser les crédits extraordinaires, et saisir la
» législature, au début de chaque session, des propositions de dépenses qui
» sont définitivement arrêtées, réservant les autres pour plus tard. »

A son tour, la Section centrale de 1900 nous disait :

« ... On doit regretter que les circonstances ne laissent point à la

⁽¹⁾ Budget, n° 192.

⁽²⁾ La Section centrale, présidée par M. SCHOLLALRT, *président*, était composée de MM. DE-GROOTE, DUFRANE, HELLEPUTTE, CARTON DE WIART, HUBERT, HYMANS.

Les annexes seront publiées ultérieurement.

H

» Chambre le loisir d'accorder à ces travaux divers et importants l'examen
» approfondi qu'ils auraient mérité. »

L'année suivante, la Section centrale tenait ce langage :

« 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 25 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 que la discussion du Budget puisse être mise à l'ordre du jour, et abordé 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 paraissent 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. »

L'espoir faiblement exprimé en 1901 ne devait pas se réaliser en 1902.

Le rapport sur le Budget de cette année débute en ces termes découragés et décourageants :

« Nous ne nous attarderons pas à exprimer longuement le regret de ne pouvoir examiner comme il conviendrait le Budget extraordinaire. Ce serait tomber dans la banalité.

» Depuis plusieurs années, le Budget extraordinaire ne peut plus faire l'objet d'une discussion approfondie au sein de la Chambre. Celle-ci trouve à peine le temps de le voter. »

Chaque année, les mêmes observations sont renouvelées sans qu'une amélioration quelconque puisse être signalée, sans même que l'on puisse garder l'espoir de voir modifier ce régime déplorable.

On conçoit que des circonstances spéciales puissent réduire en deça du terme convenable le temps laissé à la Chambre pour l'examen du Budget. Mais ce qui devrait n'être qu'une rare exception est devenu la règle; voilà ce qu'il faut déplorer.

Depuis 1886 l'examen, la discussion et le vote du Budget se sont présentés dans les conditions indiquées par le tableau ci-dessous :

ANNÉES.	Montants.	Date du dépôt du projet de loi.	Date du dépôt.	Nombre de jours entre les dates du dépôt et du vote.
1886 ⁽¹⁾	37,000,000	12 janvier.	11 mai.	123
1887	49,000,000	8 février.	14 juin.	126
1888	52,000,000	10 avril.	19 mai.	39
1889	56,000,000	28 mai.	10 août.	74
1890	64,000,000	29 avril.	17 mai.	18
1891	60,000,000	2 juin.	14 août.	73
1892	61,000,000	24 mars	14 mai.	51
1893	50,000,000	4 mai.	18 août.	106
1894	50,000,000	18 mai.	12 juin.	25
1895	58,000,000	12 juin.	25 août.	72
1896	56,000,000	2 juin.	18 juin.	16
1897	57,000,000	25 juin.	4 août.	40
1898	71,000,000	19 avril.	5 mai.	16
1899	72,000,000	15 juin.	25 août.	71
1900	135,000,000	11 avril.	5 mai.	24
1901	90,000,000	12 juillet.	8 août.	25
1902	141,000,000	15 avril.	7 mai.	22
1903	152,000,000	7 juillet.	31 juillet.	24 (probablement).

La Chambre remarquera qu'à mesure que le montant du Budget s'élève, le temps dont elle dispose pour l'examiner diminue.

Cette année, les choses se sont présentées ainsi :

Le Budget a été déposé le mardi 7 juillet. Il a été distribué le jeudi 9 juillet. Les sections ont été réunies dès le lendemain 10 juillet. Cinq d'entre elles ont terminé leurs travaux le même jour, en une séance d'une heure environ. La sixième section a tenu une deuxième séance le mardi 14 juillet.

La Section centrale s'est réunie le jeudi 16 et le vendredi 17 juillet. Ces séances ont été consacrées à la lecture des procès-verbaux des sections et à une courte discussion générale.

Elle s'est réunie le mercredi 22 juillet pour prendre connaissance des réponses faites par le Gouvernement aux questions posées.

Le vendredi 24 juillet, elle a entendu et approuvé le rapport qui a été déposé le même jour sur le bureau de la Chambre.

La Chambre devant se séparer le 31 juillet, si le rapport est distribué le 28 juillet elle n'aura disposé que de trois jours pour discuter et voter le Budget outre les autres objets qui figurent à son ordre du jour.

Faut-il s'étonner dès lors que des plaintes vives soient formulées au sujet d'une situation pareille?

Comment les sections, comment la Section centrale, comment la Chambre pourraient-elles dans ces conditions s'acquitter sérieusement de leur mission?

Or celle-ci est particulièrement importante cette année. L'exécution de la jonction Nord-Midi, travail d'une importance énorme non seulement au point

(1) Jusqu'en 1875, les lois relatives aux dépenses extraordinaires portent la dénomination de « lois allouant des crédits pour l'exécution de travaux d'utilité publique ».

Depuis 1883, le Budget extraordinaire est présenté en un projet de loi distinct.

de vue de la capitale, mais au point de vue de l'aménagement de l'ensemble de notre réseau de chemins de fer; la convention avec la ville de Bruxelles, qui vise la démolition et la reconstruction de tout un quartier de la capitale; l'examen général de la situation financière auquel le Gouvernement par sa note préliminaire convie avec raison la Chambre; nombre d'autres questions exigeraient un examen sérieux et approfondi.

S'il est de l'essence du régime parlementaire que les budgets ordinaires soient discutés chaque année, cette nécessité est bien plus impérieuse pour le Budget extraordinaire.

Tandis que les budgets ordinaires ne se rapportent qu'au présent et ne font que consacrer des situations acquises, le Budget extraordinaire détermine l'avenir.

C'est de lui que dépend pour une bonne part, avec le développement de notre outillage économique, la prospérité industrielle et commerciale du pays.

Or on peut dire que, dans les conditions actuelles, le contrôle de la Chambre, sa participation à l'établissement du Budget sont en voie de devenir complètement illusoire.

Réduire outre mesure l'intervalle de temps entre le dépôt du Budget et la fin de la session, c'est rendre pratiquement impossible l'examen du Budget.

Nous ne songeons pas à nier la part de responsabilité assumée par la Chambre dans cette situation, mais le Gouvernement ne pourrait, de son côté, contester la sienne.

Il n'est écrit dans aucun Évangile, dans aucune constitution, dans aucune loi, dans aucun règlement, que la Chambre doive cette année se séparer le 31 juillet.

Si elle termine ce jour ses travaux, c'est qu'elle le veut bien, qu'il lui plaît de prendre ses vacances à partir du 1^{er} août.

D'autre part, rien n'obligeait le Gouvernement à ne déposer son Budget que le 7 juillet.

L'honorable chef du cabinet a fait observer, dans la section dont il faisait partie, que s'il n'avait pas déposé le Budget plus tôt, c'est à raison de la conclusion tardive de la convention relative au port de Zeebrugge.

La raison ne vaut, car rien n'empêchait de déposer le Budget sans cette convention. Celle-ci aurait été soumise à la Chambre isolément le 7 juillet sous forme d'amendement ou de proposition spéciale, et la Chambre aurait eu pour examiner ce seul objet tout le temps nécessaire.

L'idée s'est fait jour de remettre à la rentrée de novembre la discussion qui ne saurait avoir lieu actuellement dans des conditions normales. Et, si l'on objectait la courte durée de la session prochaine, d'anticiper de quelques jours la date ordinaire de la rentrée.

L'on pourrait, si c'était nécessaire, voter dès à présent les crédits peu nombreux sans lesquels l'on ne pourrait continuer les travaux en cours.

Si cette opinion ne s'est pas traduite dans une résolution formelle, c'est à raison du fait que des intérêts considérables sont liés à la décision que la Chambre prendra.

Mais l'on peut prévoir que si la situation dont la Chambre se plaint devait se renouveler encore, un vote d'ajournement en serait la conséquence logique.

Ce vote n'aurait pas la portée d'une marque de défiance envers le Gouvernement, il indiquerait simplement la volonté de la Chambre de s'acquitter de sa mission.

Sans doute, il est agréable et commode pour une Chambre d'avoir un Gouvernement dans lequel elle a confiance au point de ne pas devoir contrôler sa gestion. Il n'est pas moins agréable, ni moins commode, pour un Gouvernement d'avoir une Chambre qui renonce à exercer son droit de contrôle.

Il n'en est pas moins vrai que l'un et l'autre manquent à leur devoir lorsqu'ils s'arrangent de façon que l'accomplissement de ce devoir devient impossible.

En prenant l'habitude de ne pas contrôler le Gouvernement lorsqu'elle juge que ce n'est pas nécessaire, la Chambre perd l'habitude de le contrôler lorsque c'est indispensable.

En prenant l'habitude de se passer du contrôle de la Chambre, le Gouvernement perd l'habitude de tenir compte du sentiment du pays, et de s'appuyer sur lui dans la gestion des affaires publiques.

Aucun Gouvernement n'est infailible, aucun ne peut négliger de tenir compte des vœux du pays.

Or, c'est la Chambre qui, dans notre système politique, représente l'opinion publique; c'est elle seule qui est qualifiée pour transmettre au Gouvernement les vœux du pays.

Dans tous les pays qui ont adopté le régime parlementaire, une crise semble s'être déclarée.

Elle tient à différentes causes; ce n'est pas le moment de les analyser.

Pour la conjurer dans la mesure où elle peut encore l'être, ce n'est pas de trop de compter sur l'étroite collaboration de la Chambre et du Gouvernement. Celui-ci surtout doit avoir à cœur de se mettre à l'abri de tout reproche.

Les fautes de ses amis mettent plus en péril le régime parlementaire que les attaques de ses ennemis.

Discussion générale.

Trois autres questions d'intérêt tout à fait général ont retenu l'attention de la Section centrale au cours de la discussion générale à laquelle elle s'est livrée.

La première est relative à la nécessité d'un plan d'ensemble pour les extensions du railway rendues nécessaires par l'augmentation du trafic. Nous nous en occuperons plus loin à l'occasion de l'examen du projet de la jonction Nord-Midi.

Nécessité d'achever plus rapidement les travaux décrétés.

La seconde a déjà été signalée à la Chambre par les sections centrales précédentes. Si nous y revenons, c'est parce que rien n'a été fait pour porter remède au mal dont on s'est plaint.

Il s'agit de la nécessité d'achever plus rapidement les travaux entrepris.

Autant on est prompt à commencer un travail, autant on est lent à l'achever.

« A cette formule pratiquée aujourd'hui, disait la Section centrale de 1899, *« entreprendre beaucoup de travaux à la fois et les exécuter lentement, »* il faut substituer cette autre formule : *« entreprendre peu de travaux à la fois et les exécuter vite »*. »

Est-il nécessaire de justifier cela?

Aussi longtemps qu'un travail n'est pas achevé, n'est pas mis en service, il ne rapporte rien, et les intérêts des capitaux consacrés à ce travail sont dépensés en pure perte.

La Section centrale de 1899 estimait à la somme énorme de 7 millions de francs le montant des intérêts perdus par suite de la lenteur apportée à l'exécution du canal du Centre.

Or, à cette époque, le Gouvernement annonçait l'achèvement du canal pour 1903.

Nous sommes en 1903, et trois ascenseurs doivent encore être construits. L'adjudication de ces travaux n'est pas même annoncée! Le Gouvernement prévoit l'achèvement des travaux pour 1906. En attendant, ce ne sont pas des bateaux qu'on voit dans le canal, ce sont des vaches qui broutent l'herbe poussant sur le plafond! Et quelques millions s'ajouteront aux 7 millions perdus à l'heure actuelle.

Il ne viendra à la pensée de personne de reprocher un manque d'activité à l'honorable Ministre des Finances et des Travaux publics, ni à l'Administration des Ponts et Chaussées qu'il a sous ses ordres.

Ils déplorent aussi bien que nous la situation que nous signalons.

D'où vient donc le mal? Et quel est le remède?

Le mal gît d'abord dans ce fait qu'on entreprend trop de travaux à la fois. Les sommes dont on dispose sont ainsi éparpillées au lieu d'être concentrées sur un petit nombre de travaux.

Le personnel des Ponts et Chaussées est trop restreint. L'exécution des travaux publics a pris un développement énorme. Jamais on n'a travaillé en Belgique autant qu'aujourd'hui.

Or le personnel technique s'est à peine accru de quelques unités.

Cependant la cause principale est l'organisation vicieuse du corps des Ponts et Chaussées. La Section centrale n'a pas le temps de creuser ce problème si important. Elle doit se borner à l'indiquer.

Mais si la Chambre veut se rendre compte du résultat auquel on pourrait arriver moyennant de conduire autrement l'exécution de nos travaux publics, il lui suffira de réfléchir à quelques faits qui se passent sous ses yeux.

L'exécution du canal du Centre aura demandé vingt-huit ans en supposant qu'elle soit terminée en 1906. Le canal aura coûté 22 millions. Les travaux des ports de Bruges, de Zeebrugge (Heyst), y compris le canal maritime qui les relie, ont été commencés en 1896. Ils seront vraisemblablement achevés en 1903. Ils auront coûté 55 millions.

Ils auront donc été exécutés en un temps trois fois moindre et ils auront coûté deux fois et demi autant.

Et cependant leur difficulté d'exécution dépasse considérablement celle du canal du Centre.

L'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles a été décidé en 1854. On a dépensé actuellement 28 millions. Il en reste autant à dépenser. Si les travaux marchent avec la même rapidité, ils seront achevés en 1952.

Si les prévisions plus favorables du Gouvernement se réalisent, ils seront achevés vers 1918.

Ce travail aura coûté 54 millions.

L'exécution du canal maritime de Bruxelles, entamée en 1900, sera terminée en 1907. Elle aura coûté 50 millions. La dépense est à peu près la même. Le délai d'exécution sera environ dix fois moindre!

Ces exemples suffisent à démontrer qu'il est possible d'exécuter nos travaux publics dans un délai beaucoup plus court.

Si c'est possible, cela doit se faire. Il n'existe aucune raison pour procéder ainsi, et il en existe de très nombreuses et de très sérieuses pour procéder autrement.

Remarquons-le, il ne faut pas pour cela dépenser annuellement plus d'argent, il suffit de le dépenser autrement. Loin d'en dépenser davantage, on pourra même en dépenser moins, et si l'on en dépense autant, on pourra exécuter plus de travaux et dont on obtiendra un effet utile, plus grand et plus immédiat.

Comparez les divers Budgets extraordinaires qui sont soumis aux Chambres depuis quelque vingt ans. Nombre de rubriques y sont inscrites en permanence, si bien que l'on pourrait stéréotyper une bonne partie de ce Budget.

Le temps qu'il faut pour exécuter le moindre travail, une route de quelques kilomètres en pays plat par exemple, est invraisemblable. Les populations ne comprennent point à quelle cause il faut attribuer cette déplorable lenteur, et il n'est aucun moyen de le leur expliquer. Elles s'en prennent aux fonctionnaires, à leurs députés, aux Chambres, au Gouvernement.

En réalité, elles pâtissent d'un vice organique de l'administration. Il serait aisé de le faire disparaître si on le voulait. Pourquoi ne le voudrait-on pas?

Examen de la situation financière.

La partie de la Note préliminaire relative à la situation du Trésor, à l'affectation des sommes empruntées depuis 1879, à l'augmentation de la Dette publique, a donné lieu à un intéressant échange de vues au sein de la Section centrale.

La majorité de celle-ci est d'accord avec le Gouvernement pour se réjouir de la bonne situation de nos finances. Elle félicite le Gouvernement, et en particulier l'honorable chef du Cabinet, de cette situation.

Afin de pouvoir mieux se rendre compte de la nature des dépenses dites *improductives*, la Section centrale a posé la question suivante :

Question.

La Section demande le détail des dépenses extraordinaires qui figurent

pages 10 et 11 de la Note préliminaire sous la rubrique : « Dépenses improductives. Achats et constructions. »

Réponse.

Le tableau A ci-joint fournit les renseignements demandés.

Il ressort de l'examen de ce tableau qu'à partir de l'exercice 1895, un grand

TABLEAU A.

Dépenses dites

(Dépenses autres que celles ayant

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	1895.	1896.	1897.
Domaine public immobilier. — Achats :			
Monts des Arts à Bruxelles. — Expropriations	"	"	"
Acquisition de constructions environnant l'ancien Château des comtes de Flandre à Gand.	40,545 29	30,370 09	"
Acquisition des ruines de l'Abbaye de Villers et travaux confortatifs. . .	51,150 50	1,010 49	"
Acquisition d'un immeuble pour l'installation de divers services ressortissant au Ministère des Finances. Travaux de restauration et d'appropriation.	14,850 87	2,798 73	"
Ecole d'horticulture de Vilvorde	"	"	"
Domaine public immobilier. — Constructions :	115,526 46	34,194 31	"
<i>Palais de justice, prisons et établissements de bienfaisance.</i>			
Construction et amélioration des prisons.	41,820 75	64,452 81	1,250 "
Palais de justice de Bruxelles	65,835 "	"	"
Écoles agricoles de bienfaisance	32,709 85	"	"
Asiles d'aliénés	54,744 46	"	"
	175,110 04	64,452 81	1,250 "
Monuments et bâtiments divers.			
Palais de la Nation et bureaux ministériels	712,737 53	176,522 14	170,816 04
Palais du Cinquantenaire	221,835 27	311,915 40	16,350 77
Bâtiments et bureaux des postes	270,515 84	470,537 15	681,392 43
Immeubles pour l'Administration des contributions directes, douanes et accises, à Anvers et à Menin.	188,504 99	150,852 90	"
Palais des Princes Evêques de Liège	31,360 "	9,701 35	"
Hôtels provinciaux.	102,642 71	27,350 29	"
Palais royal de Laeken	402,855 64	"	"
Cour des Comptes.	28,525 93	67,565 80	"
	1,958,774 91	1,244,431 01	808,539 24

nombre de dépenses auxquelles il se rapporte ont cessé de figurer dans la catégorie des dépenses extraordinaires. C'est la conséquence de la réforme budgétaire accomplie depuis cette époque et qui a eu pour objet de transférer aux Budgets ordinaires (section des « dépenses exceptionnelles ») presque toutes les dépenses d'ordre administratif, militaire, intellectuel et moral précédemment imputées sur le Budget extraordinaire.

Le tableau B présente la récapitulation de ces dépenses de 1895 à 1902.

improductives.

rapport à l'outillage économique.)

1898	1899.	1900.	1901.	1902.	TOTAL.
"	"	2,611,480 96	187,461 51	1,070,098 "	5,869,045 47
"	"	"	"	"	79,924 38
"	"	"	"	"	52,166 79
"	"	"	"	"	17,629 60
95,000 "	"	"	"	"	95,000 "
95,000 "	"	2,611,480 96	187,461 51	1,070,098 "	4,115,764 24
"	"	"	"	"	107,509 54
"	"	"	"	"	65,855 "
"	"	"	"	"	32,709 85
"	"	"	"	"	54,744 46
"	"	"	"	"	240,798 85
"	280,279 08	5,755 41	"	145,051 87	1,489,142 07
"	"	2,505 52	80,253 55	83,154 95	745,755 04
1,160,287 06	1,168,199 48	1,628,821 12	1,412,811 59	865,910 97	7,658,475 42
"	"	"	"	"	559,157 89
"	"	"	"	"	41,061 55
"	"	"	"	"	130,000 "
"	"	"	"	"	402,855 64
"	"	"	"	"	96,089 73
1,160,287 06	1,448,478 56	1,650,861 85	1,495,044 72	1,092,097 79	10,902,515 14

TABLEAU A (suite).

Dépenses dites

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	1895.	1896.	1897.
Établissements d'instruction, conservatoires de musique et musées.			
Musée commercial	17,275 16	•	•
Universités de l'État	81,654 28	55,806 96	•
Écoles normales de l'État	40,000 •	•	•
Écoles moyennes	4,000 •	•	•
Locaux de l'enseignement primaire	638,193 04	•	•
Musée des arts décoratifs et industriels	•	•	•
Ecole vétérinaire	59,923 59	61,164 42	269,907 21
	841,045 87	96,971 38	269,907 21
Œuvres d'art et de sciences, expositions.			
Œuvres d'art pour le musée de peinture	47,980 •	•	•
Acquisition de tapisseries de Bruxelles	1,394 •	•	•
Ouvrages pour la Bibliothèque royale	8,057 49	11,962 51	•
	57,411 49	11,962 51	•
Armées et garde-civique, fortifications, armements et bâtiments militaires.			
Tir national	59,770 45	•	•
Champs de tir pour l'infanterie	55,555 24	62,195 76	6,306 84
Bâtiments militaires	1,176,060 23	1,766,005 49	1,899,295 07
Armement de l'infanterie	764,550 •	•	•
Voitures à bagages et à vivres, ambulance, etc.	105,248 66	281,997 26	268,768 52
Matériel de l'artillerie	2,071,064 08	2,452,819 53	2,468,526 57
Fortifications d'Anvers	180,641 58	599,930 50	796,905 64
Polygone de Brasschaet	11,248 81	•	•
Mise en valeur des terrains militaires	17,445 45	25,555 08	8,715 •
Ligne de la Meuse	44,172 60	2,515 41	5,448 29
Interruption des voies ferrées	521 54	•	•
	4,484,058 42	5,188,819 05	5,455,761 55
Dépenses diverses.			
Rapatriement de monnaies de bronze étrangères	976,765 69	•	•
Indemnités accordées pour dommages causés dans l'arrondissement de Charleroi, lors des troubles de 1886	167,581 75	414,449 91	•
	1,144,147 44	414,449 91	•
TOTAL GÉNÉRAL. . . . fr.	8,776,080 63	7,055,260 96	6,593,457 98

improductives (suite).

1893.	1899.	1900.	1901.	1902.	TOTAL.
"	"	"	"	"	17,275 16
"	"	"	"	"	117,461 24
"	"	"	"	"	40,000 "
"	"	"	"	"	4,000 "
"	"	"	"	"	658,193 04
"	"	"	18,157 87	75,108 28	95,246 15
213,412 41	75,462 57	255,852 86	573,665 20	162,528 96	1,467,695 11
213,412 41	75,462 57	255,852 86	591,801 16	257,457 24	2,577,870 70
"	"	"	"	"	47,980 "
"	"	"	"	"	1,594 "
"	"	"	"	"	20,000 "
"	"	"	"	"	69,574 "
"	"	"	"	"	59,770 43
4,281 12	6,881 04	"	"	"	155,000 "
"	"	"	"	9,282 "	4,850,640 79
"	"	"	"	"	764,550 "
"	"	"	"	"	654,014 24
1,065,662 40	"	"	"	"	8,057,872 38
85,671 24	51,182 43	191,132 72	157,580 57	5,814 98	2,046,857 46
"	"	"	"	"	11,248 81
9,740 61	91,772 34	55,222 75	182,950 70	"	569,201 95
109,928 68	90,802 35	11,780 87	4,566 57	205 52	269,418 27
6,759 14	10,646 75	4,126 86	4,026 "	5,551 14	31,411 21
1,280,043 19	251,284 87	242,263 20	529,123 64	20,631 64	17,240,985 52
"	"	"	"	"	976,765 69
"	"	"	"	"	581,831 66
"	"	"	"	"	1,558,597 35
2,748,742 66	1,773,226 "	4,744,438 87	2,401,434 03	2,420,264 67	56,512,905 80

TABLEAU B

Dépenses exceptionnelles.

Relevé des dépenses d'ordre administratif, militaire, intellectuel, etc., précédemment imputées sur le Budget extraordinaire qui ont été incorporées au Budget ordinaire depuis 1895.

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	TOTAL.
Domaine public immobilier :									
a) Achats	49,975 86	48,229 95	289,498 90	685,568 47	108,776 97	508,875 69	59,490 05	»	1,608,215 87
b) Constructions :									
Palais de justice, prisons et établissements de bienfaisance.	260,258 85	158,666 14	542,575 42	674,158 47	540,757 16	1,295,875 01	1,028,562 68	1,540,600 »	5,841,231 75
Monuments et bâtiments divers	545,978 42	611,567 25	2,010,504 72	491,750 »	697,005 35	952,402 54	502,219 27	520,440 »	6,109,605 55
Établissements d'instruction, conservatoires et musées . .	894,586 45	1,066,855 15	268,805 07	1,192,151 25	1,524,422 15	1,575,576 54	2,929,592 95	4,299,805 80	15,551,569 10
Œuvres d'art et de sciences, expositions	24,986 84	745,800 »	604,889 17	280,525 91	816,000 »	947,850 97	95,000 »	95,169 10	5,615,999 99
Armée et garde civique, fortifications, armements, casernes, hôpitaux et autres bâtiments militaires	880 25	1,050,255 08	12,625,525 21	5,957,296 60	11,652,850 02	4,966,247 66	6,820,807 60	8,542,646 25	51,574,504 67
Dépenses diverses	976,755 44	949,988 50	2,846,270 66	765,140 88	471,242 75	578,708 77	1,246,281 85	772,000 .	8,606,586 81
	2,751,400 09	4,629,358 01	19,185,665 15	10,050,169 58	15 651,052 56	10,605,514 98	12,481,754 58	15,570,659 15	90,905,571 70

N. B. — Le total des dépenses exceptionnelles, sans distinction, incorporées au Budget ordinaire depuis 1895 s'élève à fr. 115,098,544 57.

Afin de pouvoir se rendre compte des engagements pris par le Gouvernement et la Chambre, c'est-à-dire des sommes à dépenser encore pour l'achèvement des travaux décidés ou entrepris, la Section centrale a posé à l'article 1^{er} du projet de loi la question suivante :

Question.

« La Section demande le tableau de tous les travaux dont l'exécution est décidée ou entamée.

Elle désire connaître les dépenses faites à ce jour et les dépenses restant à faire pour l'achèvement de ces travaux, la date à laquelle les travaux ont été commencés et la date à laquelle ils seront terminés.

Réponse.

Si la question vise réellement tous les travaux décrétés ou en cours compris dans le tableau visé à l'article 1^{er} *du projet de loi*, il ne serait possible d'y répondre que moyennant des recherches, des récapitulations, des décomptes, etc., qui demanderaient un temps fort long.

Pour le cas où, comme il est permis de le supposer, la question ne viserait que l'article 1^{er} *du tableau*, on joint ici une note contenant les renseignements demandés en ce qui concerne les travaux faisant l'objet de cet article. »

A. — Travaux entamés.

Numéro d'ordre.	DESIGNATION DES TRAVAUX.	DATE de l'adjudication ou du contrat.	PRIX (y compris les frais d'étude).	SOMMES		DATE du commencement des travaux.	DATE de l'achèvement des travaux.	Observations.
				payées.	restant à payer.			
1	Construction de la 1 ^{re} section de la route de la Helle (forêt d'Hertogenwald).	25 sept. 1900.	44,628 82	40,322 08	4,306 14	Octobre 1900.	Juillet 1903.	Outre les travaux mentionnés ci-contre, il reste à payer, pour travaux effectués en régie dans diverses forêts domaniales et con- sistant principalement en planta- tions, une somme de 1,650 francs.
2	Construction de la 1 ^{re} section de la route du fonds de Chanion (Spa).	19 déc. 1902.	15,828 40	7,226 13	8,602 27	Décembre 1902.	Décembre 1903.	
3	Ouverture de fossés d'assainissement dans les fanges de l'Hertogenwald.	9 mai 1903.	15,210 »	1,755 »	13,455 »	Mars 1903.	Mars 1904.	
4	Construction de la 2 ^e section de la route de la Helle (forêt d'Hertogenwald).	28 mai 1903.	21,871 »	750 »	21,121 »	Juin 1903.	Juillet 1904.	
5	Construction du chemin du Milieu et de l'Ermitage (forêt de Rance).	30 avril 1903.	1,360 »	»	1,360 »	Mai 1903.	Septembre 1903.	
			98,808 22	50,053 81	48,844 41			

B — Travaux décidés.

Numero d'ordre	DESIGNATION DES TRAVAUX	DEPENSE approximative presumée	Observations
1	Construction d'un chemin de vidange dans la forêt de Soignes .	12,000	A mettre en adjudication en 1905
2	Construction de chemins coupe-feu dans la forêt de Soignes .	12,000 .	A effectuer en 1905 et 1904
3	Construct on de la dernière section de la route du fond de Chanion .	50,000 .	A mettre en adjudication en 1905.
4	Id id id de la Helle . .	20,000 .	Id en 1904
5	Construction d'un chemin de vidange dans la forêt de Rance. .	52,000 .	Id en 1905
6	Id id dans les forêts de Conques et Sainte-Cécile. . . .	48,000 .	Id en 1904, 1905 et 1906
7	Continuation des travaux d'assainissement des fanges de la forêt d'Hertogenwald .	20,000	Somme nécessaire annuellement pendant une période de cinq ou six ans
8	Mise en valeur des terrains incultes achetés par l'Etat en Campine, notamment à Raeveld (755 hectares) et à Exel (575 hectares)	20,000 .	Id, id id, d'une dizaine d'années au moins

La Section centrale n'a pas eu le temps de faire observer au Gouvernement combien cette réponse était peu en rapport avec la question. La question posée était bien indiquée comme se rapportant à *l'article premier du projet de loi* et non à *l'article premier du tableau*. Comment le Gouvernement a-t-il pu supposer que la Section centrale s'intéressait à ce point à l'exécution de quelques chemins de vidange, de chemins coupe-feu dans les bois domaniaux et de quelques boisements à entreprendre?

La Section centrale de 1901 ayant posé une question semblable, le Gouvernement y fit une réponse partielle.

La Section demanda qu'une réponse complète fût jointe en annexe au projet de budget ou distribué en un document séparé aux membres de la Chambre. Il ne fut donné aucune suite à ce vœu. Il est cependant dans les désirs de la très grande majorité de nos collègues d'être exactement renseignés sur ce point. Cette année comme les années précédentes, la demande en a été faite dans les sections.

Il est du plus haut intérêt pour la Chambre de savoir l'importance des engagements auxquels nous avons à faire face.

La Section insiste donc à nouveau pour qu'il soit donné satisfaction à la Chambre. Si le tableau réclamé était dressé, il serait très facile de le tenir à jour, et en l'annexant chaque année au Budget extraordinaire, la Chambre aurait sous les yeux l'exposé exact d'une situation dont elle a non seulement le droit, mais l'obligation de se rendre compte.

*
* * *

Un membre fait remarquer qu'il est impossible à la Section centrale de discuter de façon approfondie en un temps si court un budget de 130 millions, portant sur de si nombreux travaux.

Mais on peut, à son avis, examiner la situation financière à un point de vue général, et cela a une certaine importance, car elle paraît n'être pas connue de tous, si l'on en juge par les critiques qui se font jour, non seulement dans l'opposition, qui, elle, est dans son rôle, mais même parmi certains membres de la majorité.

Il est certain qu'à ne considérer que le chiffre de notre dette, qui s'élève (*Situation du Trésor au 1^{er} janvier 1903*, p. 13) à 2 milliards 879 millions pour la dette consolidée et à 14 millions pour la dette flottante, sans tenir compte du capital correspondant aux annuités restant à payer pour acquisitions de chemins de fer, téléphones, etc., et s'élevant à environ 350 millions, il y a lieu de s'effrayer. Cette dette exige (*Situation du Trésor*, p. 202), pour le paiement des intérêts de la dette consolidée et flottante et pour le paiement de l'intérêt et de l'amortissement des chemins de fer et téléphones rachetés par annuités, une somme globale d'environ 107 millions; mais il ne faut pas oublier que nous avons la contre-partie : le produit net des péages et les revenus de nos capitaux et domaines qui couvrent, si pas la totalité, au moins la plus grande partie de cette somme; de sorte que nous sommes dans la situation d'un particulier qui aurait employé une somme considérable à se procurer un outil qui lui rapporterait l'intérêt de sa dette.

Mais, peut-on objecter, est-on certain que cet outil continuera à rapporter cet intérêt, et n'est-ce pas une opération hasardeuse que de continuer à l'augmenter aussi fortement qu'on veut le faire?

Il ne faut pas se dissimuler, en effet, que les travaux entrepris et que ceux qui sont projetés nécessiteront, pendant cinq ou six ans encore, un effort aussi considérable que celui que nous faisons cette année. Il en résulte qu'en une dizaine d'années, nous aurons immobilisé environ 1 milliard. C'est là réellement un chiffre bien élevé et fait pour impressionner.

Mais il y a lieu de remarquer que la plus grande partie de cette somme est destinée à développer l'outillage économique de la nation et sera dépensée en travaux productifs d'intérêts directement, comme ceux des chemins de fer, ou indirectement, par suite du développement de la prospérité du pays, comme ceux des ports ou canaux.

Si nous examinons l'effet que le développement très grand de notre outillage économique effectué dans les dernières années a eu sur les finances du pays, nous nous sentons rassurés.

En effet, le produit de l'impôt sous toutes ses formes en 1835 (les premières années de notre nationalité ont été frappées de contributions de guerre qui fausseraient la comparaison) était de 72 millions; après soixante ans, c'est-à-dire en 1895, avec de nombreuses taxes nouvelles et des augmentations de taxes, il s'élève à 178 millions, c'est-à-dire qu'en soixante ans le produit de l'impôt a augmenté de 106 millions.

De 1895 à 1901, il est passé de 178 millions à 244 millions, soit en six ans une augmentation de rendement de 66 millions!!! Or, pendant cette dernière période, il n'y a eu qu'une seule augmentation de taxe : celle sur l'alcool; dans tous les autres domaines de l'impôt, il n'y a eu que des diminutions. L'alcool, qui, en 1895, rapportait 58 millions, en rapporte 54 millions en 1902; de sorte qu'en supposant que toute l'augmentation du rendement (soit 16 millions) soit due à l'augmentation de la taxe et non à une augmentation de consommation, il en résulte que de 1895 à 1901, en six ans, sans aucune augmentation de taxe, rien qu'avec des dégrèvements, le rendement de l'impôt s'est augmenté de 66 millions moins 16 millions, soit 50 millions. C'est presque la moitié de l'augmentation qui s'était produite en soixante ans, et encore celle-ci comporte toutes les augmentations de taxes ou taxes nouvelles qui ont eu lieu dans la période. Aucun pays n'a vu dans la même période une augmentation qui puisse, même de loin, être comparée à celle-ci.

Mais quel est donc le phénomène qui a amené une telle augmentation de la matière contribuable dans un délai si court? C'est évidemment la prospérité du pays, amenée par une activité exceptionnelle, par un développement inouï de nos transactions, entraînant l'abondance du travail et, par conséquent, du travail bien rémunéré, et de nombreuses consommations d'objets frappés d'impôt.

Car le travail est la véritable base de la prospérité du pays.

Et si nous voulons nous assurer qu'il en a bien été ainsi, il suffit de se rappeler que dans un pays à territoire aussi restreint que le nôtre, où l'agriculture a aussi peu de terroir et où l'industrie est aussi intense, il faut sur-

tout mesurer l'activité de cette dernière, si on veut se rendre compte de la somme de travail déployée. Or, la meilleure balance pour mesurer l'activité de notre industrie, c'est le chiffre de son exportation. Notre exportation en 1833 s'élevait à 138 millions de francs; en 1893, elle s'élevait à 1 milliard 383 millions, elle avait donc augmenté dans la période de soixante ans, de 1 milliard 247 millions. Dans la période suivante, de 1893 à 1901, elle est passée de 1 milliard 383 millions à 1,922 millions, elle a donc augmenté en six ans de 537 millions, soit, encore une fois, presque la moitié de l'augmentation qu'elle avait subie pendant soixante ans.

Il y a plus; si nous subdivisons cette période de soixante ans en quatre périodes de quinze ans, nous constatons que, dans chacune de ces périodes, à une augmentation d'accroissement d'exportation a correspondu un accroissement de recettes à peu près parallèle :

De 1833 à 1850, accroissement d'exportation : 7 %; accroissement d'impôt : 8 %; de 1850 à 1863 : 14 % contre 16 %; de 1863 à 1880 : 35 % contre 24 % et, enfin, de 1880 à 1893 : 13 % contre 14 %.

On voit donc que la loi se vérifie; bien entendu le problème de la rentrée de l'impôt est beaucoup plus complexe, et de nombreux facteurs y interviennent, mais on peut conclure avec certitude que le facteur le plus important; c'est l'abondance du travail manuel. Il semble donc que c'est à juste titre que l'on développe aussi rapidement et aussi complètement que possible notre outillage économique, et si nos industriels et nos commerçants, profitant des avantages nouveaux qui sont mis à leur disposition, développent dans la même proportion leurs transactions, nous pouvons être rassurés, le rendement de l'impôt suivra sa courbe ascendante et nos budgets de l'avenir trouveront dans cet accroissement largement de quoi payer l'intérêt et l'amortissement de ces travaux, qui paraissent un peu effrayants à première vue. Il convient d'ajouter que dans tout ce qui précède, il n'a été question que de l'impôt proprement dit, et que les péages, qui constituent la moitié de nos ressources, seront influencés aussi heureusement par l'augmentation de l'exportation, et que ce sera double recette pour le Trésor, surtout si les travaux sont effectués rapidement et avant tout utilement.

Il convient toutefois de dire que l'augmentation de nos exportations sera bien plus difficile à obtenir que par le passé; l'avantage énorme que nous avions sur nos concurrents par suite d'une main-d'œuvre à bas prix et à grand rendement a diminué; les barrières douanières semblent devenir de plus en plus élevées, un vent de protectionnisme souffle, et nous commençons à inspirer des craintes. Il y a donc lieu de veiller.

Certes, notre expansion économique à l'étranger doit être œuvre d'initiative privée, et c'est à nos industriels et à nos négociants à être les premiers artisans du développement de leurs affaires propres.

Mais le devoir du Gouvernement est de favoriser ce développement par tous les moyens possibles, et si, pour arriver à ce résultat, il doit faire certains sacrifices, il peut être convaincu qu'il en sera compensé, et au centuple, par un rendement plus grand des impôts amené par un plus grand développement de notre exportation.

* * *

La Section a suivi avec intérêt, cet exposé aux conclusions duquel la majorité s'est ralliée.

En résumé on peut comparer l'État à un industriel qui chaque année appliquerait au développement de son établissement tous ses bénéfices, plus une certaine somme fournie par l'emprunt et dont les intérêts viennent grever ses frais de production.

Le développement de son établissement lui permettant d'augmenter encore sa production et, par conséquent, ses profits, l'intérêt des capitaux empruntés est largement couvert par l'accroissement de ses bénéfices.

Aussi longtemps que la demande de produits, que la consommation suivra l'augmentation de la production, la situation de cet industriel sera excellente : sa fortune et ses bénéfices croîtront.

C'est ce qui se produit actuellement en Belgique.

Mais si la consommation diminue, l'industriel peut se trouver gravement atteint. Son établissement énorme, outillé pour une production colossale, ne pourra plus produire tout l'effort dont il est capable, les frais généraux vont être lourdement grevés par les charges de capitaux empruntés, les bénéfices disparaîtront et pourront être transformés en pertes.

Il n'en aurait pas été ainsi s'il n'avait appliqué au développement de son outillage que les bénéfices réalisés, c'est-à-dire s'il n'avait pas emprunté.

Pour l'État, la crise serait aggravée par ce fait que la diminution de la consommation, suivie d'une diminution dans le produit des impôts, aura une double conséquence.

Le Gouvernement ne pourra cesser d'emprunter sous peine de perdre l'effet utile de tous les travaux en cours d'exécution.

Supposons que nous ne décrétiions plus aucun nouveau travail, nous n'aurons pas moins à dépenser la somme nécessaire pour achever les travaux commencés. C'est pour connaître exactement ce chiffre que la Section avait posé la question à laquelle le Gouvernement a fait une si étrange réponse. On peut l'estimer, sans exagération, à un demi-milliard.

Or, par suite de la diminution des impôts, il aura moins de ressources pour faire face aux charges des emprunts.

Telle est la première conséquence.

Voici la seconde : Non seulement il ne pourra cesser d'emprunter, mais il devra emprunter davantage, car le produit des impôts diminuant, le boni du budget diminuera. De ce chef, il y aura donc un accroissement plus considérable des charges causées par l'emprunt.

Augmentation des charges, diminution des ressources, telle serait donc la situation assurément peu enviable dans laquelle nous serions.

C'est pourquoi, sans contester l'utilité actuelle, voire la nécessité de l'emprunt en Belgique, la Section centrale ne peut souscrire sans quelque réserve à cette conclusion formulée par l'honorable chef de Cabinet dans la Note préliminaire en termes un peu trop généraux :

« Le Budget extraordinaire, consacré, comme il l'est aujourd'hui, à des

» dépenses productives, doit être considéré comme l'un des principaux
» facteurs du développement de la richesse publique. »

Cela serait tout à fait vrai si les dépenses extraordinaires n'étaient pas couvertes par l'emprunt.

Ce serait tout à fait vrai encore, malgré l'emprunt, si nous étions certains de voir la marche progressive de notre production nationale se maintenir.

Mais qui est maître de l'avenir? Qui peut prévoir le résultat de l'orientation nouvelle de certaines nations en matière économique?

Qui peut prédire les conséquences du développement du travail mécanique se substituant à la main-d'œuvre de l'ouvrier.

La vie à bas prix et, par conséquent, les moindres salaires ont été pendant longtemps et sont encore un des éléments de notre prospérité industrielle.

A mesure cependant que la machine-outil se substitue à l'homme, la part de la main-d'œuvre humaine dans le prix de revient diminue et nos conditions de production se rapprochent de celles de nos concurrents.

L'idéal serait donc de ne plus devoir emprunter, de trouver dans les excédents budgétaires de quoi suffire à nos travaux publics.

L'honorable Ministre des Finances a fait un pas dans cette voie, et il faut l'en féliciter. Nous ne songeons pas à lui demander de résoudre sur l'heure la partie restante de ce problème très ardu, mais nous croyons que cette tâche digne de toute sa sollicitude n'est pas au-dessus de ses forces.

En attendant, la modération dans l'emprunt est une chose sage, à conseiller par nous, à pratiquer par lui.

Cette modération comporte tout au moins le souci : 1° de ne pas exécuter, au moyen de l'emprunt, des travaux dont la nécessité ou l'utilité — disons l'effet utile pour bien préciser notre pensée — n'est pas démontrée; 2° de bannir de nos travaux tout luxe qui n'est pas en rapport avec leur caractère et leur destination, ce qui ne veut pas dire qu'il ne faut pas se préoccuper de leur donner un caractère artistique.

Déjà la Section centrale de 1902 attirait sur ce point l'attention du Gouvernement. Nous ne pouvons que nous rallier à ses justes considérations, le temps nous faisant défaut pour préciser notre manière de voir par des applications à des cas déterminés.

Examen des articles.

La Section centrale s'est arrêtée tout d'abord au travail le plus important c'est-à-dire à la jonction Nord-Midi.

La jonction Nord-Midi.

LES RÉTROACTES.

Ce fut dans la séance du 28 mars 1899 que le Gouvernement exposa pour la première fois à la Chambre ses idées au sujet de la jonction Nord-Midi et de l'établissement d'une gare centrale.

L'honorable M. Woeste avait, dans la séance du 27 mars 1899, posé au Gouvernement la question suivante :

« M. le Ministre des Chemins de fer a-t-il l'intention d'établir une gare au centre de Bruxelles ? Compte-t-il le proposer dans la séance actuelle ? Combien coûterait une telle gare ? N'entraînerait-elle pas, comme conséquence, l'annexion de tout ou partie des faubourgs à la capitale ? »

L'honorable M. Vandepereboom, Ministre des Chemins de fer, y fit le 28 mars la réponse suivante :

Réponse à la question de M. Woeste, relative à l'établissement d'une gare centrale, à Bruxelles.

« M. VANDENPEEREBOOM, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* (*Mouvement d'attention.*) — Le mouvement des voyageurs dans l'agglomération bruxelloise s'élève à près du quart du mouvement général sur l'ancien réseau de l'État. Il augmente d'environ 10 % par an, de sorte qu'on arrivera prochainement à plus de 40 millions de voyageurs.

» Les installations sont dès à présent absolument insuffisantes ; il est certain que, si on n'y apporte pas à bref délai des augmentations considérables, il sera impossible d'assurer le service avec sécurité et régularité.

» Le Gouvernement a l'intention de solliciter, au cours de cette session, un premier crédit pour l'exécution des travaux.

» J'indiquerai à la Chambre les chiffres des dépenses et tous les éléments permettant d'apprécier la nécessité des travaux et justifiant le projet du Gouvernement.

» Deux systèmes d'amélioration sont en présence : 1° extension des installations actuelles ; 2° création d'une jonction, avec gare centrale, entre les stations du Nord et du Midi.

» Le premier système, qui entraînerait une dépense très considérable, présenterait les inconvénients suivants : 1° maintien des gares à rebroussement ; 2° maintien de l'interruption de service entre les lignes du Nord et du Midi ; 3° inconvénients résultant de l'encombrement dans un nombre trop limité de gares ; 4° dépenses très élevées qui ne permettent pas une extension de trafic aussi grande qu'avec des gares de passage ; 5° nécessité, par conséquent, de faire de nouvelles dépenses dans un avenir moins éloigné que dans le second système ; 6° enfin, nécessité d'exproprier tout un quartier au détriment de la voirie urbaine.

» Le second système consiste à relier les deux gares actuelles et à les transformer en gares de passage, de manière à pouvoir arriver à des extensions très considérables de trafic avec un minimum d'installations.

» On pourra ainsi réaliser un système d'exploitation plus économique pour l'administration et plus avantageux pour les voyageurs, puisque tous les trains desservant Bruxelles passeront par les gares principales.

» Les travaux s'harmonisent d'ailleurs avec les intérêts de la voirie. On peut effectuer ce travail avec ou sans gare centrale, mais il est évident que,

à tous les points de vue, la réalisation de cette gare présentera de très grands avantages. En effet, elle permettra : 1° d'éviter l'encombrement des voyageurs dans les gares du Nord et du Midi ; 2° aux voyageurs d'arriver au centre ou aux deux extrémités de la ville ; 3° de réduire la dépense d'établissement de ces deux gares ; 4° au point de vue finances, d'amortir, dans un assez bref délai, grâce à une taxe supplémentaire, la dépense de tous les travaux.

» Il est à remarquer que, au moment où ces travaux seront terminés, l'extension du nombre des voyageurs dans l'agglomération de Bruxelles sera telle que les gares actuelles du Nord et du Midi ne perdront pas de leur importance présente.

» Il n'y a pas, au point de vue du droit, une connexité absolue entre l'exécution de ces travaux et une indemnité que la ville de Bruxelles pourrait réclamer ; mais il y aura lieu d'examiner s'il est équitable d'accorder à la capitale une compensation du chef de la perte de ressources qui pourrait être occasionnée par la réalisation du projet. »

Depuis, le Gouvernement est resté invariablement fidèle à son système. La seule modification qu'il ait admise est celle de la transformation de la gare centrale en une simple halte.

Nous examinerons plus loin la portée de cette modification.

Aussitôt l'honorable M. Woeste, après la communication de l'honorable M. Vandenpeereboom, prit la parole et s'exprima en ces termes :

« La réponse de l'honorable Ministre ne me donnant pas satisfaction, je transformerai ma demande en interpellation. »

Il fit immédiatement parvenir au bureau une demande d'interpellation ainsi conçue :

« Je demande à interpellier M. le Ministre des Chemins de fer sur le projet d'une gare centrale à Bruxelles et sur les conséquences politiques d'un pareil projet. »

Interpellation de l'honorable M. Woeste.

L'interpellation eut lieu dans la séance du 19 avril 1899.

Quatre de nos honorables collègues y prirent part : MM. Woeste, Renkin, Bertrand, Nerinx et d'Ursel.

Trois, MM. Woeste, Bertrand et d'Ursel, se prononcèrent nettement contre le projet ; un, M. Nerinx, fit des déclarations non moins catégoriques en sens inverse. M. Renkin, sans prendre un parti définitif, se montra plutôt sympathique au projet. Tous furent d'accord pour réclamer un examen approfondi et détaillé du projet.

L'honorable M. Woeste s'exprima en ces termes :

« Je viens demander à l'honorable Ministre des Chemins de fer de ne pas donner suite à ce funeste projet et, dans le cas où il ne s'y déciderait pas, de mettre la Chambre à même de se prononcer autrement que l'honorable Ministre ne l'a indiqué.

» D'après ce qui a été annoncé, il s'agit de l'établissement d'une gare centrale à Bruxelles; mais, en réalité, le projet aurait pour résultat, s'il prévalait, — et ici je crois pouvoir me servir d'une expression qui peut n'être pas très française, mais qui est passée actuellement dans les usages de la langue, le projet, dis-je, aurait pour résultat le chambardement de Bruxelles, avec une note épouvantable de millions à payer par le pays tout entier. C'est à ce point de vue que je disais, avec raison, je pense, que l'interpellation intéressait les contribuables de l'ensemble du pays.

.
» Quoi qu'il en soit, pourquoi veut-on établir une gare centrale à Bruxelles? Bruxelles n'est pas une grande capitale, elle n'a pas 200,000 habitants.

» On conçoit que l'on ait établi un métropolitain à Londres, dans cette immense agglomération, pour la facilité des communications; mais à Bruxelles, qui ne peut être comparé à Londres, quelle est, au point de vue de la circulation, l'utilité d'un semblable projet?

» Dans les grandes capitales, comme Paris, il n'y a pas de gare centrale; dans les villes de second ordre de notre pays, Gand, Liège, Anvers, il n'y en a pas non plus; pourquoi, tout à coup, veut-on en établir une à Bruxelles, sans avoir l'air de se préoccuper des conséquences de toute nature qu'un semblable projet doit entraîner?

» Où serait établie cette gare centrale? Le mot l'indique, c'est au centre de la ville, dans le quartier de la Putterie, qui serait démoli. On établirait là un immense trou qui serait relié, d'un côté, par un tunnel, à la gare du Nord et, de l'autre côté, par un viaduc, à la gare du Midi. Je vous laisse à penser ce que l'exécution d'un semblable projet devrait coûter de millions!

» L'honorable Ministre des Chemins de fer vous a dit : Lorsque je demanderai un premier crédit, je vous remettrai les devis!

» Mais, Messieurs, est-ce que l'honorable ministre se figure, par exemple, qu'il y ait là, pour la Chambre, une satisfaction suffisante? Est-ce que, après l'expérience faite lors de la construction du palais de justice, lors de l'édification des forts de la Meuse, lors d'une quantité d'autres travaux, il suffit de venir dire, quand on veut exécuter un travail : Voici les devis?

» Je vais plus loin et je vous déclare que ces devis, quels qu'ils soient, ne pourront pas être exacts, ne pourront donner à la Chambre aucune espèce de garantie.

» En effet, Messieurs, est-ce qu'il appartient à l'honorable Ministre de calculer d'avance le coût des expropriations? Comment! il s'agit non seulement de la démolition de tout un quartier, mais de faire passer un chemin de fer, ici sous un ensemble de propriétés, là au-dessus d'autres propriétés. Les ingénieurs du gouvernement et ses fonctionnaires auront beau apprécier d'avance les indemnités qui reviendront de ce chef aux particuliers, nous avons le droit d'être en défiance et de déclarer, M. le Ministre, qu'il y aura de ce côté d'énormes mécomptes.

» Au surplus, en supposant même qu'il n'y en ait pas, qui ne comprend que l'établissement d'une gare centrale à Bruxelles, en amenant un immense mouvement au centre de la ville, amènerait à bref délai des agrandissements successifs, et que c'est se faire complètement illusion que de croire que l'on

pourra, si l'on décrétait semblable travail, se contenter des premières démolitions qui seront projetées; il y en aura d'autres dans la suite qui diminueront encore l'importance de la capitale et qui, d'autre part, coûteront vraisemblablement très cher.

» L'honorable Ministre des Chemins de fer nous dira, sans doute, et je pense qu'il a déjà esquissé cette observation, que les autres projets dont on parle, ayant pour objet de développer les installations existantes, coûteront cher également.

» Mais, Messieurs, la raison et le bon sens disent que le développement de ces installations ne pourra, en aucune hypothèse, coûter l'immense quantité de millions qu'entraînera la démolition de tout un quartier au centre de la ville avec les travaux accessoires que je viens d'esquisser. Et qui ne sait, du reste, que, quand on caresse un projet, on lui trouve tous les avantages, et qu'au contraire, on attribue au projet adverse tous les désavantages?

» C'est là un vieux procédé pour faire prévaloir l'idée que l'on caresse. Mais j'engage la Chambre à ne pas s'arrêter à de semblables mirages et à réclamer, comme je vais l'indiquer dans un instant, des justifications autres que celles que l'honorable Ministre a annoncées.

» L'honorable Ministre nous annonce qu'il a l'intention de solliciter, au cours de cette session, un premier crédit pour l'exécution des travaux.

» Eh bien, Messieurs, qu'il me permette de lui dire : c'est là, encore une fois, le vieux jeu. On veut, tout à la fin de la session, qui s'annonce longue, c'est-à-dire au mois d'août, dans le budget des ressources extraordinaires, présenter un premier crédit, arracher ce premier crédit à l'inattention et à la lassitude de la Chambre; et, une fois que ce premier crédit sera voté, on nous dira : Vous êtes dans l'engrenage, vous avez commencé, il faut bien continuer! Eh bien, ce que je demande à M. le Ministre et ce que je demande subsidiairement à la Chambre, c'est de ne pas s'engager dans une voie pareille. Lorsqu'il s'agit d'un travail d'une importance aussi considérable, devant avoir des résultats financiers immenses, ce n'est pas à la fin d'une session et par le procédé indiqué par l'honorable Ministre que l'on peut agir; ce qu'il faut, c'est que, en pleine session, on dépose ce projet dans son ensemble, afin que la Chambre soit en mesure de l'apprécier en pleine connaissance.

» Telle est la première demande que j'adresse à M. le Ministre des Chemins de fer et si je n'étais pas exaucé à cet égard, je me retournerais vers la Chambre et je lui dirais : Quand vous serez saisi de ce premier crédit, refusez-vous de le voter à un moment où la Chambre sera trop fatiguée et n'aura pas en mains des éléments suffisants pour arriver à une lumière complète. Remettez la discussion de cet objet à la session suivante : on pourra alors se rendre compte du péril d'une semblable entreprise. »

L'honorable M. Woeste examina ensuite la question des compensations à donner à la ville de Bruxelles. Il se prononça contre l'annexion des faubourgs et il formula son opinion en ces termes :

« Si l'on a en vue une indemnité pécuniaire à la ville de Bruxelles, nous

devons connaître cette indemnité d'emblée, et il faut qu'à cet égard une convention intervienne tout d'abord entre le Gouvernement et la capitale. »

Dans sa réponse, l'honorable M. Vandenberghe compléta dans les termes suivants les renseignements qu'il avait donnés dans la séance du 28 mars :

« L'honorable membre appelle avec raison l'attention de la Chambre sur les dépenses considérables à faire et sur les crédits qui doivent être nettement définis. Je n'ai aucune objection à lui présenter, mais ce qu'il néglige complètement, c'est le côté technique de la question.

» Avez-vous songé que, à la gare du Nord, il arrive environ 12 millions de voyageurs par trois voies seulement, que ce trafic grandit de 10 % par an et qu'il y a environ trois cents trains par jour à l'entrée et à la sortie ?

.

» Si le trafic augmente encore, je viendrai déclarer, sans qu'il soit nécessaire de faire une interpellation, que la sécurité et la régularité du service sont compromises.

» Il s'agit donc d'une question de la plus haute importance et de la plus grande gravité. Il ne s'agit pas d'embellir Bruxelles, mais d'assurer la sécurité des voyageurs.

.

» Je ne caresse qu'une idée, c'est celle d'être utile au pays, à la ville de Bruxelles et d'assurer un service régulier des trains.

» Si on démontre qu'il y a un meilleur système, je le suivrai.

.

» C'est la Chambre qui choisira entre les systèmes. Il y en a deux auxquels personne ne s'attachera. D'abord le déplacement à l'extrémité de Schaerbeek ou de Saint-Gilles, du côté de Forest, des gares actuelles à une distance de 1,500 à 2,000 mètres. On arriverait ainsi à une solution qui serait relativement économique, mais on irait à l'encontre de ce qui se fait dans toutes les capitales de l'Europe, et personne ne conseillera au Ministre des Chemins de fer de proposer un système qui rejetterait les voyageurs à 1 ou 2 kilomètres de Bruxelles.

» L'autre système, dont je veux dire un mot, consisterait dans le rétablissement de l'ancienne ligne de ceinture sur les boulevards, ligne qui a été démolie, il y a vingt ans, et que personne assurément ne songerait à rétablir : ce serait la plus mauvaise solution.

» Il n'y a que deux systèmes en présence et que la Chambre aura à discuter lorsqu'elle examinera la question : l'un des projets consiste à agrandir et à améliorer les installations actuelles, afin de pouvoir doubler ou tripler peut-être le mouvement. Mais y avez-vous bien songé ? Avez-vous pesé les conséquences de ce système ? D'abord, si on le réalisait, il faudrait exproprier tout un immense quartier, faire disparaître en partie les rues de Brabant et du Progrès, faire là une immense trouée qui ne se concilie en rien avec la voirie et les désirs des populations. Vous arriveriez à une dépense — je l'établirai par des chiffres précis — à peu près aussi élevée que dans mon projet. Les gares à rebroussement seraient maintenues avec leurs inconvénients au point de vue du service.

» Dans le système que je préconise et que je soutiendrai devant la Chambre, — sauf à la laisser juge de ce qu'elle croira devoir faire, — dans mon système, dis-je, qui peut être établi avec ou sans gare centrale, — celle-ci viendra dans la discussion, mais ce n'est qu'un point accessoire. — le point essentiel, c'est de relier Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi, c'est de transformer les gares à rebroussement en gares de passage, et si la Chambre rejetait ce projet, je crois qu'elle aurait tort. J'insiste tant pour obtenir le reliement de la gare du Nord à la gare du Midi, et pourquoi? Cela saute aux yeux : en supprimant les gares à rebroussement, j'établis des gares de passage où l'on peut faire arriver 2,000 et jusqu'à 3,000 trains par jour, sans gêner le service; nous aurons ainsi obtenu ce qu'il y a de mieux en matière de chemins de fer : un service rapide, facile et sûr.

» Dans ce système, j'obtiens donc les résultats suivants : 1^o le trafic peut être augmenté dans des proportions très considérables, sans qu'il soit nécessaire de remanier les installations; 2^o les avantages sont très importants au point de vue des voyageurs et du service; 3^o enfin, grâce au parcours en plus et aux tickets supplémentaires, j'amortis, en quelques années, cet immense travail dont l'honorable membre semble effrayé.

» La Chambre aura donc à se prononcer, et elle le fera en connaissance de cause, lorsque les deux projets auront été mis en parallèle : l'un qui n'offre que des désavantages et l'autre qui donnera de riches fruits.

» Et maintenant, Messieurs, je demande s'il faut faire la gare centrale?

» Je ne veux pas abuser de l'attention de la Chambre, mais je résume ma pensée en deux arguments que je vous prie de bien vouloir peser. La gare centrale serait utile au point de vue du public et du service et au point de vue de la question financière. Si je parviens à démontrer que ces trois avantages seront réunis, il est incontestable que la Chambre m'accordera son appui.

» Je dis que la gare centrale serait avantageuse au point de vue du public et du service; en effet, ne perdez pas de vue qu'à l'heure actuelle, l'encombrement dans les gares, les jours de grande affluence, est très considérable. On pourrait augmenter le nombre des voies et élargir les quais, mais quand il y aura quarante ou cinquante millions de voyageurs, l'affluence sera plus considérable encore qu'actuellement, même les jours ordinaires.

» Si vous les fractionnez en trois et si vous jetez un tiers de ces voyageurs, — je n'en parle pas très respectueusement, veuillez m'excuser, — (*on rit*), si vous placez un tiers de ces voyageurs dans chacune des gares, il y aura une grande utilité pour les voyageurs à ce que ce fractionnement soit opéré; s'ils habitent le centre, ils choisiront la gare centrale; ceux, au contraire, qui habitent du côté du Nord ou du Midi, choisiront l'une de ces deux gares, de même que ceux qui veulent se rendre dans des localités avoisinant Bruxelles.

» Au point de vue financier, il y aura un parcours d'un kilomètre en plus, et l'on pourra obtenir une taxe supplémentaire pour la gare centrale, de sorte qu'on pourra amortir en quelques années, non seulement toute la dépense nécessitée par la gare centrale, mais encore le coût de tous les travaux exécutés dans l'agglomération bruxelloise. Dans les autres systèmes, je n'amortis rien; dans le système que je préconise, au contraire, j'amortis tout,

et cela sans écorcher les voyageurs, puisque je ne leur arrache que des tickets de 10 et de 15 centimes. (*Rires.*)

» Vous voyez, Messieurs, que ce projet ne doit pas être condamné d'emblée, sans avoir rien pesé, sans avoir envisagé la question technique ni la question financière.

» On parle d'une première tranche de crédit à voter par la Chambre. Sans doute, ce sera une tranche, mais une tranche d'un morceau connu, et je n'entends pas du tout tromper la Chambre ni agir par surprise, car je ne l'ai jamais fait. »

.

En ce qui concerne les compensations à la ville de Bruxelles, l'honorable M. Vandenpeereboom s'exprima comme suit :

« Il n'y a pas de connexité juridique entre le fait d'exécuter des travaux, soit de chemin de fer, soit d'autre nature, et la question des indemnités à accorder à la ville de Bruxelles. Cela est évident. Pouvons-nous, chaque fois que nous achetons quelques ares de terrain pour des installations d'utilité publique, voir la ville de Bruxelles venir sonner à notre porte et nous dire : Il nous faut de l'argent ! Cela n'est pas possible.

» Je l'ai dit et je le répète : sous ce rapport, je réserve mon opinion sur le projet à étudier. Mais il y a là une situation qui doit appeler votre attention et qui est celle-ci : le territoire de la ville de Bruxelles est extrêmement restreint, plus restreint que le territoire des autres grandes villes du pays. Tous les jours on lui prend pour les chemins de fer, pour les postes, pour le télégraphe, pour le téléphone, pour les installations maritimes, pour une foule d'autres installations touchant aux Ministères, des parties de territoire et on lui enlève du même coup une partie des ressources qui lui reviennent et qui servent à alimenter la caisse communale, ressources sans lesquelles elle ne peut vivre. Il est évident que la question que pose l'honorable M. Woeste ne touche pas spécialement à la question de la gare centrale, ni à celle du raccordement des deux gares du Nord et du Midi, elle touche à l'ensemble d'une situation qui sera faite à la capitale si l'on continue à lui enlever certaines parties de ses ressources sans lui donner de compensation.

.

» Vous n'avez pas le droit, en équité, de priver une commune de ses ressources sans compensation ; vous n'avez pas le droit, dans l'intérêt bien entendu du pays, de laisser sombrer ainsi une capitale qui rapporte des richesses au pays. (*Très bien ! à gauche.*)

» Je demande à la Chambre de ne pas condamner d'avance tout projet et de juger le Gouvernement sur des propositions bien examinées ; j'ajoute que, dans ma pensée comme dans celle de tous mes collègues, il ne peut être question un seul instant, sous prétexte de travaux publics, d'amener l'annexion des faubourgs et de faire ainsi de la capitale une seule agglomération, chose qui serait mauvaise et à laquelle personne ne songe. »

L'honorable M. Woeste déclara que les explications de l'honorable M. Vandenpeereboom ne lui donnaient pas satisfaction. Celui-ci avait dit au cours de son exposé qu'il n'était pas question d'un *métropolitain*.

« Qu'on laisse donc de côté, avait-il ajouté, ce mot *métropolitain*, qui sonne mal et qui pourrait faire beaucoup de tort : je vous prie de vouloir le biffer de vos discours. »

L'honorable M. Woeste répondit :

« J'avais prononcé le nom de *métropolitain*, mais uniquement à propos du *métropolitain* de Londres, et l'honorable Ministre a supposé que j'ai voulu parler du *métropolitain* projeté dans Bruxelles. Il me dit : Biffez ce mot de votre discours, il n'en est pas question ! Je n'avais pas parlé du *métropolitain* de Bruxelles, mais j'en parle maintenant, et je ne bifferai pas le mot de ma réplique. En réalité, ce que veut l'honorable Ministre des Chemins de fer, c'est établir un *métropolitain*, et si je lui demandais : Est-ce là, au fond, votre sentiment ; êtes-vous d'avis qu'il y a lieu d'établir le *métropolitain* dans l'agglomération bruxelloise ? l'honorable Ministre me répondrait incontestablement : Oui ! »

» L'honorable ministre des chemins de fer a dit : Il n'en est pas question maintenant ; il n'est question que du relèvement de la gare du Nord avec la gare du Midi ! Mais, Messieurs, qu'est-ce que le relèvement de la gare du Nord avec la gare du Midi à travers Bruxelles ? Mais c'est le commencement du *métropolitain*, et quand ce relèvement sera opéré, on viendra nous dire : Le travail est commencé, il faut l'achever, il faut établir le *métropolitain* ! Je remercie l'honorable Ministre des Chemins de fer d'avoir fait cette déclaration. Je n'avais pas dit, dans le cours de mon interpellation, qu'il s'agissait au fond de l'établissement du *métropolitain* ; je le dis maintenant, parce que je n'ai pas l'habitude de me contenter d'apparences. Je vais au fond des choses, et il est incontestable que c'est jusque-là que nous marcherons, si nous nous engageons dans la voie où l'on veut nous faire entrer.

» L'honorable Ministre s'est donné beau jeu en me disant : Vous ne vous préoccupez pas du côté technique de la question ! D'abord, je ne suis pas ingénieur ; ensuite, je n'ai pas sous les yeux des éléments qui seraient de nature à me permettre de m'expliquer sur ce point. Mais, sans être ingénieur, sans avoir ces éléments, il y a une observation qui frappe : quand je l'entends s'élever si vivement contre les gares à rebroussement, contre la multiplicité des gares qui existent à Bruxelles, je suis en droit de lui dire que son argument prouve trop.

» Non seulement lui-même, on vient de le lui rappeler, construit à Anvers une gare à rebroussement, mais des gares de ce genre existent dans une quantité de villes, capitales ou grandes communes, et je ne vois pas qu'il y ait de ce chef des plaintes, ou tout au moins que l'établissement de gares centrales partout n'entraînerait pas des inconvénients plus grands. Il ne faut donc pas que la Chambre se laisse, dans la solution d'une question de cette nature, guider par des mots : il faut aller au fond des choses et voir les conséquences financières et politiques d'un semblable projet.

» Au point de vue financier, que nous a dit l'honorable Ministre ? Il n'a fait valoir que deux raisons.

» Il a dit d'abord : Mais, mon Dieu, cela ne me coûtera rien ; le chemin de

fer me donne des bonis, et, en les consacrant à ce travail, je n'aurai pas d'argent à demander au pays!

» Une telle argumentation est, qu'on me permette de le dire, une véritable plaisanterie.

» Les chemins de fer sont un des éléments du budget général de l'État, et il est incontestable que si l'on fait servir les bonis à ce travail d'utilité publique, il faudra combler les autres trous qu'on fera à l'aide de ressources nouvelles, obtenues soit par la voie de l'impôt, soit au moyen de l'emprunt.

» L'honorable Ministre nous a dit ensuite : J'ai chez moi des projets, venez donc dans mon cabinet et je vous les montreraï; je vous expliquerai la situation!

» Si j'en ai le loisir, je me rendrai à la gracieuse invitation de l'honorable Ministre des Chemins de fer...

» M. VANDENPEEREBOOM, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes*. — Et vous serez bien reçu!

» M. WOESTE. — Mais si l'honorable Ministre croit que je vais me laisser convaincre par la simple démonstration d'un homme convaincu d'avance, il se trompe. Je ne me contente pas, pour des travaux de cette nature, de ses calculs, ni même de ceux de l'administration, car on sait que ceux-ci seront influencés par les préférences du chef du Département des chemins de fer pour la gare centrale.

» Est-ce que les exemples n'abondent pas, dans notre histoire parlementaire, de travaux que l'on nous a fait voter, appuyés sur des devis, sur des calculs techniques, sur l'opinion d'hommes compétents, et dont on a reconnu plus tard l'inutilité?

.....

» J'arrive maintenant aux objets de mon interpellation.

» J'ai déjà fait remarquer que M. le Ministre n'avait rien répondu de précis aux deux points directs de cette interpellation.

» Le premier point est celui-ci. Je lui ai dit : Votre intention est de proposer, au cours de la session actuelle, un premier crédit. Eh bien, il est manifeste que ce crédit nous sera proposé dans le Budget sur ressources extraordinaires, dont on retarde toujours le dépôt le plus possible, et qu'on viendra nous dire au dernier moment : Votez donc ce crédit!...

» M. SMEETS. — Passez à gauche! (*Hilarité*.)

» M. WOESTE. — Non, je reste à droite, j'y suis très bien.

» M. SMEETS. — Vous avez tort!

» M. WOESTE. — Je disais donc à M. le Ministre des Chemins de fer, et c'était là le premier point de l'interpellation, qu'il ne s'agit pas de présenter ce grand travail à la fin d'une session, d'appeler la Chambre à se prononcer à ce moment sur un premier crédit.

» Je lui ai demandé, et je lui demande de nouveau, de présenter un projet complet en pleine session. Voilà le premier objet de l'interpellation, mais M. le Ministre n'y a pas répondu.

» Il y a un second point, qui est relatif aux conséquences du projet d'établissement d'une gare centrale.

» M. le Ministre s'est attaché à démontrer que si on enlevait à Bruxelles une partie de ses ressources, il fallait lui accorder une compensation. Je suis d'accord avec lui sur ce point, je l'ai dit le premier, mais c'est précisément parce qu'il en est ainsi que je ne veux pas enlever à Bruxelles les ressources qui lui sont nécessaires.

» La deuxième partie de l'argumentation de M. le Ministre se retourne donc précisément contre son projet.

» A ce point de vue, j'ai posé une question à l'honorable Ministre et je lui ai adressé une demande; seulement il ne m'a pas répondu. Je lui ai demandé, dans le cas où l'établissement de la gare centrale entraînerait comme conséquence l'annexion totale ou partielle des faubourgs, de présenter le projet d'annexion en même temps que la première demande de crédit. Il s'agit, en effet, d'un projet d'ensemble dont il faut pouvoir apprécier en même temps toutes les conséquences techniques, financières et politiques; c'est dire que les deux projets doivent être présentés simultanément, de manière que la question puisse être examinée par la Chambre sous toutes ses faces.

» Tel était le second objet de l'interpellation. M. le Ministre n'y a pas répondu; maintenant il jugera peut-être utile d'y répondre. »

De la réplique de l'honorable M. Vandenpeereboom à l'honorable M. Woeste, il importe, pour l'intelligence complète de la question et pour connaître la signification du projet, de noter les passages suivants :

« Quand il s'agit de l'exécution d'un grand projet, il n'est pas possible de s'engager sans que la Chambre sache à combien s'élèveront les dépenses. Je promets de faire dresser des devis complets qui seront présentés à la législature et qui pourront être discutés d'une manière approfondie. Puis-je faire davantage?

.

» L'honorable membre a dit : Le Ministre est engagé! Absolument pas! Je crois que ce projet est bon et je le soutiendrai; mais si, après discussion, les membres qui s'occupent d'une manière approfondie de la question — et je sais qu'il y en a plusieurs — peuvent me démontrer qu'il y a mieux à faire au point de vue financier, politique et économique, mon amour-propre est si peu en jeu que je puis prendre l'engagement de me rallier, sans la moindre hésitation, à leur manière de voir.

.

» J'avais dit à la Chambre qu'il n'est pas question de métropolitain. Je ne ferai aucune proposition dans ce sens, dans la situation actuelle.

» L'honorable membre dit : Au fond du cœur, vous pensez à un métropolitain! S'il le désire, je lui ferai voir le fond de mon cœur.

» Je suis convaincu que, lorsque il y aura non pas une agglomération de 500,000 à 600,000 habitants à Bruxelles, mais, ce qui pourra arriver, une population de 1 million ou de 1,200,000 habitants, — et si la population croît comme elle le fait depuis vingt ans, nous y arriverons assez facilement, — ce métropolitain sera devenu utile, indispensable.

» M. GRIMARD. — C'est très juste!

» M. VANDENPEEREBOOM, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

— Et j'ajoute que ce qui me préoccupe dans cette affaire du métropolitain, c'est qu'il est devenu très difficile dans certaines capitales qui auraient pu en établir un, il y a dix ou quinze ans, et qu'elles devraient y consacrer à présent des centaines de millions si elles voulaient réaliser aujourd'hui ce projet.

» Il faut donc prévoir l'avenir; il faut que les travaux soient faits aujourd'hui de façon à pouvoir être utilisés lorsque le métropolitain sera reconnu nécessaire. »

Budget extraordinaire de 1900. — Premiers crédits.

Dans la séance du 11 avril 1900, l'honorable chef de cabinet M. le comte de Smet de Naeyer déposa le Budget des recettes et dépenses extraordinaires pour l'exercice en cours.

Il comportait à l'article 2 un crédit global de 31,500,000 pour les chemins de fer (voies et travaux).

Le littéra. *D* de cet article était ainsi libellé :

D. Chemins de fer en construction, raccordements aux stations, doublements de voies, étude de construction de lignes, notamment :

a.	1°	Ligne de Pondrome à Gedinne	} 10,000,000 »
	2°	— de Ciney à Yvoir.	
	3°	— de Bertrix à Munro	
	4°	— de Schaerbeek-Muysen-Hal	
	5°	— d'Anvers-Sud à Malines	
	6°	— de Cerfontaine à Florennes	
	7°	— de Bruxelles-Midi à Gand.	
	8°	— de Bruges à Heyst	
	9°	Raccordement des gares de Florennes	
	10°	Déplacement du chemin de fer de ceinture de Bruxelles, sur le territoire de Schaerbeek. .	
	11°	Aménagement des gares de Bruxelles et construction d'un raccordement avec la gare centrale reliant Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi . .	

b. Doublement de la voie entre Manage et Court-Saint-Étienne, et entre Pepinster et Spa 1,073,000 »

La Chambre était donc appelée à se prononcer sur la jonction Nord-Midi et sur la gare centrale.

La Note préliminaire du Budget pour 1903 ne donnant aucun renseignement relatif à la jonction Nord-Midi et à la gare centrale, nous croyons utile de reproduire les explications justificatives données par le Gouvernement en 1900. Les voici :

« Ce dernier travail est subordonné à une question de principe sur laquelle le Gouvernement a promis d'appeler l'attention de la Législature, et il paraît nécessaire d'entrer, en ce qui le concerne, dans certains développements.

» L'accroissement considérable du trafic des voyageurs dans l'agglomération bruxelloise appelle la sérieuse attention des pouvoirs publics.

» Il est presque inutile d'affirmer, tellement le fait est évident pour tout le monde, que les installations destinées au service des voyageurs dans les diverses gares de Bruxelles et plus particulièrement dans la gare de Bruxelles-Nord ont atteint, à très peu de chose près, la limite de leur utilisation possible. Le moment est venu de se préoccuper de cette situation et de prendre des mesures efficaces pour éviter que, dans un prochain avenir, la régularité et même la sécurité de l'exploitation des chemins de fer dans la capitale du pays puissent se trouver irrémédiablement compromises.

» Le travail d'ensemble à exécuter pour mettre les aménagements des gares de voyageurs de Bruxelles en harmonie avec l'expansion actuelle du mouvement des personnes peut se concevoir dans deux ordres d'idées bien différents.

» Dans le système adopté à l'origine, alors que la partie bâtie de la capitale ne sortait guère des limites des boulevards, il serait possible certainement d'agrandir et d'élargir les gares existantes, en recourant à des expropriations coûteuses, à la suppression partielle ou totale des rues qui les avoisinent ou les traversent. Mais ce moyen primitif, assurément déplorable au point de vue financier, créerait pour la voirie urbaine de nouveaux inconvénients sans faire disparaître aucun de ceux qui existent actuellement pour les populations desservies et pour l'exploitation du chemin de fer. On maintiendrait, en effet, la regrettable solution de continuité qui interrompt le passage à travers Bruxelles des lignes du nord aux lignes du midi. On continuerait à imposer au voyageur de n'importe quel point de la grande agglomération bruxelloise l'obligation de s'embarquer ou de débarquer à une seule gare, pour un groupe de lignes déterminé. On conserverait aux gares principales de Bruxelles le caractère de *gares de rebroussement*, autrement dit de gares dangereuses, inconfortables, à capacité de service très réduite. L'exploitation des chemins de fer aurait toujours à subir la triste nécessité de faire naître et mourir à Bruxelles tous les trains desservant la capitale, d'y tronçonner un mouvement qui pourrait être continu au grand avantage de tout le monde; elle aurait toujours à supporter les frais énormes qui résultent, par suite de la mauvaise utilisation du personnel, des moteurs et des véhicules, de cette mutilation de son service.

» Le second système, absolument conforme aux desiderata de l'exploitation et aux intérêts du public, consiste à transformer les gares de rebroussement actuelles en gares de passage, à multiplier dans l'agglomération les points d'embarquement et de débarquement pour tous les trains qui desservent Bruxelles, à établir enfin la continuité du mouvement entre les lignes du nord et celles du midi. Ce triple résultat est facilement obtenu par l'établissement d'un raccordement direct reliant la gare du Nord à celle du Midi et par la construction d'une gare centrale située à peu près à égale distance des deux premières, dans la partie de la ville limitée par les rues de Loxum, de l'Impératrice, de la Madeleine et de la Montagne. Actuellement déjà, toutes les lignes du nord, de l'ouest et de l'est convergent à la gare du Nord. Bientôt toutes les lignes du midi convergeront à la gare du Midi.

Le raccordement intérieur étant réalisé, il sera facile d'organiser le mouvement des trains de voyageurs de telle façon que chaque train desservant Bruxelles, et cela pour une direction quelconque, fasse arrêt dans chacune des trois gares principales (Nord, Midi, gare centrale), donnant ainsi aux voyageurs le choix du point de débarquement le plus convenable selon la région de l'agglomération où leurs affaires les appellent. Au lieu d'être concentré, comme aujourd'hui, par groupe de lignes dans deux gares principales, tout le trafic de l'agglomération sera réparti sur trois gares convenablement espacées, assurant chacune le service de l'ensemble des lignes aboutissant à Bruxelles.

» L'avantage pour le public est considérable et trop évident pour qu'il soit utile d'insister. Il sera, d'autre part, facile de réduire à un minimum absolu le nombre des trains qui se forment et se remettent à Bruxelles, de diminuer par le fait l'importance des installations accessoires de formation et de remisage ainsi que la dépense de premier établissement qu'elles comportent. L'utilisation meilleure du matériel roulant et du personnel des trains permettra de réaliser une importante économie dans les frais d'exploitation. Enfin la surtaxe modique payée par le voyageur du chef du parcours supplémentaire qui lui permettra de gagner du temps et de s'épargner de la fatigue, procurera à l'Administration une recette nouvelle qui n'existerait point dans le premier système.

» Certes, les considérations qui viennent d'être développées justifieraient à elles seules la préférence à donner au second système. Mais il a paru utile de préciser la comparaison, notamment au point de vue financier. Voici les résultats des études auxquelles il a été procédé à cette fin :

Premier système.

» Montant de la dépense à résulter de l'agrandissement de la gare de Bruxelles (Nord) conservée comme gare de rebroussement fr.	34,200,000	»
» Dépense de même espèce pour la gare de Bruxelles (Midi).	11,880,000	»
TOTAL. fr.	46,080,000	»

Second système.

» Aménagement de la gare de Bruxelles (Nord) transformée en gare de passage fr.	9,638,000	»
» Construction du raccordement direct entre Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Midi), partie comprise entre Bruxelles (Nord) et la gare centrale (rue de Loxum), à ciel ouvert entre le Nord et le Jardin botanique, en souterrain sous le jardin et jusqu'à la rue de Loxum	10,500,000	»
A REPORTER. fr.	20,138,000	»

	REPORT. . . fr.	20,138,000 »
» Construction de la gare centrale en tranchée de 6 mètres de profondeur, à ciel ouvert		16,154,000 »
» Partie du raccordement direct comprise entre la gare centrale et Bruxelles (Midi)		12,503,000 »
» Aménagement de la gare de Bruxelles (Midi) transformée en gare de passage		5,670,500 »
» Modifications aux égouts et pavages de la ville de Bruxelles et imprévus		1,532,500 »
	TOTAL. . .	<u>56.000,000 »</u>

» Mais il faut faire état, dans le second système, de la recette annuelle nouvelle à percevoir sur le raccordement central. Celle-ci peut très modérément s'évaluer de la manière suivante :

» D'après les données statistiques recueillies à diverses époques et en tenant compte de la progression annuelle moyenne du mouvement des voyageurs, qui est d'environ 10 % pour les gares de Bruxelles, il est certain qu'au moment où le raccordement central sera mis en exploitation, le nombre de voyageurs embarqués et débarqués dans les gares précitées atteindra au minimum quarante-cinq millions par an. Ce chiffre comprendra dix millions d'ouvriers voyageant au moyen d'abonnements de semaine. Ce trafic peut être attribué pour les deux tiers à la gare centrale, le tiers restant se répartissant entre les deux gares extrêmes.

» Voici la recette calculée d'après ces données :

» Ouvriers voyageant avec des abonnements de semaine dont le prix ne peut être augmenté que très faiblement :

$$\begin{aligned} 2/3 \times 10,000,000 \times \text{fr. } 0 \text{ } 0025 &= \text{fr. } 16,666 \text{ »} \\ 1/6 \times 10,000,000 \times \text{fr. } 0 \text{ } 003 &= 8,333 \text{ »} \end{aligned}$$

» Voyageurs à billets ordinaires faisant le parcours d'une gare extrême jusqu'à la gare centrale (supplément du prix actuel) :

$$2/3 \times 35,000,000 \times \text{fr. } 0 \text{ } 03 = 1,166,666 \text{ »}$$

» Voyageurs à billets ordinaires faisant le parcours de tout le raccordement central entre les deux gares extrêmes (supplément du prix actuel) :

$$1/6 \times 35,000,000 \times \text{fr. } 0 \text{ } 10 = 583,333 \text{ »}$$

$$\text{TOTAL. . . fr. } 1,774,998 \text{ »}$$

» Il est à remarquer que les dépenses d'entretien et d'exploitation propres au raccordement nouveau et à la gare centrale seront très probablement, en totalité, couvertes par les économies à réaliser dans l'organisation du mouve-

ment général entre le nord et le midi du pays. Ces économies résulteront, pour un grand nombre des trains desservant la capitale, de la suppression des chômages du personnel et du matériel dans les gares terminales actuelles. Afin d'éviter tout mécompte à cet égard, on peut admettre cependant un certain excédent de dépenses à défalquer de la recette calculée plus haut, et ramener à 1,500,000 francs la recette nette à encaisser par l'Administration dès la première année, du chef de l'exploitation du raccordement direct et de la gare centrale.

» Cette recette nette suivra naturellement la progression constatée dans le mouvement des voyageurs. Ainsi qu'il est dit plus haut, cette progression est actuellement d'environ 10 % par an. En supposant, pour rester dans des prévisions très modérées, qu'elle se réduise à 3 % dans l'avenir, il est aisé de vérifier que le capital de 56 millions s'amortit en moins de trente-huit ans.

» Ainsi, d'une part (premier système), dépense d'environ 46 millions, qu'il faudrait amortir en laissant subsister tous les inconvénients de la situation actuelle auxquels viendraient même s'ajouter des inconvénients nouveaux.

» D'autre part (second système), dépense d'environ 56 millions, amortie en moins de trente-huit ans, grâce à la perception d'une recette nette progressive que l'État continuera à percevoir indéfiniment après l'amortissement du capital et qui n'existerait pas dans le premier système; avantages considérables pour le public de Bruxelles et du pays; solution laissant la voirie urbaine et la circulation ordinaire parfaitement indemnes et pouvant même se combiner très heureusement avec les travaux d'embellissement, d'assainissement, d'amélioration de communications qu'une capitale en voie de rapide développement doit fatalement réclamer d'une manière impérieuse dans un avenir prochain.

» Le choix n'est évidemment pas douteux. C'est au second système qu'il faut s'arrêter sans aucune hésitation, et c'est dans le dessein de commencer les travaux aussitôt que possible que le Gouvernement sollicite un premier crédit compris dans les sommes indiquées ci-dessous. »

Vote des sections et de la Section centrale.

Dans les sections, la jonction Nord-Midi avec gare centrale fut votée dans les conditions suivantes :

- 1^{re} section : 10 oui et 3 non.
- 2^e — : Unanimité moins 1 abstention.
- 3^e — : Unanimité moins 1 non.
- 4^e — : Résultat non indiqué.
- 5^e — : Proposition d'ajournement repoussée par 8 voix contre 4.
- 6^e — : Proposition d'ajournement adoptée par 13 voix contre 4.

La Section centrale fut composée de MM. Beernaert, président, Ancion, Grimard, De Neef, van Limburg Stirum et Woeste.

Discussion du Budget des chemins de fer.

Tandis que la Section centrale délibérait, la Chambre discuta le Budget des chemins de fer. Cette discussion fournit à l'honorable M. Liebaert l'occasion de donner, dans les deux séances du 27 avril, une nouvelle justification du projet.

Voici, dit l'honorable Ministre, ce que j'affirme :

« C'est que jamais travail n'a été étudié d'une façon aussi complète et aussi consciencieuse, par une administration aussi spécialisée, que la jonction Nord-Midi... »

La Section centrale posa neuf questions au Gouvernement. Elle entendit l'honorable Chef du Cabinet et l'honorable Ministre des Chemins de fer et finalement approuva le projet par cinq voix contre une et une abstention.

Nous devons ajouter, pour être complets, que la Chambre disposa de fort peu de temps pour l'examen du Budget.

Le rapport fut déposé le 1^{er} mai et la Chambre vota le Budget le 5 mai.

Le 5 mai, la séance s'ouvrit à 10 heures 5 minutes. Elle fut suspendue à midi 5 minutes pour être reprise à 14 heures 15 minutes. Elle fut suspendue une seconde fois à 19 heures 5 minutes ; elle fut reprise à 20 heures 30 minutes pour être levée à 23 heures 35 minutes. C'était le dernier jour de la session.

Le Budget extraordinaire occupa la séance du matin, la séance de l'après-midi et une minime partie de la séance du soir.

Le restant de la séance du soir fut consacré au Budget des finances et des Travaux publics, au Budget du Ministère de l'Industrie et du Travail, au projet de loi allouant des crédits supplémentaires aux Budgets de 1899 et 1900 et autorisant des transferts et des régularisations au Budget de 1899, et, enfin, à la discussion en seconde lecture et au vote du projet de loi sur les pensions de vieillesse.

Ce n'était pas la discussion et le vote, c'était la bousculade des lois.

Sept heures et demie furent consacrées au Budget extraordinaire, dont le montant était de 153 millions.

Plusieurs orateurs cependant s'occupèrent de la jonction Nord-Midi et de la gare centrale : MM. Grimard, Lorand, Ancion, de Jaer, Woeste et Bertrand.

M. Grimard se déclara partisan du projet, ainsi que MM. Ancion et de Jaer ; M. Lorand également, tout en demandant l'ajournement de la proposition afin de permettre à la Chambre de l'examiner mûrement.

MM. Woeste et Bertrand la combattirent.

La discussion s'engagea à propos d'une motion de l'honorable M. Woeste, ainsi conçue :

« Je propose d'ajourner à la session prochaine la partie du crédit de » 51,500,000 francs formant l'objet de l'article 2 du tableau, relative au » raccordement avec gare centrale de la station Bruxelles-Nord à la station » Bruxelles-Midi.

» Je propose d'ajourner à la session prochaine l'article 27 du tableau : » Fortifications d'Anvers, 600,000 francs. »

L'honorable membre, qui faisait partie de la Section centrale et avait eu connaissance de tous les documents, de toutes les explications communiqués par le Gouvernement, jugea que la Chambre n'était pas suffisamment éclairée.

« Je ne veux pas », dit-il, « dans la circonstance actuelle, me prononcer »
» définitivement sur ce travail, mais je dis que, pour un triple ordre de »
» raisons, la Chambre n'est pas assez éclairée pour émettre en ce moment un »
» vote sur ce travail. »

Il renouvela d'ailleurs, en les condensant, les objections qu'il avait faites dans la séance du 19 avril et, se ralliant à une proposition faite dans la même séance par l'honorable M. Nerinx, il conclut en ces termes :

Voilà, Messieurs, le langage de M. Nerinx : « Il faut, avant tout, qu'une »
» commission composée, d'une part, d'hommes compétents et, d'autre part, »
» des administrations intéressées, se prononce sur ce grand travail. Et »
» aujourd'hui il faut que nous l'adoptions les yeux fermés, sans avoir entre »
» les mains aucun avis ni des hommes compétents ni des administrations »
» intéressées.

» Ma conclusion est donc celle-ci : c'est que l'ajournement est justifié ; »
» nous ne sommes pas suffisamment informés et, si la Chambre le repousse, »
» je l'avertis que beaucoup de ses membres regretteront, un jour, de s'être »
» lancés dans une dépense et un projet dont il leur est impossible actuelle- »
» ment de calculer les conséquences. »

Ce fut l'honorable chef du cabinet qui répondit à l'honorable M. Woeste. Il le fit en ces termes :

« Le Gouvernement repousse la disjonction en ce qui concerne le raccordement de Bruxelles-Nord Bruxelles-Midi.

» Je disais tantôt que l'État est mauvais industriel parce que son initiative est paralysée par la pesanteur de l'action de ses services administratifs. Je dois ajouter qu'elle rencontre trop souvent un autre obstacle, une autre entrave, dans l'intervention du parlement; le discours de l'honorable M. Woeste nous en donne une preuve de plus.

» Il y a trois ans, l'honorable M. Vandenpeereboom a institué une commission composée d'ingénieurs choisis parmi les plus capables de son administration. Cette Commission a étudié à fond non seulement la solution que nous présentons aujourd'hui à l'approbation de la Chambre, mais toutes celles qui ont été préconisées, notamment le projet Dumortier et celui qui consiste à mener la ligne le long du canal de Charleroi par le boulevard de l'Abattoir.

» La Commission a conclu que notre projet est le meilleur au point de vue technique comme au point de vue esthétique, et aussi au point de vue financier en tenant compte des recettes de la gare centrale. Un industriel aurait, depuis longtemps, fait son choix et, depuis longtemps aussi, mis la main à l'œuvre.

» Or que propose M. Woeste? Après toutes ces études, l'honorable Ministre d'Etat propose d'encommissionner l'affaire, de la remettre à une

commission parlementaire ou extraparlamentaire, je ne sais trop. Après cela, la question sera soumise à de nouveaux débats parlementaires et, dans deux ans, peut-être, on pourra passer à la mise à exécution!

» Je ne comprends vraiment pas que des hommes qui ont la notion pratique des affaires puissent être partisans de pareils procédés, qui finiraient par nous mettre à la queue des nations sur le terrain du progrès économique.

» M. WOESTE. — Supprimez la Chambre!

» M. DE SMET DE NAEYER, *Ministre des Finances et des Travaux publics*. — Il ne s'agit pas de supprimer la Chambre, ni de lui enlever la moindre parcelle de ses prérogatives. Je lui apporte un projet parfaitement mûri, fruit d'études qui ont duré trois ans...

» M. LORAND. — Et vous lui donnez trois jours pour se prononcer. Et le Sénat trois heures.

» M. DE SMET DE NAEYER, *Ministre des Finances et des Travaux publics*. — Et, au moment où la Chambre se trouve en présence de plans et de devis dressés dans ces conditions, l'honorable M. Woeste l'engage à décider l'encommissionnement. Ce serait en quelque sorte proclamer l'impuissance de la Chambre en matière d'intérêts économiques, car c'est un aveu d'impuissance que le refus de décider quand le moment de la décision est venu.

» M. WOESTE. — Le moment est venu pour vous, mais pas pour nous!

» M. DE SMET DE NAEYER, *Ministre des Finances et des Travaux publics*. — Le moment est venu quand les études nécessaires, offrant toutes les garanties voulues, sont terminées et que les Chambres, après le Gouvernement et sur la foi du Gouvernement, peuvent se prononcer en connaissance de cause.

» M. LORAND. — Nous n'avons pas sous les yeux les éléments techniques indispensables et vous ne nous donnez pas le temps de les étudier!

» M. DE SMET DE NAEYER, *Ministre des Finances et des Travaux publics*. — Vous imaginez-vous que l'on puisse jamais discuter ici ces éléments techniques?

» M. DEMBLON. — Nous le savons bien, la question n'est pas là.

» M. DE SMET DE NAEYER, *Ministre des Finances et des Travaux publics*. — Si vous voulez attendre que le Parlement ait acquis les connaissances techniques nécessaires, vous vous condamnez à une attente éternelle. »

Au vote sur la motion de l'honorable M. Woeste, l'ajournement du crédit pour les fortifications d'Anvers fut repoussé par 66 voix (de droite) contre 57 (34 de gauche et 23 de droite et une abstention (de droite).

L'ajournement du crédit pour la jonction Nord-Midi fut repoussée par assis et levé à une très grande majorité.

Le crédit lui-même fut voté dans les mêmes conditions.

La question paraissait ainsi résolue et le projet définitivement adopté.

Elle se représenta bientôt cependant devant la Chambre.

**Pétition contre le projet. Rapport de l'honorable
M. Carton de Wiart.**

Dans la séance du 2 avril 1901, l'honorable M. Carton de Wiart fit rapport au nom de la Commission des pétitions sur une pétition adressée à la Chambre contre le projet du Gouvernement.

La Commission remettait tout en question. Elle admettait la nécessité d'un raccordement, mais, ajoutait-elle :

« Reste à savoir si le tracé de jonction, auquel il s'est arrêté dans un premier projet, consistant à conduire le railway par une voie tantôt souterraine, tantôt à ciel ouvert à travers le cœur même de Bruxelles-ville, est bien le tracé convenable.

» Ce tracé exigera un travail gigantesque et suscitera des difficultés de tous genres : La nature du sous-sol, constitué en grande partie par des sables aquifères, ne donnera-t-elle pas de graves mécomptes aux constructeurs ? Combien de temps dureront les expropriations ? Combien de temps Bruxelles restera-t-il éventré ? Les intérêts de l'hygiène publique ne seront-ils pas compromis ? De combien de millions dépassera-t-on la prévision des 56 millions de dépenses annoncées par le Gouvernement ? Quels enlaidissements les ingénieurs infligeront-ils à la ville sous prétexte de « travaux d'art » ? Que d'intérêts compromis ? Que d'habitants lésés ?

» Toutes ces difficultés n'ont pu échapper à l'attention du Gouvernement.

» N'est-il pas permis de croire que si, en dépit de ces difficultés, il a proposé le tracé à travers la ville, par le quartier de la Putterie, de préférence à d'autres tracés, tels que ceux des boulevards extérieurs, il y a été déterminé surtout par le désir de créer au cœur de Bruxelles une gare centrale ?

» La gare centrale apparaît ainsi comme la principale raison d'être et la justification d'un tracé particulièrement difficile et onéreux.

» Or, la nécessité d'une gare centrale entre deux gares aussi rapprochées l'une de l'autre que le sont les gares du Nord et du Midi ne nous paraît pas avoir été sérieusement démontrée.

» L'établissement de cette gare viendrait ajouter, aux difficultés que provoque déjà par lui-même le projet de jonction à travers la ville, des difficultés nouvelles.

.....

» A supposer donc que le Gouvernement ne veuille pas remettre en discussion le principe de jonction à travers la ville, n'y a-t-il pas lieu tout au moins de réduire les proportions — et du même coup les dépenses et les inconvénients — de cette gare centrale, qui pourrait être remplacée par une halte, destinée à assurer le débarquement et l'embarquement des voyageurs ?

» En réalité, les gares du Nord et Midi n'en font qu'une, — disait l'honorable M. Montefiore-Levi au Sénat, le 26 mars 1901. Chacune dessert une moitié de la ville tout en étant peu éloignée du centre et d'un accès facile, tant du centre que de la périphérie et dans toutes les directions. »

» C'est pourquoi, avec la grande majorité de ceux qui ont apprécié le projet de jonction, votre Commission est l'adversaire d'une gare centrale aussi considérable que celle prévue au dit projet.

» Certains vont plus loin : ils demandent au Gouvernement de modifier entièrement ses plans primitifs.

» Et, certes, aucune considération d'amour-propre ou d'ordre administratif ne doit empêcher le Gouvernement de se décider à une modification, même radicale, des plans qui ont été adoptés par la Chambre avec une précipitation anormale. Au contraire, le pays lui sera reconnaissant de la circonspection qu'il apportera à entreprendre des travaux aussi considérables, qui doivent charger lourdement notre avenir financier.

» Nous avons rappelé les projets de jonction par les boulevards extérieurs.

» Votre Commission estime que l'étude des projets ne doit pas être abandonnée et que rien ne doit empêcher le Gouvernement d'y recourir, s'il les considère comme supérieurs à son projet primitif. Elle demande, à tout le moins, qu'en cas d'exécution du projet primitif, les proportions de la gare centrale, telles qu'elles ont été prévues au dit projet, soient considérablement réduites. »

La Chambre discuta les conclusions de ce rapport au cours des séances des 3, 10 et 22 mai 1901.

L'honorable M. Woeste prit le premier la parole.

« La Commission des pétitions », dit-il, « a demandé, en ordre principal, » que la jonction de la gare du Midi au Nord à Bruxelles ne se fit pas à travers » la capitale, et que la gare centrale ne fût pas établie. En ordre subsidiaire, » elle demande que les proportions de la gare centrale soient restreintes. Ce » sont les conclusions principales, et non pas les conclusions subsidiaires, » que je viens appuyer. »

Après avoir rappelé les principales objections contre le projet, il déposa l'ordre du jour suivant :

« La Chambre, estimant qu'il n'y a pas lieu de donner suite aux projets » de gare centrale à Bruxelles, avant qu'elle ait pu les examiner, notamment » au point de vue de la dépense, d'une manière approfondie, renvoie les » pétitions à MM. les Ministres des Travaux publics et du Chemin de fer. »

Un long débat s'engagea sur cet ordre du jour.

L'honorable Ministre des Chemins de fer déclara qu'il n'était pas recevable, son but étant d'empêcher la décision prise par la Chambre l'année précédente de sortir ses effets.

L'honorable rapporteur émit l'avis que la Chambre, tout en se ralliant à l'idée qu'il fallait dégager la gare du Nord, n'avait cependant pas adopté *ne varietur* le tracé proposé pour la jonction Nord-Midi et n'avait pas renoncé à son droit de discuter les divers tracés ni plans.

« En tout cas », ajoutait-il, « on peut être partisan de la jonction sans l'être » d'une gare centrale, qui ferait démolir tout un quartier et obligerait de » remuer tous les sous-sols bruxellois; aussi croyons-nous devoir exiger des » explications.

.
» On n'a effectivement jamais justifié d'une manière péremptoire la néces-

» sité d'une gare centrale à Bruxelles, alors que les gares du Nord et du Midi
 » sont si proches. Dans aucune ville d'Europe on n'a imaginé de bouleverser
 » tout le centre d'une capitale dans ces conditions. J'y appelle la sérieuse
 » attention du Gouvernement, et, en le faisant, je crois répondre aux senti-
 » ments très légitimes d'un grand nombre de mes commettants. »

L'honorable M. Woeste répondit à l'honorable Ministre des Chemins de fer en signalant les conditions dans lesquelles le crédit avait été voté :

« Messieurs, il s'est passé et il se passe à l'occasion de la gare centrale ce qui s'est passé déjà dans maintes occasions et ce qui a donné lieu à de très graves abus : à la fin d'une session, on amorce un grand travail au milieu de la distraction générale; les Chambres ne savent pas au juste ce que coûtera ce travail; elles votent d'abord un léger crédit, sans en calculer les conséquences. Puis, quand il s'agit de continuer le travail, arrivent les demandes de millions; les millions s'accumulent sur les millions; l'anxiété naît, et l'on s'écrie : Il est trop tard. Vous avez voté le principe; par conséquent, il faut voter tous les millions que nous réclamerons! Voilà le système. Ce système est mauvais.

» Je suppose un instant qu'elle (la gare centrale) ait été décidée; mais s'il est démontré que la Chambre s'est trompée, pourquoi donc ne pourrait-elle pas revenir sur ce vote-là?

» Quel est le motif d'intérêt public qui empêcherait la Chambre de se déjuger? Faut-il faire dix fautes parce qu'une fois on en aurait fait une? Est-ce là la thèse que l'on veut soutenir?

» M. LIEBAERT, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes*. — Ce que vous voulez, c'est de ne pas avoir de projet.

» M. WOESTE. — C'est ce qui vous trompe, et je vous expliquerai, dans un instant, ce que je désire; soyez rassuré à cet égard.

» En réalité, la Chambre a-t-elle tranché la question de principe dont vous parlez? Est-ce qu'elle a voté un crédit spécial en faveur de la jonction du Nord-Midi et de la gare centrale? Je viens de faire demander à la bibliothèque le Budget extraordinaire de l'année dernière, et je n'y ai trouvé rien de pareil. Je sais bien que l'Exposé des motifs parlait de ce projet et que nous en avons également parlé dans cette Chambre. Je sais aussi que moi-même j'ai déclaré que nous n'étions pas suffisamment éclairés. Je sais enfin que dans le chiffre global de 31,500,000 pour voies et travaux figurant au dispositif du Budget peuvent avoir été compris quelques millions à appliquer éventuellement au travail dont il s'agit. Mais c'était là une simple éventualité; tous les ans, on annule des crédits trop forts qui ont été régulièrement votés. On a donc adopté un chiffre de prévisions; mais il n'y a pas eu dans tout le Budget un article ni un crédit relatif à la jonction du Nord-Midi ou à la gare centrale, sur lequel la Chambre aurait été appelée à se prononcer d'une manière spéciale.

» Remarquez, Messieurs, que l'observation que je fais en ce moment a

d'autant plus de prix que depuis un an, on n'a rien dépensé pour la jonction dont il s'agit.

» M. LIEBAERT, *Ministre des Chemins fer, Postes et Télégraphes*. — C'est une erreur.

» M. WOESTE. — Jusqu'à présent, M. le Ministre des Chemins de fer semble s'être donné pour mission de ne pas renseigner la Chambre; on l'a interrogé au Sénat et il a répondu d'une manière très vague; il veut envers et contre tous exécuter ce projet; si bien qu'on serait tenté de lui demander quelle influence pèse sur lui.

» M. LIEBAERT, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes*. — Que voulez-vous dire?

» M. WOESTE. — Je veux dire que votre attitude nous donne le droit de penser que vous vous laissez dominer...

» M. LIEBAERT, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes*. — Je demande ce que vous voulez dire, car j'ai la prétention de n'obéir dans cette affaire qu'à ma conscience.

» M. WOESTE. — Eh bien, je dois vous dire que nous vivons sous un régime représentatif et non sous un régime interrogatif.

» M. FURNÉMONT. — On veut découvrir la couronne, et cela n'est pas permis, Monsieur le Président.

» M. WOESTE. — Je dis que, quand il s'agit d'un travail de cette importance qui met en question un très grand nombre d'intérêts de premier ordre, il n'est pas admissible de soutenir que la Chambre puisse avoir résolu cette question sans l'avoir étudiée tout spécialement; non, il n'est pas admissible que la volonté d'un Ministre doive l'emporter sur la sienne.

» Entendons-nous bien : Je ne demande pas que le projet soit écarté. Je demande simplement que la question forme l'objet d'un examen approfondi, que l'on n'exécute pas le projet avant que cet examen ait pu se poursuivre. N'est-ce pas le droit de la Chambre et la Chambre va-t-elle aliéner ce droit.

» Quand il s'est agi de la construction des forts de la Meuse, on a évalué les travaux à 54 millions, et la Chambre s'est engagée pour cette somme; puis, quand les travaux ont été commencés, on a dit : Il faut bien les continuer et ils coûteront 70 millions. La même chose s'est produite pour le Palais de Justice de Bruxelles.

» On veut renouveler aujourd'hui le même système, malgré l'expérience du passé.

» Ne comprenez-vous pas, Monsieur le Ministre, qu'il faut s'arrêter dans cette voie?

» Ma proposition est extrêmement modérée, je ne demande pas qu'on se prononce dès maintenant d'une manière définitive, je demande que l'on puisse examiner; je revendique le droit du Parlement, vous voulez mettre au-dessus de ce droit la volonté ministérielle; eh bien, si vous trouvez pour cela une majorité, faites-en usage, mais, pour ma part, je crois remplir mon devoir en protestant et en avertissant le pays. (*Approbation sur plusieurs bancs.*) »

Dans la séance du 10 mai 1901, l'honorable M. De Jaer répondit à M. Woeste. Il s'attacha à démontrer que non seulement la Chambre avait voté le projet de jonction proposé par le Gouvernement, mais encore qu'elle avait eu tous les renseignements nécessaires pour voter en connaissance.

Et, rappelant les précédents que nous venons de rappeler nous-mêmes, il ajouta :

« Comme M. Woeste le faisait remarquer, ce n'est pas, évidemment, en votant les premiers crédits au Budget extraordinaire de l'année dernière qu'on a donné au Gouvernement des ressources suffisantes pour lui permettre de mener à bonne fin le grand travail d'utilité publique dont il s'agit.

» M. WOESTE. — Mais si vous attendez jusque-là, il sera trop tard, et c'est ce qu'il faut éviter.

» M. DE JAER. — Mais, d'ici à un mois ou deux, vous allez avoir à voter un autre Budget extraordinaire, et il est vraisemblable que, dans ce Budget, de nouveaux crédits seront demandés pour les travaux de la jonction Nord-Midi et de la gare centrale; or, si l'opinion de la majorité de la Chambre à ce moment est qu'on a eu tort de décréter ces travaux, qu'il faut faire machine en arrière, si elle ne veut plus de ce travail dont elle voulait l'année dernière, les membres de la Chambre conservent assurément leur entière liberté de voter contre ces nouveaux crédits et, par conséquent, d'empêcher le Gouvernement de mener le travail à bonne fin.

» Demander actuellement au Gouvernement de ne pas exécuter une loi qui a été votée et promulguée, c'est lui demander en définitive de s'insurger contre la loi, et je ne comprends pas comment ce pourrait être là le rôle de la Chambre. »

L'honorable M. De Jaer conclut en déclarant qu'il voterait contre l'ordre du jour proposé par M. Woeste.

L'honorable M. Renkin indiqua l'attitude qu'il comptait prendre dans cette affaire.

Il ne borna pas son examen à la question de l'exécution de la jonction qu'il déclarait nécessaire, mais à la question de l'aménagement général du railway, préoccupation naturelle et sage :

« La vraie question, dit-il, est de savoir si la jonction avec gare centrale pourra servir aux lignes électriques à trafic intense dont on annonce la construction, et si, dans l'hypothèse où ce nouveau réseau serait créé, comme c'est probable, elles garderont leur utilité. Je ne le pense pas.

» M. LIEBAERT, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes*. — C'est une erreur.

» M. RENKIN. — J'écouterai votre démonstration sur ce point.

» M. NERINCX. — Mais certainement, c'est une erreur.

» M. RENKIN. — Je crois savoir ce que répondra l'honorable Ministre et la suite de mon discours va le démontrer, je pense.

On dégage donc les grandes gares, on crée une gare centrale, et l'on affirme, c'est ce que nous dira l'honorable Ministre, que le projet a précisément pour

but de donner accès aux trains rapides qui seront créés. Or, à l'heure actuelle, on ignore absolument l'extension que recevra le réseau électrique. On la pressent à peine. C'est ce qui me fait dire que, dans l'élaboration du projet de jonction, on n'a pas tenu compte de ces prévisions.

.

» D'après le Gouvernement, toutes nos grandes lignes doivent être dédoublées. Par conséquent, il faut prévoir qu'après Bruxelles-Anvers, nous aurons des lignes rapides de Bruxelles à Liège, à Ostende, à Namur, à Mons. Ces lignes ne doivent pas être des lignes de trafic local. Elles devront être reliées entre elles, constituer un réseau et non pas des tronçons séparés compliquant les transports au lieu de les faciliter. Je ne le pense pas.

» C'est précisément pour ces lignes-là qu'une gare centrale est indispensable.

.

» Quelle est la vraie cause de l'encombrement des lignes? Ce n'est pas tant le nombre des trains que la différence de leur allure. Créez des lignes à trains rapides et ne laissez aux lignes anciennes que les trains de banlieue et les trains de marchandises : il n'y a plus d'encombrement. A quoi servirait dans cette hypothèse de relier par une jonction coûteuse et dangereuse des gares réduites à recevoir les trains de banlieue?

» Ainsi, dans ma pensée, le projet actuel ne répond pas aux nécessités du trafic dans l'hypothèse de la création du réseau électrique, et la création du réseau avec gare centrale le rendrait certainement inutile, car les gares actuelles, débarrassées une fois du service des trains rapides, il serait aisé de les aménager et de supprimer les dangers actuels par des travaux de peu d'importance.

.

» C'est à ce point de vue que je me place pour réclamer un nouvel examen de la question. Sur ce point, je suis d'accord avec l'honorable M. Woeste. Un examen plus attentif de cette importante question serait très utile à l'intérêt général. »

L'honorable M. Hubert se prononça également en faveur de l'exécution d'une jonction Nord-Midi, mais il exprima ses préférences pour un tracé suivant les boulevards extérieurs, et déclara qu'une gare centrale, située à l'emplacement indiqué par le Gouvernement, lui paraissait inutile :

« Je ne cache pas, dit-il, que j'aurais préféré la voie aérienne suivant les boulevards extérieurs et allant du Nord au Midi. Cette voie en superstructure ne coûterait pas plus qu'on ne paie pour la construction d'un pont sur un fleuve, qui coûte, elle, 5,000 francs par mètre courant. Comme il y a 5,000 mètres de la gare du Nord à la gare du Midi...

» M. LIEBAERT, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes*. — En ligne droite. (*Interruption*.)

» M. HUBERT. — Vous voyez que nous ne sommes pas d'accord sur ce point; mais en vous donnant raison mon raisonnement ne s'en trouvera que peu infirmé et je continue.

» Nous arriverions ainsi à une dépense de 15 millions de francs environ pour la superstructure; ajoutez-y la somme nécessaire pour les expropria-

tions et au total on ne dépasserait guère la moitié du coût des travaux par voie souterraine.

.

M. NERINCX. — Et la gare centrale serait à Molenbeek !

M. HUBERT. — Ce plan comporterait évidemment la suppression de la gare centrale, mais comme je vais démontrer que la gare centrale est inutile, cette conséquence ne me gêne nullement. Au reste, si vous vouliez une gare sur les boulevards extérieurs, elle serait à 300 mètres de la Bourse.

L'honorable M. Lepage prit à son tour la parole. Il se plaça surtout au point de vue des intérêts de la ville de Bruxelles et de ses habitants et se plaignit de l'incertitude dans laquelle on les laissait.

Il déclara que la ville de Bruxelles n'avait aucun intérêt à l'établissement de la gare centrale, et que si elle s'y était ralliée, c'était dans l'intérêt général.

Il déclara qu'il voterait contre l'ordre du jour de l'honorable M. Woeste et insista pour qu'en tout cas une prompte solution intervint.

L'honorable M. Bertrand, d'autre part, se rallie à la solution proposée par M. Woeste.

« La question, dit-il, est de savoir pendant combien de temps ce travail sera utile, vu le développement énorme de l'agglomération bruxelloise.

» En 1850, il y a un demi-siècle, l'agglomération bruxelloise comptait 200,000 habitants; actuellement elle en compte près de 600,000; dans un demi-siècle, tout fait prévoir qu'il y aura au moins 1 million ou 1 million et demi d'habitants. Que vaudra alors votre fameux raccordement Bruxelles-Midi qui vous aura coûté si cher?

.

» A l'heure qu'il est, il y a différents projets qui ont pour auteurs des hommes techniques très compétents. Que valent-ils? Nous demandons à pouvoir les étudier avant de voter de nouveaux millions.

» Pour ma part, je vous le dirai franchement, je n'ai pas d'opinion arrêtée. Je crois que s'il est nécessaire de raccorder les deux gares du Nord et du Midi, et donner à l'agglomération bruxelloise le service de chemins de fer qu'elle doit avoir, il faut entendre tous les hommes compétents et il faut surtout que la Chambre soit éclairée, ce qui n'a pas été le cas l'année dernière, pas plus que ce ne sera le cas lorsque l'on nous demandera de nouveaux crédits.

» Je tiens à déclarer, quant à moi, que si nous n'avons pas satisfaction, je ne voterai plus un centime dans les budgets extraordinaires pour ce travail là. C'est pourquoi je crois que la solution proposée par M. Woeste est la seule logique; il demande que le plus tôt possible la Chambre soit saisie de propositions formelles du Gouvernement, que l'on sache ce que l'on veut faire, qu'il y ait à côté des cahiers des charges, un devis, des plans, pour que nous sachions à quelle dépense on s'engage, qu'il y ait une solution bien arrêtée afin qu'il n'y ait plus d'inquiétude parmi les habitants de la ville de Bruxelles.

» Quant à moi, je le répète, je ne voterai plus aucun des crédits qui nous seront demandés pour cette gare centrale, si le Gouvernement refuse ce que nous demandons très légitimement! »

L'honorable Ministre des Chemins de fer M. Liebaert répondit en protestant vivement contre l'ordre du jour de M. Woeste, qui avait pour but de suspendre les effets d'une loi votée régulièrement par la Chambre.

A une interruption de l'honorable M. Woeste : « J'estime qu'un examen » contradictoire est nécessaire », il répondit qu'il offrait à la Chambre tous les éléments d'appréciation qu'elle pouvait désirer.

Il défendit à nouveau le projet. Il y a lieu de noter les déclarations intéressantes qui suivent :

« Maintenant que les sondages sont sur le point d'être terminés, je puis dire qu'ils confirment toutes les prévisions formulées par nos ingénieurs.

.

» Et les quinze ans de chambardement?

» Voici le programme des travaux; ils se divisent en trois catégories.

» Dans les parties élégantes de la ville, visitées par les voyageurs et qui concentrent la circulation de grande ville, il n'y aura ni démolitions ni surtout bouleversements.

» Dans les voies principales, telles que le boulevard Botanique, la rue Sainte-Gudule, la rue de Loxum, la rue de la Madeleine, la rue Saint-Jean, la rue de l'Hôpital et d'autres encore, rien ne sera remué pour le bon motif que les travaux seront exécutés par excavation souterraine, au moyen du bouclier, procédé exclusivement souterrain auquel on a eu recours pour exécuter de multiples travaux sous la voirie et sous les constructions à Londres, à Paris, à Glasgow, à Boston, etc.

» La partie qui offre particulièrement d'attractions pour les étrangers ne subira donc pas de bouleversement, ni pendant quinze ans ni pendant quinze jours; rien ne révélera le travail souterrain. Ce travail pourra être entamé simultanément en six points d'attaque et durera probablement deux ans.

» Dans la deuxième catégorie se placent les travaux de la voie à ciel ouvert, ceux-ci s'effectueront dans un quartier peu fréquenté par les visiteurs de la capitale, la rue des Tanneurs et la rue de Terre-Neuve, et encore se feront-ils dans les fonds de jardins, laissant intactes les maisons à front de rue, sauf aux quelques points où la ligne passe en surélévation au-dessus des rues transversales.

» Enfin, la troisième partie, celle que M. Janson croyait que j'allais oublier, concerne les travaux à ciel ouvert dans le quartier de la Putterie et dans celui de la rue des Sables, les deux parties déprimées entre les collines. En toute hypothèse, ces deux quartiers sont voués aux remaniements. Quoi qu'on fasse, le quartier de la Putterie et celui de la rue des Sables ne resteront pas dans leur état actuel, et si la ville ou quelque société immobilière en entreprenait la transformation, celle-ci prendrait au moins autant de temps que les travaux que nous aurons à y effectuer et auxquels nous assignons une durée de trois à quatre ans. Ces travaux ne nuiront d'ailleurs pas à l'aspect général de la ville, puisque ces quartiers sont privés de la circulation des visiteurs de la capitale.

» Voilà, Messieurs, ce qu'il en est de ce fameux « éventrement » de la ville de Bruxelles qui doit durer quinze ans !

.

» Nous avons aussi, Messieurs, été influencés, je le reconnais, par l'exemple de l'étranger. On prend son bien où on le trouve, et quand de bons exemples nous sont donnés par d'autres pays, il est sage d'en faire son profit.

» En voici quelques-uns :

» La compagnie anglaise du South-Eastern est relativement peu importante; son réseau ne comporte, je crois, que 600 kilomètres, alors que nous en exploitons plus de 4,000; dans l'unique but d'aller de Cannon Street à Charing-Cross, elle a créé, à Londres, un passage souterrain qui lui a coûté 80 millions, et, loin de le regretter, elle s'en félicite tous les jours, elle a fait une excellente affaire. Voilà ce que fait une petite compagnie de chemins de fer!

» La compagnie anglaise du Nord, celle du Chatham et celle du Midland se sont associées pour créer, à l'usage commun, les « Widened lines », qui leur ont coûté 45,400,000 francs pour un parcours de 2 kilomètres 8 hectomètres, entièrement souterrain jusqu'à Victoria Station, dans la partie la plus animée de Londres, qui n'a été ni chambardée, ni éventrée, ni lézardée.

» En Allemagne, sauf à Francfort, où il s'est présenté des raisons spéciales de ne pas le faire, on travaille partout à la suppression des gares terminales. A Magdebourg, c'est fait, à Dusseldorf également, à Strasbourg aussi, à Cologne encore, et à Berlin, c'est réalisé depuis longtemps.

» A Dresde, ville essentiellement artistique de 500,000 habitants, moitié moins importante que l'agglomération bruxelloise, le Gouvernement saxon vient de dépenser 80 millions de francs pour réaliser la condensation de toutes les installations du chemin de fer avec raccordement entre les gares situées aux côtés opposés de la ville, avec raccordement à la gare centrale.

.

» L'honorable M. Renkin a objecté que, dans l'élaboration du projet, on n'avait pas tenu compte de la création des lignes électriques.

» C'est encore une erreur. La preuve authentique de son erreur se trouve dans le projet de Budget extraordinaire et dans le rapport de la Section centrale de l'année dernière. Le Gouvernement avait proposé la création de la ligne si nécessaire de Bruxelles-Midi à Gand. Interrogé sur le point de savoir si l'électricité serait appliquée sur cette ligne, j'ai répondu qu'elle serait construite de manière à pouvoir être exploitée à la traction électrique et que son profil avait été établi en conséquence : courbes de 8,000 à 40,000 mètres de rayon, absence de passages à niveau et de stations intermédiaires. Il s'agit donc bien de ce qu'on peut appeler une ligne électrique. La Chambre a été unanime à approuver cette proposition. Or, pourquoi cette ligne aboutit-elle à la gare du Midi? C'est parce que, de là, elle pourra prendre la jonction pour passer par la gare centrale et arriver au Nord, d'où les trains continueront soit vers l'Allemagne, soit vers Anvers, rejoignant une autre ligne électrique. Dès le moment où vous n'adoptez pas le raccordement, vous condamnez cette ligne admise par la Chambre à l'unanimité, car elle ne rimerait plus à rien. Notre projet de jonction prévoit donc parfaitement la création de lignes électriques et s'adapte à leur exploitation. »

Dans sa réplique, l'honorable M. Woeste insista de nouveau pour obtenir un examen contradictoire.

« L'honorable Ministre des Chemins de fer est venu donner des explications : ce sont les explications de son administration. Ce que je lui demande, ce que j'ai le droit de demander au nom de l'intérêt public, alors que tant de projets divers sont mis au jour, c'est qu'avant de se décider, on examine tous ces projets...

» M. LIEBAERT, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. — Ils ont été examinés!

» M. WOESTE. — ... non pas seulement en tenant compte des lumières de l'administration qui est engagée dans une voie déterminée, mais à l'aide des lumières d'hommes qui ne sont pas engagés dans cette voie comme les ingénieurs de l'État.

» L'honorable Ministre des Chemins de fer ne comprend-il pas qu'il doive consentir à soumettre cette affaire à un examen contradictoire?

» Remarquez-le, en effet, Messieurs, mes prétentions se bornent à cela et elles sont justifiées par les expériences que nous avons faites dans le passé. Je dis à l'honorable Ministre : Vous nous apportez ici des témoignages. Quels sont ces témoignages? Ce sont des témoignages de votre administration, d'après laquelle vous parlez vous-même. Vous faites vos discours sur les mémoires que l'administration vous envoie; c'est une cloche que nous entendons.

» Lorsqu'on aborde un projet de cette importance, il faut l'examiner sous tous ses aspects; il faut non seulement rechercher le meilleur tracé, et voir quelles sont les dépenses à faire, mais aussi en peser les conséquences politiques et venir devant la Chambre avec une combinaison d'ensemble. Selon moi, tout cela devrait être soumis à une commission.

» L'idée de soumettre la question à une commission ne vient pas de moi, elle vient de M. Nerinx, qui l'a préconisée lorsqu'il s'est agi pour la première fois de la construction d'une gare centrale. »

L'honorable M. Liebaert lui ayant dit qu'il avait « une aversion systématique pour le projet », l'honorable membre lui répondit :

« Je suis en effet très peu favorable au projet. J'y suis hostile par sentiment; mais s'il m'était démontré par un examen contradictoire que ce projet est le meilleur, qu'il faut bien passer par là, alors naturellement mon opposition tomberait. Or, c'est précisément ce qui n'arrive pas. Vous ne voulez faire entendre qu'une cloche et c'est contre ce système que je m'élève.

» Quand vous disiez tout à l'heure, Monsieur le Ministre, que vous acceptiez légèrement la responsabilité de cette affaire, avez-vous bien songé à la portée de vos paroles?

» Vous acceptez la responsabilité, c'est entendu; mais je suppose que le

projet soit, par les faits, démontré mauvais et qu'au lieu de 86 millions, il en coûte 100 ou 200. Que vaudrait votre responsabilité?

« Des critiques seraient dirigées contre vous à posteriori; mais cette responsabilité vous la porteriez très légèrement, car elle n'entraînerait pour vous aucun désagrément personnel. Il était donc inutile que, dans cette discussion, vous lanciez cet argument de votre responsabilité : il est absolument sans valeur. »

L'honorable M. Vandervelde protesta également contre le peu de temps que la Chambre avait eu pour la discussion du Budget extraordinaire.

« ... Je m'associe, dit-il, aux protestations de mon ami Bertrand, contre la manière dont on nous oblige à voter annuellement le Budget extraordinaire, et je dois dire, comme lui, que si l'on prétendait nous contraindre encore à voter aussi hâtivement des crédits importants, nous accentuerions notre protestation en votant contre ces crédits; mais je ne puis admettre, ni dans le fond ni dans la forme, l'ordre du jour de l'honorable M. Woeste. Contrairement à ce qu'il a dit, la Chambre savait fort bien à quoi elle s'engageait lorsqu'elle a voté le premier crédit de 31 millions. »

L'honorable M. Feron, sans entrer dans le fond de la question, se prononça également en faveur d'un examen nouveau et formula son sentiment par l'ordre du jour suivant, qu'il proposa au vote de l'assemblée :

« La Chambre, vu les oppositions qui se sont manifestées depuis le vote du premier crédit mis à la disposition du Gouvernement pour la jonction Nord-Midi et la gare centrale de Bruxelles,

» Et désirant mettre fin, le plus rapidement possible, à toute incertitude,

» Invite le Gouvernement à lui faire, à bref délai, une communication nouvelle de ses projets. »

Le rapporteur soussigné fit observer, à son tour, qu'il ne pouvait être question, même dans la pensée de l'honorable M. Woeste, d'annihiler par un ordre du jour une loi votée par la Chambre.

La Chambre s'était prononcée pour la jonction Nord-Midi proposée par le Gouvernement. Elle l'avait fait incontestablement sans avoir eu le temps d'examiner ce projet, sans avoir pu prendre connaissance et apprécier les autres solutions présentées.

Mais comme le Gouvernement allait se trouver bientôt dans l'obligation de solliciter de nouveaux crédits, la Chambre aurait eu, de son côté, l'occasion d'examiner à nouveau la question. Il insista pour que le Gouvernement voulût bien, à cette occasion, éclairer la Chambre, et proposa, comme conclusion du débat, l'ordre du jour suivant, auquel l'honorable M. Woeste déclara immédiatement se rallier :

« La Chambre, estimant qu'avant de solliciter de nouveaux crédits pour les travaux de la jonction Nord-Midi, il y a lieu de la mettre à même d'examiner les projets d'une manière approfondie, notamment au point de vue de la dépense, renvoie les pétitions à MM. les Ministres des Travaux publics et des Chemins de fer. »

L'honorable M. Janson, tout en exprimant de vives appréhensions au sujet des conséquences de l'établissement d'une gare centrale, déclara se rallier à l'ordre du jour de M. Helleputte.

Il en fut de même des honorables MM. Féron, Lorand, Liebaert et Carton de Wiart.

L'ordre du jour fut adopté par assis et levé à une très forte majorité après adjonction, après les mots : « *il y a lieu de la mettre à même* », de ces mots : proposés par M. Bertrand « *en temps utile* ».

Interpellation de l'honorable M. Lepage.

Enfin, dans la séance du 11 février 1902, l'honorable M. Lepage interpella le Gouvernement « *sur l'état de la question de la gare centrale à Bruxelles* ».

L'interpellation roula surtout sur la situation faite à la ville de Bruxelles par l'établissement de la gare centrale.

Dans sa réponse, « la cinquième ou la sixième que je prononce, dit-il, à propos de ce complément si désirable de notre railway national qui s'appelle la jonction Nord-Midi », l'honorable M. Liebaert justifia une nouvelle fois l'établissement de la gare centrale, mais il déclara qu'une entente, « une alliance sans arrière-pensée » entre la ville et le Gouvernement était indispensable pour réaliser le projet. L'interpellation se termina dans la même séance sans qu'un ordre du jour eût été déposé.

État actuel de la question.

Tel est donc, Messieurs, l'état actuel de la question.

En 1900, la Chambre a voté le raccordement Nord-Midi avec gare centrale tel que le Gouvernement l'a proposé et le propose encore.

Mais ce vote n'a pas été précédé par un examen suffisamment approfondi du projet.

Aussitôt après le vote, des réclamations se sont produites.

Les uns demandaient au Gouvernement de renoncer au travail.

Les autres, de loin les plus nombreux, demandaient simplement de mettre la Chambre à même d'examiner les différents projets et de se prononcer en connaissance de cause.

Le Gouvernement, fidèle en ceci à sa promesse, a mis la Chambre en présence d'un grand nombre de documents. En voici l'énumération :

Inventaire des plans et documents déposés aux Chambres à l'appui de la demande de crédits compris dans le projet de Budget extraordinaire de 1903, pour l'exécution de la convention, conclue avec la ville de Bruxelles, pour la transformation du quartier de la Putterie et de ses abords, etc. (art. 2, § 2 du projet de loi) :

A. — *Convention du 7 avril 1902* (avec les 4 plans annexés).

B. — Plans fournis par le Département des chemins de fer, postes et télégraphes.

1. Plan de l'agglomération bruxelloise avec indication de l'agrandissement des gares du Nord et du Midi *sur place*.
2. Plan de la ligne de jonction Nord-Midi à l'échelle de $\frac{1}{5000}$.
3. Plan de la ligne de jonction Nord-Midi à l'échelle de $\frac{1}{2500}$.
4. Profil en long de la ligne de jonction Nord-Midi.
5. Plan de la halte centrale.
6. Coupe sur la halte centrale.
7. Profils-types de tunnels.
8. Plan d'aménagement de la gare du Nord en vue de la réalisation de la jonction Nord-Midi.
9. Plans d'aménagement de la gare du Midi en vue de la jonction Nord-Midi.
- 9^{bis}. Coupe géologique longitudinale suivant le tracé adopté.
- 9^{ter}. Cahier des tableaux de sondage suivant ce tracé.

C. — Projets présentés par divers auteurs pour la jonction Nord-Midi.

10. Projet de M. le duc d'Ursel. — Carte de l'État-Major avec tracé de la jonction proposée.
11. Projet de M. le sénateur Montefiore-Levi. — Croquis indiquant un tracé pour la réalisation des idées exprimées au Sénat.
12. Projet de M. le sénateur Hanrez :
 - a) Note de l'auteur et croquis annexé;
 - b) Tracé d'une ligne de jonction Nord-Midi avec gare centrale au nouveau Marché aux Grains;
 - c) Plan des terrains disponibles par suite de la suppression de la gare du Nord actuelle.
13. Projet Alph. Müllender. — Brochure intitulée : « La question de la gare centrale à Bruxelles ».
14. Projet Dumortier :
 - a) Note explicative;
 - b) Plan-croquis accompagnant la notice;
 - c) Plan à grande échelle indiquant les dispositions à réaliser entre la gare de Schaerbeek et la place Lehon.
15. Projet Vanderswalmen. — Copie d'une notice de l'auteur du projet.
16. Projet Maréchal. — Lettres d'envoi et cinq plans indiquant le projet de l'auteur.
17. Projet Rau et Zwickel. — Deux notices explicatives et plan y annexé.
18. Projet Foettinger. — Lettre d'envoi, notice et plan.
19. Projet Motte D. — Lettre d'envoi, deux notices avec plans.

D. — Examen des projets présentés par divers auteurs.

E. — Estimation de la dépense de l'aménagement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, et la construction de la jonction avec halte centrale.

La Chambre le voit, si le temps était suffisant, elle pourrait aisément se faire une opinion réfléchie sur tous les aspects de la question.

Le temps fait malheureusement défaut en 1905 comme en 1900.

Ce n'est d'ailleurs pas à l'occasion d'une demande de subsides que la Chambre est appelée à se prononcer une nouvelle fois, c'est à propos de l'approbation qui lui est demandée d'une convention conclue entre le Gouvernement et la ville de Bruxelles.

Non seulement, par conséquent, la Chambre n'a pas plus de temps qu'en 1900, mais la question est liée à une convention ; de sorte que le rejet par la Chambre du projet Nord-Midi implique le rejet de la convention avec la ville de Bruxelles.

La Section centrale ne peut que regretter cette situation, et elle déplore à l'unanimité que le Gouvernement n'ait pas cru devoir faire droit aux désirs qui lui ont été exprimés par la presque unanimité des membres de la Chambre et n'ait pas cru devoir tenir d'une façon plus complète l'engagement qu'il avait pris.

Cependant, Messieurs, votre Section centrale a tâché de tirer de la situation le parti qu'elle pouvait. Elle a mis à profit le peu de temps dont elle disposait pour étudier d'une façon aussi complète que possible le problème qui vous est soumis.

Elle a cru répondre à votre désir en faisant cette étude avec une entière indépendance d'esprit et comme si la convention avec la ville de Bruxelles n'existait pas. Elle ne peut admettre, en effet, qu'on lie des questions aussi graves de telle manière que le vote de la Chambre paraisse ne plus être libre.

*
* *

Et, tout d'abord, peut-on dire que la question ne soit plus entière?

La Section Centrale a posé au Gouvernement la question suivante :

Question.

« Le Gouvernement a-t-il déjà fait des acquisitions pour l'exécution de la jonction Nord-Midi? Le cas échéant, quelles sont ces acquisitions; quel est le montant des sommes dépensées?

Réponse.

Le Gouvernement a, depuis le vote du premier crédit inscrit au Budget des dépenses extraordinaires de 1901, fait l'acquisition d'une centaine d'immeubles situés dans les différentes sections du tracé, et principalement dans la section où est prévue la halte centrale.

La dépense totale en acquisitions s'élève à près de 3 1/2 millions. »

Il y a donc 3 1/2 millions engagés, consacrés à des acquisitions.

Ce fait suffirait-il à entraîner la Chambre à voter les 52 1/2 millions qui, d'après les évaluations du Gouvernement, sont encore nécessaires pour l'exécution du travail?

Votre Section centrale ne le pense pas.

Dans la séance du 3 mai 1901, l'échange d'observations suivant s'est produit entre l'honorable M. Woeste et l'honorable M. Liebaert :

« M. WOESTE. — ... L'observation que je fais en ce moment a d'autant plus de prix que depuis un an on n'a rien dépensé pour la jonction dont il s'agit.

» M. LIEBAERT. — C'est une erreur.

» M. WOESTE. — Permettez, je sais que vous avez fait faire quelques études comme votre Département en fait faire pour quantité de travaux, mais quant à des achats de terrains ou à des constructions, vous n'avez, je crois, rien fait du tout.

» M. LIEBAERT. — Vous vous trompez, on a fait des acquisitions de terrain.

» M. WOESTE. — Eh bien, si vous avez acquis des terrains, vous les revendrez! (*Hilarité.*)

» Je trouve ces rires étonnants. Y a-t-il quelque chose d'extraordinaire dans ce que je viens de dire? Comment! vous achetez des propriétés, ensuite vous ne trouvez pas à en faire emploi, il est tout naturel de les revendre. (*Interruption de M. Beernaert.*) Vous réaliserez même peut-être un certain bénéfice, et, comme le dit l'honorable M. Beernaert, ces acquisitions doivent avoir été fort peu de chose. »

Messieurs, l'honorable M. Woeste avait complètement raison. En supposant que la revente des immeubles achetés doive produire une certaine perte, ce qui n'est pas démontré, mieux vaudrait subir cette perte minime que de dépenser à tort plus de cinquante millions.

Lorsque le Gouvernement a eu l'idée de réaliser le Mont des Arts, il a demandé à la Chambre, en 1899, de voter 3,500,000 francs pour acheter des terrains appartenant à la ville de Bruxelles et qui étaient nécessaires à l'exécution du projet.

Il déclara lui-même que ce vote n'engageait en rien le principe, que le Mont des Arts n'était pas décidé ni préjugé par là, et que si la Chambre se prononçait contre le Mont des Arts, le Gouvernement revendrait tout simplement les terrains.

C'est grâce à ces déclarations que le crédit fut voté.

Actuellement encore, le Gouvernement achète à Anvers une superficie énorme de terrains. Ces terrains rendront possible l'exécution des travaux de modification du lit de l'Escaut, mais ces travaux eux-mêmes ne sont pas décidés et si la Chambre ne s'y ralliait pas, le Gouvernement aurait à revendre les terrains acquis.

La situation est analogue pour la jonction Nord-Midi, et la Chambre peut, par conséquent, se rallier très librement à la solution qui lui paraît la meilleure.

* * *

Quelle est cette solution?

Au cours des discussions rapportées plus haut, c'est l'honorable M. Woeste qui a pris la part la plus active aux débats. C'est lui aussi qui a formulé avec le plus de vigueur les objections au projet en discussion.

Il a dit que le projet Nord-Midi amènerait le chambardement d'une grande partie de la ville;

Il a dit que la Chambre aurait à se prononcer de nouveau à la fin d'une session, alors que le temps lui fait défaut ;

Il a demandé un examen contradictoire des projets présentés et la constitution d'une commission, où seraient représentés, outre le Parlement, les principales administrations intéressées ;

Il a déclaré que la gare centrale était inutile et que tout au plus une halte devait être dressée ;

Il a exprimé les craintes les plus vives au sujet de la possibilité d'exécution du travail à raison de la nature des terrains à traverser ;

Il a dit que la dépense dépasserait notablement les prévisions ;

Il a ainsi tracé en quelque sorte le programme de l'examen que nous avons à faire.

L'honorable membre a été bon prophète en ce qui concerne les deux premiers points.

Nous n'insisterons plus sur le manque de temps laissé à la Chambre pour l'examen du projet. Ce serait réduire inutilement celui dont nous disposons.

Les démolitions et reconstructions dépassent à coup sûr les prévisions de l'honorable membre.

C'est, en effet, sur une étendue de vingt-cinq hectares que les expropriations auront à s'exercer rien que pour l'exécution de la convention avec la ville de Bruxelles.

Il faut ajouter à cela toutes les expropriations nécessaires pour l'exécution de la jonction proprement dite.

Mais il suffit de jeter un coup d'œil sur le plan remis à la Chambre pour constater que les travaux prévus dans la convention avec la ville se rattachent à un autre objet encore que l'exécution de la gare centrale.

L'aménagement des voies d'accès au Mont des Arts y a une part importante.

On « chambarde » donc plus que l'honorable membre ne l'avait prévu, mais c'est en partie pour autre chose.

Est-ce que l'importance de ce remaniement doit être considérée comme une objection grave au projet ?

Évidemment si un autre projet aussi avantageux permettait des travaux moindres.

Mais s'il n'en est pas ainsi, si tous les projets exécutables et réalisables demandent autant ou plus de démolitions, l'argument perd toute valeur.

Examen des diverses solutions possibles.

Nous sommes ramenés ainsi à l'examen des diverses solutions possibles.

La nécessité d'améliorer les gares du Nord et du Midi, d'augmenter leur capacité de trafic et leur sécurité n'est contestée par personne : il est inutile de s'y arrêter.

Avantage du raccordement des gares du Nord et du Midi.

Mais on peut se demander si on ne pourrait augmenter leur capacité en les développant sur place, et s'il est nécessaire de les relier de manière à supprimer tout rebroussement pour les trains passant par la capitale.

Les gares à rebroussement ont un seul avantage — et nous ne songeons pas à le déprécier — sur les gares de passage. Elles facilitent l'embarquement et le débarquement des voyageurs : ceux-ci n'ont à traverser les voies ni à niveau, ni au-dessus, ni au-dessous.

En dehors de cela, elles n'ont que des inconvénients. Elles exigent pour un même trafic un développement plus considérable; elles rendent l'exploitation plus difficile, plus onéreuse, plus dangereuse.

Dans le cas qui nous occupe, le Gouvernement estime d'ailleurs que les travaux d'agrandissement sur place des gares du Nord et du Midi coûteraient à peu près autant que la solution proposée, tandis qu'ils ne fourniraient aucun élément de recette en plus.

De plus, l'avenir serait moins assuré, les gares, même agrandies, ne se prêtant pas à une augmentation de trafic aussi considérable que si une jonction les réunit.

La Section s'est donc ralliée à l'unanimité à l'idée de joindre la gare du Nord à celle du Midi de façon à supprimer les rebroussements.

Cette question étant résolue, il a fallu choisir entre les diverses solutions préconisées.

Description sommaire du tracé adopté par le Gouvernement.

La Section centrale est d'avis que l'examen contradictoire fait par une Commission, comme le proposait l'honorable M. Woeste, aurait pu donner de bons résultats. En l'absence de cette Commission spéciale, la Section centrale a tâché de se rendre compte le mieux possible de la valeur des divers systèmes préconisés.

La note ci-dessous, communiquée par le Gouvernement, donne la description sommaire du tracé proposé avec l'indication des avantages qu'il présente.

« Dans ce tracé, les voies des gares du Nord et du Midi sont supposées relevées de manière à permettre la suppression des passages à niveau existant et, dans la partie nouvelle du tracé, de passer en viaduc au-dessus des rues et places publiques existantes.

» A la sortie de la gare du Nord, la ligne passe à 7 mètres au-dessus de la rue de Brabant et à 5^m.50 au-dessus de la rue des Plantes. La rue Saint-Lazare est coupée, mais une passerelle est aménagée pour les piétons, et les voitures n'auront à s'imposer qu'un faible détour de 60 mètres par la rue du Chemin de Fer.

» Elle aborde ensuite le Jardin Botanique, où elle entre en tunnel, sans modifier en rien ni l'aspect ni les installations du jardin. Cette disposition a été agréée, d'ailleurs, par le Comité de surveillance du Jardin Botanique.

» La voie continue en tunnel entre la rue Pachéco et la rue de Schaerbeek, passe à l'emplacement de la caserne Sainte-Élisabeth et arrive dans le quartier de la Putterie, où s'établit la gare centrale. Le quartier de la rue de la Putterie serait, dit-on, constitué de sables bouillants, où l'établissement de la gare centrale serait impossible.

» Il est incontestable que, dans cette vallée d'érosion qui constitue une

cuve basse. le niveau des eaux est plus rapproché de la surface du sol qu'ailleurs. Mais l'objection formulée dérive de ce que la gare devant être en contre-bas du niveau des rues, le public s'imaginerait que la voie va être creusée profondément dans le sol et pénétrer ainsi dans des couches où les eaux sont abondantes. Il n'en est rien. La gare n'est guère creusée dans le sol. Le niveau du rail s'établit à quelques centimètres seulement en dessous du niveau de la rue de la Putterie, au carrefour de celle-ci avec la rue Nuit-et-Jour. et toutes les caves des maisons qui bordent cette partie de la rue de la Putterie sont à un niveau inférieur à celui de la gare. Celle-ci ne sera en contre-bas que parce que le niveau des rues nouvelles sera relevé de plusieurs mètres au-dessus des rues actuelles.

» A la traversée de la rue des Sables, qui, elle aussi, est dans un bas-fond, la voie s'établira aussi plus haut que les fondations des maisons existantes et au-dessus du niveau de l'égout.

» Au delà de la halte centrale, la ligne se poursuit en tunnel jusqu'aux abords de l'église de la Chapelle, où, par suite d'une chute brusque du terrain, elle arrive à ciel ouvert et passe immédiatement en surélévation au-dessus de la rue des Brigittines. Elle continue vers la gare du Midi parallèlement à la rue des Tanneurs, où elle est dissimulée par des rideaux de maisons et aboutit à la gare du Midi, en traversant le boulevard et la place de la Constitution en surélévation de 7 mètres.

» La gare du Midi est relevée dans la même mesure, de manière à permettre la suppression du passage à niveau de la rue Théodore Verhaegen, par un viaduc inférieur.

» A l'extrémité de la gare se trouve la gare de formation, reliée aux voies d'embarquement par des voies de circulation absolument indépendantes.

» Les trains s'y constitueront d'une manière complète et arriveront aux quais d'embarquement tout à fait équipés; chauffés et éclairés, lorsqu'il y aura lieu.

» De même, les machines pourront se rendre à la remise et en revenir sans compromettre et sans troubler en rien le service ordinaire.

» La nouvelle gare du Nord comprendra, comme celle du Midi, dix voies bordées de trottoirs pour le service des voyageurs. Les trains de chacune des directions de Gand, Anvers, Liège, Ceinture-Est, arriveront jusqu'en tête des trottoirs par des voies absolument distinctes et sans contact entre elles.

» Cette indépendance absolue des voies des diverses lignes assurera ainsi à la fois la ponctualité et la sécurité de la marche des trains.

» Comme pour Bruxelles-Midi, tous les passages à niveau seront supprimés.

» La disposition relative des gares de formation du Nord et du Midi et des gares d'embarquement indique nettement quel sera, dans le système de la jonction, le mode d'exploitation et l'organisation des trains et comment sera réalisé le programme qui consiste à faire passer tous les trains indistinctement par les trois gares. Midi-Halte centrale-Nord.

» Le plan général montre que dans ce système toutes les opérations d'arrivée ou de départ, de formation au départ ou de garage à l'arrivée se font sans que les trains subissent la moindre manœuvre de rebroussement.

» La coupe longitudinale fait constater aussi combien le profil de la

jonction est favorable, puisque les rampes de 0^m,005 qui y sont prévues n'ont été déterminées ainsi que pour assurer mieux l'assèchement des tunnels.

» La halte centrale, recouverte dans sa majeure partie par des constructions privées ou par la voirie publique, présenterait une surface à ciel ouvert de 72 mètres en largeur sur 100 mètres en longueur; elle comprend huit voies, bordées la plupart de trottoirs de 10 mètres de largeur. Le bâtiment des recettes, situé à l'intersection des deux artères principales qui enserrent la gare, se trouve au niveau de celles-ci et domine ainsi les voies. Le voyageur s'étant muni de son billet pénétre sous la halte couverte, où il se trouve sur une galerie contournant entièrement celle-ci; de cette galerie, — et immédiatement en face de la sortie des salles d'attente, — il accède directement à chacun des trottoirs par des escaliers distincts.

» Le voyageur, à l'arrivée, gravit des escaliers placés à l'extrémité opposée de la halte couverte. d'où, par la galerie de circulation, il a accès direct au vestibule de sortie.

» Dans ce système, la circulation des voyageurs au départ et des voyageurs à l'arrivée se fait de manière qu'ils ne se rencontrent pas.»

Une Note remise par le Gouvernement et qui figure à l'annexe A du présent rapport discute les projets proposés par différents auteurs.

Tout en tenant compte de ce fait que cette Note a été rédigée par les partisans du projet du Gouvernement et peut-être par ses auteurs, la Section centrale a reconnu le bien fondé des objections faites à ces divers projets.

Elle aurait cependant voulu avoir une estimation comparative du coût auquel ces divers projets auraient donné lieu. Dans ce but, elle a posé la question suivante :

Question.

« Quelle serait, en adoptant les prix d'unité qui figurent au devis du Gouvernement, le coût approximatif des divers projets, ou au moins des principaux d'entre eux.

Réponse.

L'évaluation détaillée des divers projets n'a pas été faite. Les objections qu'ils soulèvent sont telles, pour presque tous ces projets, que leur adoption, en dehors de toute considération de dépense, est inadmissible.

Pour le projet de M. le duc d'Ursel, où l'objection tirée de la dépense de premier établissement ajoutée à la dépense annuelle d'entretien est essentielle, cette estimation, faite d'après les bases adoptées pour le projet du Gouvernement, s'élève au chiffre de 50,110,000 francs pour la jonction proprement dite, ne comportant que 4 voies principales entre les gares. Le projet adopté, réduit dans la même mesure, ne coûterait que 51,150,000 francs, non compris les frais d'aménagement des gares extrêmes.

Pour d'autres projets, tels que les projets Hanrez, Dumortier, Maréchal, les notes remises à la Section centrale établissent que la dépense à en résulter, à supposer qu'ils fussent admissibles, serait plus élevée que dans le projet adopté. »

Si le temps ne lui avait fait défaut, la Section centrale aurait ajouté à

l'annexe A des croquis des diverses solutions présentées et ses propres observations. Mais elle n'a pu songer à réaliser cela, malgré le désir qu'elle en avait.

De ces divers projets, celui qui a fixé le plus longtemps mon attention est celui proposé par M. le duc d'Ursel, président du Sénat.

Ce projet, qui est celui auquel songeait notre honorable collègue M. Hubert lorsqu'il défendait une jonction à ciel ouvert, a le très grand avantage de substituer à l'exécution d'un chemin de fer souterrain, celle d'un chemin de fer à ciel ouvert.

Mais l'économie à réaliser d'après les évaluations du Gouvernement est faible, le parcours est plus long, la gare à établir entre le Nord et le Midi est beaucoup moins centrale, le chemin de fer occuperait une surface beaucoup plus grande de voies publiques, et il serait moins productif de recettes que le projet du Gouvernement.

En outre, il fait au métal une part beaucoup plus large, et le métal est plus sujet à l'usure que la maçonnerie.

Telles sont les raisons principales que le Gouvernement fait valoir dans l'annexe A contre ce projet, et la majorité de la Section centrale s'y est ralliée.

Par cinq voix contre deux, la Section centrale s'est déclarée favorable à une jonction directe, en partie souterraine, telle que le Gouvernement la propose, sous réserve d'examiner si le projet présenté par le Gouvernement réalise dans toutes ses parties les avantages qui lui sont attribués.

Faut-il établir une gare centrale ?

On a beaucoup discuté sur la nécessité ou l'utilité d'une gare centrale. Et il résulte de la lecture des débats auxquels cette question a donné lieu, que beaucoup ne se rendent pas un compte exact de ce que doit être cette gare dans la pensée de ses partisans.

Disons d'abord qu'il ne saurait être un seul instant question d'établir en plein Bruxelles une gare, souterraine ou à ciel ouvert, analogue à ce que sont les gares ordinaires de quelques-unes de nos grandes villes, avec leur service de marchandises, leurs voies de garage, leurs remises à voitures ou à locomotives, etc.

C'est sans doute cette conception fausse qui a donné lieu à cette boutade, rapportée par l'honorable M. Woeste au cours de la discussion sur le rapport de l'honorable M. Carton de Wiart, et d'après laquelle la ville de Bruxelles n'aurait plus été dans quelques années qu'une vaste gare avec l'Hôtel de ville comme habitation du chef de gare.

La gare centrale ne peut et ne doit être destinée qu'au service des voyageurs. Elle a le caractère d'une gare de passage où ne peuvent être embarqués et débarqués que des voyageurs.

Elle ne comportera donc que les voies destinées au passage des trains, des trottoirs ou quais d'embarquement et des bâtiments de recettes réduits à leur plus simple expression, ne contenant, par exemple, aucun de ces services du chemin de fer que l'on trouve si fréquemment installés dans nos bâtiments de gares ordinaires.

Cependant, ce serait une pensée absurde que de faire d'une pareille gare centrale, même réduite à cela, la raison d'être de la jonction Nord-Midi.

Quelques-uns ont pensé que le but de tout le travail et de la dépense de 56 millions était la création de cette gare. Ce serait une folie, et pour qui en douterait, il suffirait de relire ce que disait notre honorable collègue M. Hubert dans la séance du 10 mai 1901 au sujet du trafic probable et de l'utilité de de cette gare.

Toutes ses objections se dresseraient dans toute leur force contre un pareil projet, et elles seraient décisives.

Mais le problème ne se pose pas ainsi.

Étant donné que le service bien compris du chemin de fer comporte l'exécution d'une jonction passant à travers Bruxelles, on peut se demander s'il serait raisonnable de ne pas en profiter pour établir une gare au centre même de la ville?

Autant il serait absurde de faire la jonction Nord-Midi pour la gare centrale, autant il serait absurde de ne pas profiter de la nécessité d'exécuter la jonction Nord-Midi pour établir une gare centrale.

Que cet établissement soit une facilité en plus pour les habitants de la capitale et pour les voyageurs de province, cela n'est pas contestable.

Qu'il ne puisse nuire en rien aux intérêts des quartiers avoisinant le Nord et le Midi, cela n'est pas moins certain.

Le trafic que cette gare desservira, l'honorable M. Hubert l'a démontré, ne sera qu'une fraction du trafic total, et cette fraction correspondra à peine à l'augmentation normale du trafic qui se produira d'ici à la mise en service de la gare.

Que cette gare soit une source de recettes pour le chemin de fer et puisse, par conséquent, aider dans une certaine mesure à amortir les dépenses à faire, cela, non plus, n'est pas douteux.

Enfin, elle aura le grand avantage d'éviter l'encombrement qui peut se produire aux abords des gares actuelles en répartissant, sur un plus grand nombre de points, la foule des voyageurs qui arrivent à Bruxelles ou en partent.

Ces considérations ont paru décisives à la Section centrale, qui, à l'unanimité moins une abstention, s'est prononcée en faveur de la gare centrale.

Une halte centrale ne peut-elle suffire?

Mais depuis quelque temps, il semble qu'au lieu d'une *gare*, c'est d'une *halte centrale* qu'il s'agisse.

Ce n'est là qu'une question de mots.

Entre la *gare* et la *halte*, il n'y a d'autre différence que celle-ci : une *gare* suppose un service de bagages, une *halte* ne le suppose pas.

Or si l'on veut que la halte serve à quelque chose d'utile, il faut que des voyageurs ayant autre chose qu'eux-mêmes à transporter, c'est-à-dire une valise, une malle, etc., puissent y débarquer. Pour les autres, le service actuel des tramways est largement suffisant.

Il est donc indispensable qu'on prévoie les installations nécessaires au service des bagages.

A l'unanimité de ses membres, la Section centrale s'est prononcée dans ce sens.

Et quoique le Gouvernement ne le dise pas, il est clair que c'est aussi sa pensée.

La halte est, en effet, flanquée d'une Bourse de commerce. Et voici dans quelles conditions celle-ci sera construite.

L'article 14 de la convention avec la ville de Bruxelles stipule ce qui suit :

« Lors de la création de la halte projetée, l'État autorisera la ville de Bruxelles à établir aux frais de celle-ci, au-dessus de la partie de ladite halte marquée au plan n° I, une Bourse de commerce avec accès vers les deux rues adjacentes. L'Administration communale soumettra à l'approbation de l'État, avant la rédaction des plans de voûtement, les plans de cette Bourse avec indication des charges reportées sur le voûtement.

» L'espace occupé par cette construction sera frappé des mêmes servitudes que les terrains à revendre.

» Cette concession sera accordée moyennant paiement par la Ville à l'État d'une redevance annuelle de neuf mille francs (9,000 francs), qui prendra cours à la date où la Bourse sera ouverte au public.

» A partir de l'expiration de la dixième année à compter de cette date, l'État pourra, en tout temps, notifier à la ville de Bruxelles le retrait de l'autorisation visée ci-dessus.

» Dans ce cas, la jouissance de la Ville prendra fin cinq ans après la dite notification, et l'État lui remboursera, à la même époque, la valeur à dire d'experts des bâtiments érigés par elle. »

Le Gouvernement prévoit donc qu'il pourrait avoir besoin des locaux que la ville de Bruxelles va construire. Ces locaux lui serviront à développer les services de sa halte.

A ce projet d'avenir, et d'avenir bien peu éloigné évidemment, s'en rattache un autre.

Tout le monde sait que les projets primitifs de l'honorable M. Vandenpeereboom comportaient non seulement l'exécution de la jonction Nord-Midi, mais encore un chemin de fer de ceinture à ciel ouvert relié par un chemin de fer souterrain à la jonction.

Ce chemin de fer de ceinture avec sa jonction et son raccordement formaient ce qui fut appelé à ce moment le *métropolitain*.

Ce projet parut trop grandiose à plusieurs, et, en présence de l'opposition qu'il rencontra, l'honorable M. Vandenpeereboom réduisit son projet à la jonction actuellement proposée.

Cependant il resta convaincu que dans quelques années l'exécution de l'ensemble deviendrait nécessaire par suite du développement de la population.

Le Gouvernement, pas plus l'honorable M. Liebaert que l'honorable M. Vandenpeereboom, ne dissimula jamais sa pensée sur ce point.

Tout en ne proposant pas l'exécution actuelle du *métropolitain*, il déclara qu'il fallait réserver la possibilité de ce travail, et nous ne pouvons que l'approuver.

La gare centrale permettra, le jour où l'établissement du chemin de fer de ceinture, partie principale du *Métropolitain*, sera reconnue nécessaire, de relier la jonction à ce chemin de fer.

C'est là un des avantages de l'établissement de la gare centrale.

Estimation de la dépense.

La Section centrale a voulu savoir en tout premier lieu si la somme de 56,000,000 de francs comprend tous les travaux à exécuter. Elle a posé la question suivante.

Question.

« La dépense de 56,000,000 de francs comprend-elle tous les travaux à exécuter au Nord et au Midi, voies de garage, remises, modifications aux lignes d'accès, etc., etc., ou seulement les travaux relatifs aux gares proprement dites et à la jonction ? »

Réponse.

La dépense de 56,000,000 de francs comprend tous les travaux à faire pour l'aménagement des gares à voyageurs de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi et la construction de la jonction proprement dite avec halte centrale.

Elle ne comprend pas la dépense à résulter des gares de formation du Nord et du Midi. Il a été répondu dans ce sens à une question analogue posée lors de la première demande de crédit (voir rapport de la Section centrale présenté en 1900 par M. Nerinx, p. 13).

Il est à remarquer que quelle que soit la solution adoptée, il sera nécessaire de créer des gares de formation et que c'est dans le système de la jonction que ces gares doivent recevoir le moins de développement et entraîner le moins de dépense. »

Le chiffre de 56,000,000 de francs ne comprend donc que la dépense pour l'aménagement des gares à voyageurs proprement dites et pour la jonction.

La Section centrale n'a pu évidemment se livrer à une discussion ni même à un examen approfondi du coût assigné par le Gouvernement à l'exécution du travail.

Elle doit se borner à accepter les chiffres produits.

Elle tient à dire cependant qu'à première vue, les prix d'unités lui paraissent bien établis.

Ces prix sont ceux moyennant lesquels des travaux de même nature ont été exécutés soit en Belgique, soit à l'étranger.

Nous en donnons quelques exemples, extraits de la Note estimative de la dépense communiquée par le Gouvernement à la Section centrale.

« Remblais de la partie du terre-plein des gares non affectée aux locaux de service : 2 francs par mètre cube.

» Les terrassements faits pour la nouvelle gare d'Anvers-Est au moyen de terres fournies par l'entrepreneur ont coûté, y compris les frais de transport

de Calmpthout à Anvers, fr. 1.10 et fr. 1,50 le mètre cube pour les remblais effectués dans les plus mauvaises conditions, au milieu du mouvement de l'exploitation.

» A Bruxelles-Nord, les terrassements se feront au moyen de terres provenant d'autres travaux exécutés par l'État dans le voisinage immédiat de l'agglomération, et les frais de transport seront donc peu élevés. En estimant ces remblais à 2 francs le mètre cube, on tient donc plus que largement compte des difficultés plus grandes résultant de l'exploitation de la gare. Il faut noter d'ailleurs qu'une bonne partie de ces remblais pourront s'effectuer sur des terrains momentanément débarrassés de toute voie d'exploitation.

» *Murs de soutènement latéraux de la gare couverte :*
550 francs le mètre courant.

» Les murs de soutènement, construits d'après le principe de ceux qui ont été établis à Anvers, au moyen de piliers transversaux et de voûtes de décharge, cubent, par mètre courant, 7^m 500 de maçonneries de briques et 4 mètres cubes de béton ou de maçonneries de moellons. Les murs de soutènement à Bruxelles-Nord forment clôture vers les propriétés privées qui longent la gare et ne doivent, par conséquent, recevoir aucune décoration. En estimant la maçonnerie de briques à 22 francs, le béton à 20 francs le mètre cube, le coût du massif principal est de 245 francs seulement par mètre courant de mur. Il reste donc une marge de 105 francs pour les dépenses accessoires, paroi de masque, étanchement des voûtes, chiffre amplement suffisant.

» *Gares couvertes :* 90 francs le mètre courant.

» La gare couverte actuelle de Bruxelles-Nord a coûté 50 francs le mètre carré; celles de Louvain, Tournai et Malines, respectivement 58, 72 et 89 francs par mètre carré. Les gares couvertes d'Alexanderplatz et de Friedrichstrasse, à Berlin, ont coûté 69 francs. La gare couverte d'Anvers coûte environ 100 francs le mètre carré. Mais il est à noter que les façades latérales de cette gare, étant à front de la rue du Pélican ou du Jardin zoologique, sont richement décorées, comportent des encorbellements, balcons, galeries, décorations de marbre et de fonte dont le coût est très élevé. A Bruxelles-Nord, la gare couverte est enserrée dans des propriétés privées, est invisible de la rue et ne comporte aucune décoration vers l'extérieur des façades latérales. Le prix de 90 francs est donc largement calculé.

» *Tunnel en maçonnerie à trois pertuis accolés, sous les propriétés privées :*
4.500 francs le mètre courant.

» Un tunnel pour deux voies de chemin de fer, établi dans les conditions ordinaires, et par les procédés anciens, dans des terrains sablonneux, en partie humides, coûte de 1,500 à 1,400 francs par mètre courant. Trois pertuis accolés ayant deux piles centrales communes ne coûteraient pas le

triple de ce prix, soit plus de 3,750 francs. Le prix porté laisse donc une marge notable à l'imprévu.

» Le collecteur de Clichy extra-muros, établi en 1895-1897 à Paris au moyen du bouclier Chagnaud, a une section de 6 mètres de largeur sur 5 mètres de hauteur, soit des dimensions comparables à celles d'un tunnel de chemin de fer. Il a été établi dans un terrain de sable ébouleux, et la partie inférieure a été construite dans une nappe d'eau très abondante. Il a été exécuté au prix de 4,016 francs par mètre courant. Une seconde partie de ce collecteur (intra-muros), de même section, établie également dans les sables noyés d'eau, a été exécutée en 1896-1897 par le bouclier Fougerolle, au prix de 769 francs par mètre courant. Aux travaux pour le prolongement du chemin de fer d'Orléans jusqu'au quai d'Orsay, à Paris, le coût des deux tunnels accolés, foncés au moyen du bouclier, a été estimé à 3,000 francs par mètre courant. Ce prix n'a pas été dépassé dans l'exécution. Or, il est notoire que les travaux exécutés à Paris coûtent notablement plus cher que ceux que l'on exécute en Belgique. La main-d'œuvre plus élevée, le coût plus élevé des matériaux, les droits d'octroi, sont des facteurs importants de la dépense. Il n'est pas téméraire d'estimer cette plus-value à 30 % du coût total, et, dans ces conditions, le prix de 4,500 francs porté au devis tient compte de tout aléa.

» *Bâtiment principal de la gare centrale vers la place de stationnement :*
500 francs le mètre carré.

» Ce bâtiment devra, comme la gare couverte, être de hauteur modérée et sans étage. De plus, ne comportant à l'intérieur, pour la majeure partie, que des salles de bagages, vestibules de sortie, dépôts, sa décoration intérieure devra être modeste. Le prix de 500 francs par mètre carré est donc largement suffisant.

» *Bâtiment latéral au pignon de la gare couverte :*
300 francs le mètre carré.

» Ce bâtiment, contenant les salles d'attente et vestibule à guichets, ne comporte pas d'étage. Il n'a pas non plus de façade à rue. Il ne comprend en réalité qu'un rez-de-chaussée sans fondations, et le prix de 300 francs tient largement compte de la décoration intérieure des salles d'attente. »

Ces exemples suffisent, pensons-nous, pour donner à la Chambre une idée de la manière dont les prix d'unité ont été établis.

A l'heure actuelle, le Gouvernement sait d'ailleurs d'une façon positive si ses prévisions au sujet du coût des expropriations se réalisent. S'il n'en était pas ainsi, la Section espère qu'au cours de la discussion, le Gouvernement en avertirait loyalement la Chambre.

S'il en est ainsi, rien ne permet d'affirmer que les prévisions seront dépassées et que les dépenses atteindront les chiffres de 100 et même 200 millions qui ont été produits.

Difficultés d'exécution des souterrains.

Il faut d'ailleurs, dans les travaux à faire, distinguer deux catégories très distinctes : les travaux à ciel ouvert : gares, viaducs, chemins de fer surélevés, etc., et les travaux souterrains.

Quoique des travaux à ciel ouvert — hélas ! les exemples sont nombreux — aient donné lieu dans notre pays à bien des mécomptes, c'est surtout au sujet des travaux souterrains que l'inquiétude s'est manifestée.

Et cela se conçoit. Les travaux souterrains sont beaucoup plus difficiles, exposés à beaucoup plus d'aléas que les travaux à ciel ouvert.

En réponse à l'honorable M. Woeste, l'honorable Chef du Cabinet disait dans la séance du 5 mai 1900 :

« Messieurs, l'honorable M. Woeste a présenté, sur un point spécial, des observations qui pourraient avoir suscité quelques appréhensions dans votre esprit : il s'agit de la nature du sous-sol sur le parcours du tunnel.

» Nous avons eu soin de faire pratiquer des sondages, et il est reconnu que, en effet, le tunnel sera, en grande partie, construit dans des terrains dont le sous-sol est constitué par des sables aquifères. Mais il n'y a là rien dont on doive s'inquiéter : nous avons un précédent de nature à nous donner tout apaisement.

» Il y a quelque vingt-cinq ans, l'État faisait construire le tunnel de Seneffe, sur le canal de Charleroi à Bruxelles. Deux entrepreneurs s'étaient déjà ruinés à cause de cette même particularité du sol qu'on signale ici aujourd'hui, lorsque se présenta un troisième entrepreneur qui garantit à l'État le plein succès de l'exécution. C'était l'œuf de Christophe Colomb. Il construisit une simple galerie de drainage sous le radier du tunnel à grande section, et il n'en fallut pas davantage pour assécher les sables et assurer la réussite de l'entreprise.

» A Bruxelles comme à Seneffe, il suffira d'un drainage. Au surplus, l'art de l'ingénieur dispose aujourd'hui de tels moyens que nous sommes certains du succès sans que des accidents soient à redouter. »

Il serait peut-être téméraire d'être aussi rassuré, aussi affirmatif que l'honorable Chef du Cabinet. L'œuf de Christophe Colomb se fait parfois chercher pendant longtemps. Mais il serait pusillanime de reculer devant l'exécution de la jonction à cause des difficultés que l'on peut rencontrer.

Aucun grand travail n'est exempt d'aléas ni de difficultés imprévues ; mais on peut dire que les ressources dont dispose aujourd'hui l'art de l'ingénieur permettent de venir à bout des difficultés que l'on rencontrera.

Le Gouvernement a fait procéder à de nombreux sondages.

Il a déposé sur le bureau de la Chambre le cahier des tableaux de ces sondages. Nous publions ce cahier en annexe B.

Nous donnons ci-dessous une note dans laquelle M. Mourlon, sous la direction duquel ces sondages ont été effectués, envoie à Monsieur le Ministre du Chemin de fer une appréciation sur le résultat des sondages.

Bruxelles, le 16 juillet 1903.

Note pour Monsieur le Ministre.

« Par suite de la maladie et du décès de l'un des membres de la Commission instituée pour l'étude géologique des terrains à traverser par la jonction Nord-Midi, celle-ci n'a pu terminer son rapport définitif pour être joint à la coupe remise ce jour à M. le Ministre.

» Toutefois, je puis, en attendant et comme suite à la note dont M. le Ministre a bien voulu donner lecture à la Chambre, dans la séance du 29 mai 1904, lui donner une appréciation générale sur la partie explorée depuis le moment de la première discussion législative.

» Cette partie est celle comprise entre la rue de la Putterie et l'Église de la Chapelle.

» Ainsi que le montre la coupe dressée à l'aide des sondages effectués par le Service géologique, le sous-sol est moins favorable que dans la partie comprise entre la rue de la Putterie et le Jardin Botanique.

» En effet, le sondage n° 28, pratiqué rue de la Madeleine, a rencontré les « sables mous et humides » à la profondeur de 7^m,50, soit à 1^m,80 au-dessus du niveau du rail.

» Mais c'est aussi celui qui a donné les moins bons résultats. Il est à remarquer que pour les sondages effectués vers l'Église de la Chapelle, les « sables mous et humides » se rencontrent progressivement à des cotes de moins en moins élevées, de manière à passer en dessous du rail au sondage n° 26, rue de l'Escalier.

» Cet approfondissement se poursuit encore pour les sondages suivants de telle façon qu'à celui du n° 30, effectuée au Collège Saint-Michel, le dit niveau des « sables mous et humides » se trouve à 3 mètres sous le rail, c'est-à-dire à une profondeur ne pouvant plus contrarier l'exécution du travail.

» Bien que ces résultats soient, comme il vient d'être dit, moins favorables que ceux des sondages précédemment étudiés, entre le Jardin Botanique et la rue de la Putterie, j'estime qu'il n'y a point lieu de s'en alarmer, si dans l'exécution du travail il est tenu suffisamment compte des données précises qui seront consignées dans le rapport de la Commission.

» *Le Directeur,*

» M. MOURLON. »

On le voit, c'est dans la partie du souterrain entre la gare centrale et la gare du Midi que les difficultés seront, selon toutes les probabilités, les plus grandes, mais le fait que la nature du terrain a été soigneusement reconnue et que les moyens d'exécution pourront être déterminés en conséquence, permet d'espérer que les difficultés ne dépasseront pas les moyens que l'on mettra en œuvre.

En ce qui concerne la durée des travaux, la question suivante a été posée :

Question.

« En combien de temps pourra-t-on exécuter les travaux ? »

Réponse.

Il est impossible de déterminer le délai total dans lequel le travail pourra être terminé. Les formalités d'expropriation des immeubles et de règlement des indemnités dues aux occupants peuvent prendre plusieurs années.

Mais, abstraction faite de cet aléa, on peut estimer à cinq ans le délai nécessaire pour l'exécution proprement dite des travaux. »

Le projet répond-il certainement aux besoins de l'avenir ?

Messieurs, une question primordiale et dont l'importance dépasse de beaucoup l'importance de toutes celles que nous avons examinées jusqu'à présent, est celle de savoir si, moyennant le travail à exécuter, les gares du Nord et du Midi, avec les lignes qui y aboutissent, seront disposées de façon à suffire à tous les accroissements de trafic que l'on peut et que l'on doit prévoir pour l'avenir ?

Quand on voit le développement prodigieux de la circulation sur nos voies ferrées, et comment des gares à peine construites sont déjà insuffisantes, on peut se demander si dans la conception des projets nous apportons toujours cette largeur de vues et cette prescience de l'avenir qui sont indispensables en matière de travaux publics.

On se console facilement de dépenser beaucoup d'argent lorsqu'il est bien dépensé

On gémit avec raison de voir un travail coûteux ne pas atteindre le but en vue duquel il a été édifié.

Nous venons de dépenser 25 millions à Anvers pour établir une gare à rebroussement. Elle n'est pas terminée et déjà son insuffisance éclate à tous les yeux.

Nous allons dépenser à peu près le triple pour supprimer deux gares à rebroussement à Bruxelles. Cette expérience donnera-t-elle de meilleurs résultats ?

Telle est la question essentielle.

Nous assistons à la création d'un nouveau réseau de voies ferrées en Belgique : ce sont les voies à circulation rapide. La ligne en exécution de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre, la ligne projetée de Louvain à Visé par Tongres, celle réclamée d'Anvers à Bruxelles en sont les premiers éléments.

Ce nouveau réseau sera-t-il établi d'après un plan d'ensemble mûrement étudié ? Il faut l'espérer. En tout cas, ce n'est pas le moment de traiter cette question.

Mais il y a lieu de se demander si la jonction Nord-Midi est établie en prévision de ce que ce réseau nouveau apportera à la capitale de lignes nouvelles, de relations plus directes, plus rapides, plus étendues

Il y a lieu de se demander aussi si le trafic supplémentaire, soit qu'il résulte de l'accroissement normal de la circulation, soit qu'il résulte des créations nouvelles, pourra être convenablement desservi.

C'est ce côté de la question que l'honorable M. Renkin envisageait dans le discours dont nous avons donné quelques extraits.

Ce côté du problème échappe à l'appréciation de la Section centrale.

Le Gouvernement est seul à savoir quels sont les projets auxquels il songe, s'il s'est tracé un plan et lequel, dans quel délai il compte l'exécuter?

La Chambre doit évidemment s'en rapporter à ses déclarations.

C'est pourquoi la Section centrale a posé la question suivante :

Question.

« En supposant que le trafic continue à croître dans les proportions actuelles, pendant combien de temps les gares du Nord et du Midi seront-elles suffisantes?

Réponse.

En temps normal, il y a à Bruxelles (Midi) un mouvement journalier de plus de 210 trains et à Bruxelles (Nord) de plus de 320. Le total est d'environ 530 trains (entrants et sortants).

Dès la mise en exploitation de la jonction, un certain nombre de ces trains venant des lignes du Nord pourraient la traverser pour continuer leur course sur les lignes du Midi ou inversement; le chiffre de ces trains peut être estimé à 100, d'après la première étude faite.

La jonction ne serait donc plus parcourue à l'origine que par 430 trains. Par la suite, il est à supposer que les combinaisons nouvelles à appliquer dans l'organisation du mouvement général des voyageurs permettront, avec avantage, d'augmenter très notablement le nombre des trains qui passeront directement des lignes du Nord aux lignes du Midi.

Dans les exploitations intensives tant en France qu'en Allemagne, en Angleterre et en Amérique, l'intervalle des trains sur les sections très chargées est déjà, à l'heure actuelle, limité, dans bien des cas, à deux minutes seulement.

On arrive donc à entrevoir, dès à présent, et sans aucune témérité, la possibilité, moyennant les améliorations de toute espèce à introduire progressivement dans la suite des temps, d'augmenter les mouvements de la première heure dans des proportions considérables.

C'est ainsi que les six voies principales que le projet prévoit permettront de faire circuler un nombre de trains représentant bien certainement dix fois celui de l'origine, sans compter le secours de raccordements nouveaux qui pourraient, si dans un temps éloigné le besoin s'en faisait sentir, être établis aux abords ou dans la périphérie de l'agglomération bruxelloise, de manière à augmenter encore la capacité de la jonction en augmentant le nombre des trains ne la traversant qu'une seule fois.

Il est donc permis d'envisager avec une entière confiance l'avenir, même le plus éloigné, et d'acquiescer la conviction que les travaux projetés pour les gares de Bruxelles et la jonction qui les relie sont susceptibles d'une utilisation en quelque sorte indéfinie. »

Nous aurions bien quelques réserves sur la capacité prévue pour la jonction, mais le temps nous fait défaut.

Nous croyons qu'avant le moment où 4,500 trains seront amenés par jour à chacune des gares, il sera nécessaire de recourir à des raccordements dans la périphérie de l'agglomération bruxelloise.

Nécessité de modifier le projet.

Cependant cette réponse serait de nature à rassurer tout à fait la Chambre n'était-ce qu'en ce qui concerne les gares elles-mêmes. du Nord, centrale et du Midi, et surtout la première. Les constatations faites par la Section centrale ne répondent pas à l'optimisme du Gouvernement.

Nous ne nous occuperons que de la gare du Nord parce que c'est la plus défectueuse. Nos observations ne s'appliquent qu'en partie à celle du Midi et à la gare centrale, et pour ces dernières les modifications que nous réclamons paraissent plus faciles à réaliser.

Deux défauts très graves caractérisent le projet présenté pour la gare du Nord.

En suivant la direction de Bruxelles vers Schaerbeek on constate que les voies qui arrivent en pente du tunnel du Jardin Botanique restent en pente jusqu'aux ponts de l'avenue de la Reine pour se relever ensuite.

La gare du Nord elle-même est en pente de 0^m,005 par mètre, les voies ont ensuite des inclinaisons successives de 0^m,007 et de 0^m,0045 pour arriver à la déclivité énorme de 0^m,020 par mètre aux ponts de l'avenue de la Reine. A partir de ce point les voies se relèvent.

Il y a donc au droit de l'avenue de la Reine un point bas et le profil de la voie rappelle assez bien, dans des proportions réduites bien entendu, l'allure d'une « montagne russe ».

Il est inutile d'insister sur les défauts d'un pareil dispositif au point de vue de l'exploitation.

Les trottoirs de la gare n'ont que 205 mètres de long. Or, dès à présent nous avons des trains dépassant de beaucoup cette longueur.

Nous avons constaté pour certains trains une longueur de 290 mètres et, d'après les instructions en vigueur sur le nombre de véhicules qui peuvent entrer dans la composition d'un train, les trains peuvent atteindre et dépasser 300 mètres de longueur !

Ainsi donc, si la nouvelle gare du Nord était construite demain, elle serait déjà insuffisante pour nos besoins actuels, et dans des cas nombreux les voyageurs devraient se livrer à cet exercice incommode et dangereux de l'embarquement et du débarquement dans les voies sans trottoirs ! Que serait-ce dans quelques années ? !

L'auteur du projet semble s'être rendu compte de l'insuffisance de cette disposition car pour la gare centrale les trottoirs sont prévus à 250 mètres. Or ce sont les mêmes trains qui passeront dans les deux gares.

Dans la gare du Nord actuelle des trains d'environ 300 mètres peuvent trouver place sur certaines voies le long du trottoir.

Dans la gare nouvelle cela ne sera plus possible. c'est-à-dire que les installations nouvelles seront, à ce point de vue, moins bonnes que celles d'aujourd'hui ! Loin de prévoir l'avenir, elles seraient donc déjà insuffisantes pour le présent !

Cette constatation a frappé vivement la Section centrale.

On a fait, à différentes reprises, du projet de jonction Nord-Midi un éloge

mérité. Ce travail fait honneur à celui qui l'a conçu par l'ingéniosité de la disposition, par l'habileté avec laquelle il a su tirer parti de l'allure du sol et des conditions dans lesquelles se présentent les divers quartiers de la capitale à traverser.

Mais les gares laissent à désirer, la gare du Nord surtout ne peut être réalisée telle qu'elle est projetée.

Songez que le point de départ de la transformation si importante et si coûteuse que l'on propose est l'insuffisance des gares du Nord et Midi. La jonction n'est qu'un moyen de parer à cette insuffisance; elle a sans doute d'autres avantages encore au point de vue de notre railway en général, mais si les gares du Nord et du Midi n'étaient pas insuffisantes, personne ne songerait à faire la jonction proposée. Quant à la gare centrale elle n'est qu'une conséquence, un corollaire de la jonction.

C'est donc bien l'insuffisance des gares du Nord et du Midi qui est la base de tout le projet.

Et ces gares transformées, reconstruites, seraient insuffisantes dès à présent et, la gare du Nord, d'une exploitation anormale et des plus difficiles!

Cela n'est pas possible. La Section centrale attire sur ce point l'attention du Gouvernement et de la Chambre. Elle a émis à l'unanimité l'avis que si, ce qu'elle ne croit pas, le Gouvernement ne pouvait sur ce point capital donner pleine et entière garantie à la Chambre, mieux vaudrait pour celle-ci refuser d'approuver le projet de jonction.

*
* *

La Section centrale est passée ensuite à l'examen des autres articles du Budget.

Plusieurs de ces articles n'ont donné lieu à aucune observation. Nous ne nous occuperons ici que de ceux à propos desquels un échange de vues s'est produit ou à l'occasion desquels des questions ont été posées au Gouvernement.

ART. 2 DU TABLEAU. — Voirie vicinale. Travaux de construction.

Crédit demandé : 3,000,000 de francs.

La Section centrale a constaté avec satisfaction l'inscription de ce crédit au Budget.

L'année dernière le crédit n'était que de 2,000,000 de francs.

Afin de se rendre compte de l'affectation des crédits votés pour les cinq années précédentes, la Section centrale de 1902 avait posé au Gouvernement la question suivante : « La Section désire avoir le tableau des travaux exécutés depuis cinq ans au moyen des crédits votés, tant à l'ordinaire qu'à l'extraordinaire, pour la voirie vicinale. »

Le Gouvernement avait répondu : « La formation du tableau détaillé réclamé par la Section centrale exigerait un temps considérable.

» Il faudrait plusieurs journées pour dépouiller et copier les dénominations des chemins, les noms des communes et les chiffres des subsides qui figurent, au nombre de plusieurs milliers, dans les arrêtés royaux successifs d'allocation. Ces arrêtés ont, d'ailleurs, paru par extrait au *Moniteur*.

» Nous donnons ci-après, par année et par province, le montant des subsides distribués. »

La Section centrale (de 1902) avait fait suivre cette réponse des réflexions suivantes :

« Cette réponse ne donne pas à la Section centrale les renseignements qu'elle a demandés

» En présence du temps considérable qu'il faudrait pour les lui fournir, elle n'insiste pas.

» Elle se borne à demander au Gouvernement d'annexer le tableau détaillé au Budget extraordinaire pour l'exercice 1903. »

Le Gouvernement n'ayant pas donné satisfaction à ce vœu, la Section centrale, donnant suite au désir de plusieurs de nos collègues, a reproduit cette année une question analogue, mais en la limitant à un seul exercice, le dernier.

La Chambre trouvera ci-dessous la réponse du Gouvernement :

Question.

« 1° Quelle est la somme dépensée en 1902 pour la voirie vicinale ?

2° Quels sont les travaux auxquels cette somme a été consacrée ?

3° Quelles sont les demandes de subsides introduites pour 1903 ?

Réponse.

1° A. Sur crédit ordinaire. fr.	2,036,708 29
B. Sur crédit extraordinaire	2,000,000 »

ENSEMBLE. fr.	4,036,708 29
-----------------------	--------------

2° Cette dépense a été consacrée aux travaux suivants :

A. Pour travaux nouveaux de voirie vicinale fr.	2,492,803 »
B. Pour travaux de réfection extraordinaire	23,940 »
C. Pour travaux de voirie agricole	1,519,965 29

TOTAL ÉGAL. fr.	4,036,708 29
-------------------------	--------------

3° A. Pour travaux neufs de voirie vicinale (du 1^{er} janvier au 18 juillet 1903) :

Provinces.	Nombre de projets.	Dépenses de ces projets.	Subsides promis par l'État.
Anvers	13	898,347 »	339,070 »
Brabant	29	1,413,237 »	534,993 »
Flandre occidentale . .	9	444,270 »	211,280 »
Flandre orientale . . .	13	492,900 »	173,472 »
Hainaut	27	1,032,396 »	497,731 »
Liège	41	818,124 »	379,623 »
Limbourg	14	352,390 »	161,330 »
Luxembourg	39	213,490 »	103,829 »
Namur	14	436,712 »	163,703 »
TOTAUX.	201	6,124,084 »	2,570,237 »

B. Demandes introduites pour chemins agricoles (du 1^{er} janvier au 18 juillet 1903) :

464 projets pour une dépense totale de 2,647,000 francs, pour lesquels des subsides ont été promis par l'État pour une somme totale de 1,047,630 francs.

RÉCAPITULATION.

	Projets.	Dépenses totales.	Subsides promis par l'État.
A. Travaux de voirie vicinale nouveaux	201	6,124,084 »	2,570,237 »
B. Travaux pour chemins agricoles	464	2,647,000 »	1,047,630 »
TOTAL GÉNÉRAL.	665	8,771,084 »	3,617,907 »

Le temps fait défaut à la Section centrale pour commenter cette réponse. Elle se borne à renouveler le vœu émis l'an dernier.

ART. 3 DU TABLEAU. — Chemins de fer. — Voies et travaux.

Crédit demandé : 51,999,300 francs.

Diverses questions d'intérêt local ont été posées.

Question.

« Où en est l'étude des travaux d'amélioration de la gare de Mons ? »

Réponse.

Un projet d'ensemble est adopté en principe.

Le Gouvernement n'est, toutefois, pas en mesure d'indiquer actuellement l'époque à laquelle les travaux pourront être entamés. »

Question.

« Où en est la question des travaux à exécuter à la gare de Grammont?

Réponse.

Le projet est approuvé. On élabore le plan-tableau des terrains à acquérir. »

Question.

« Quand auront lieu : 1° l'adjudication des bâtiments à construire dans la gare d'Alost;

2° Celle du pont fixe et de la surélévation des voies de la même gare.

3° Celle de la surélévation de la voie vers Anvers Sud, dans le parcours d'Alost?

Réponse.

Plusieurs de ces travaux pourront vraisemblablement être mis en adjudication de manière que l'exécution puisse être entamée au cours de 1904.

Cette surélévation est liée à la création de la nouvelle avenue et à une entente avec la ville qui n'est pas encore conclue.

Ces travaux font partie de l'ensemble du relèvement de la gare d'Alost. »

Question.

« Quand seront entamés les travaux d'agrandissement de la gare de Santbergen décidés depuis 1900?

Réponse.

Il n'est pas possible de déterminer l'époque à laquelle ces travaux pourront être entamés. »

Question.

« Quand prendra-t-on une mesure pour la transformation de la halte de Baerdeghem en station, transformation en vue de laquelle des terrains ont été acquis depuis des années à l'emplacement actuel de la halte de Baerdeghem?

Réponse.

Cette affaire est à l'examen. Le retard est dû à un conflit d'intérêts locaux. »

Question.

« La Section centrale désire connaître quels sont les haltes et points d'arrêt dont l'ouverture est prévue pour le présent exercice. »

Réponse.

Les haltes dont l'établissement en 1903 est décidé en principe, sont :

Couillet (Centre), Hamipré, Eede, Flobecq (Bois), Strichon, Minnestraat,

Genval ⁽¹⁾, Musson, Louette-Saint-Denis, Falemprise, Erbisœil-Brûlotte ⁽¹⁾, Montignies-le-Tilleul, Michelbeke ⁽¹⁾, Liedekerke-Teralphene ⁽¹⁾ et Gourdinne.

Il peut se produire, toutefois, pour la prise de possession ou l'acquisition des terrains éventuellement nécessaires, des difficultés de nature à entraîner l'ajournement de l'ouverture de certaines de ces haltes.

Quant aux points d'arrêt qui pourront vraisemblablement être ouverts cette année, ils sont au nombre de deux : Basse-Wavre et Rigaudrye. »

Question.

« Quand la ligne Muysen-Schaerbeek-Hal sera-t-elle achevée ? »

Réponse.

Il va être procédé prochainement à l'adjudication des travaux à exécuter pour un tronçon de la ligne de Schaerbeek à Hal et les raccordements de celle-ci avec les lignes existantes, pour la mise à quadruple voie d'un tronçon de la ligne du Luxembourg, pour la suppression des passages à niveau de la station de Watermael et pour la création des dépendances de la gare d'Etterbeek au delà du viaduc limitant la gare proprement dite vers Namur et vers Tervueren.

Le délai d'exécution est fixé à deux ans.

Pour le surplus, les études et les acquisitions de terrains sont poussées avec la plus grande activité, mais il n'est pas possible de déterminer, même approximativement, l'époque à laquelle la ligne sera terminée. »

Question.

« La Section centrale pourrait-elle avoir communication du tracé adopté pour le chemin de fer Muysen-Schaerbeek-Hal ? »

Réponse.

Le plan-tracé est communiqué à M. le Rapporteur. »

Un membre de la Section centrale recommande à l'attention du Gouvernement, pour l'exécution du tronçon entre la forêt de Soignes et Hal, le tracé par Rhode-Saint-Genèse, Alesberg et Tourneppe. Ce tracé aurait entre autres mérites celui d'assurer aux industriels de cette région des moyens de communication qui leur manquent aujourd'hui.

Question.

« A quels travaux le Gouvernement compte-t-il appliquer le crédit de 2,500,000 francs prévu pour la ligne de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre ? »

Réponse.

Ce crédit est destiné à couvrir les acquisitions de terrains que comporte la construction de la ligne. »

⁽¹⁾ Ouverture de ces haltes au service des grosses marchandises.

Question.

« Le crédit de 3,000,000 de francs prévu au littéra D pour l'aménagement des gares de Bruxelles s'applique-t-il à des travaux qui seront utilisables dans le cas où les projets du Gouvernement pour la jonction Nord-Midi seraient exécutés?

Réponse.

La réponse est affirmative. »

Question.

« Où en est l'établissement du chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers?

Réponse.

Le Gouvernement n'a aucunement abandonné le projet de concession d'un chemin de fer électrique entre Bruxelles et Anvers; mais il n'est pas encore en mesure de soumettre des propositions à la Législature. »

Plusieurs membres ont insisté pour qu'une solution de cette importante question intervînt le plus tôt possible.

Question.

« A quels appareils de sécurité le crédit de 979,300 francs est-il destiné. S'agit-il d'appareils électriques ou mécaniques?

La Chambre sera-t-elle saisie des conclusions de l'Administration au sujet de la valeur respective de ces appareils.

Réponse.

Ce crédit est destiné à l'installation d'appareils électriques, d'appareils mécaniques et d'appareils pneumatiques.

La Chambre pourra obtenir sur le fonctionnement de ces appareils tous les renseignements qu'elle désire. »

ART. 4 DU TABLEAU. — Chemins de fer. — Traction et matériel.

Crédit demandé : 32,908,700 francs.

Un doute s'étant élevé dans certaines sections au sujet de l'affectation de ce crédit, la Section centrale a posé la question suivante :

Question.

« Le crédit de 31,450,000 francs est-il uniquement destiné à du matériel nouveau?

Aucune partie de ce crédit sera-t-elle consacrée à des renouvellements?

Réponse.

Ces dépenses ont pour but d'augmenter l'effectif du matériel.

Les charges de renouvellement du matériel en service sont imputées sur le Budget ordinaire. »

Il résulte de cette réponse que l'imputation de cette dépense est absolument normale. La Section félicite le Gouvernement de la vigilance qu'il apporte à maintenir le matériel roulant à la hauteur des besoins croissants de notre trafic.

ART. 9 DU TABLEAU. — Acquisition d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier et à étendre ou à régulariser les limites des propriétés de l'État, notamment des dunes domaniales.

Crédit demandé : 300,000 francs.

Question.

« Le Gouvernement sollicite à l'article 9 du tableau un crédit de 300,000 francs pour l'acquisition d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier. Quel est le total des sommes affectées depuis 1897 à cet objet et quels sont les immeubles et domaines qui ont été acquis? »

Réponse.

Le tableau ci-dessous indique les immeubles qui ont été acquis depuis 1897 pour l'agrandissement du domaine forestier au moyen des crédits annuels inscrits aux budgets extraordinaires. L'ensemble des prix et frais s'élève à fr. 369,963.49

Indépendamment de ces achats, l'État s'est rendu acquéreur dans le même but d'immeubles, dont le coût, soit au total fr. 2,678,886.73, a été liquidé sur des allocations *spéciales* votées par les Chambres (voir réponse à la question relative à l'article 10 du tableau).

DATES des actes d'achats.	COMMUNES de la situation des biens.	CONTENANCE.			DÉSIGNATION SOMMAIRE DES BIENS.	COÛT des acquisitions (prix et frais).
		Hect.	Ares.	Cent.		
29 mars 1897. . .	Eprave.	7	24	50	Terrains incultes contigus au bois de Bestin	1,754 45
2 février 1899. .	Id.	2	47	40	Id. id.	1,017 78
5 novembre 1897.	Petit-Thier et Vielsalm.	158	66	10	Propriété boisée contiguë à la forêt domaniale de Grand-Bois.	129,224 61
17 janvier 1898. .	Beho.	40	95	40	Terrains incultes communaux.	9,506 58
10 février 1902. .	Id.	56	92	10	Propriété boisée sise à proximité du Grand-Bois	15,875 20
9 août 1902. . .	Id.	12	55	50	Propriété boisée contiguë au Grand-Bois.	5,622 27
31 mars 1905. . .	Petit-Thier.	15	84	40	Propriété boisée enclavée dans le Grand-Bois	51,296 85
29 avril 1903. . .	Id.	6	71	80	Id. id.	6,508 91

DATES des actes d'achats.	COMMUNES de la situation des biens	CONTENANCE.			DÉSIGNATION SOMMAIRE DES BIENS.	CÔÛT des acquisitions (prix et frais).
		Hect.	Ares.	Cent.		
10 mars 1898 . . .	Paliseul.	1	27	50	Terre pour la création d'une pépinière . .	1,223 09
23 avril 1898 . . .	Arendonck.	15	74	"	Bruyères communales contiguës à un bois de l'Etat	1,210 58
19 avril 1898. . . 4 décembre 1899 }	Wuestwezel.	16	86	27	Bruyères appartenant au Bureau de bien- faisance et chemins d'exploitation . . .	2,558 44
1 ^{er} mars 1899 . . .	Theux.	1	17	04	Enclave dans le bois de Heid-Fanard. . .	2,960 26
1 ^{er} août et 25 dé- cembre 1899. . .	Id.	1	14	60	Deux parcelles de terrain enclavées . . .	950 76
31 août 1899. . .	Id.	19	15	56	Bois de Franchimont	18,598 92
15-30 août 1898 et 14 septembre 1899. }	Id.	"	15	50	Deux parcelles de terrain enclavées . . .	208 19
29 juin 1901 . . .	Id.	25	46	20	Bois de Chincul	22,041 48
9 mai 1902 . . .	Id.	"	54	50	Broussailles et pré enclavés dans le bois de Longue-Heid	554 49
24 avril, 18 septem- bre et 17 octobre 1902	Id.	14	45	55	Parties du bois de Chincul	28,051 85
10 novembre 1902.	Id.	"	15	58	Parcelle enclavée dans le bois du Massif. .	177 41
15 septembre 1899.	Dilsen.	22	70	60	Bruyères communales	5,758 75
18 février 1900. .	Brée.	"	78	90	Terre pour la création d'une pépinière. .	2,594 11
1 ^{er} octobre 1901 .	Id.	"	48	10	Terre pour l'agrandissement de celle-ci. .	1,462 60
25 août 1899 . . .	Sart.	2	80	"	Parcelle boisée enclavée dans le bois de Vieille-Fange.	1,526 15
15 janvier 1903. .	Id.	1	60	52	Id. id.	771 21
24 juin 1901 . . .	Id.	"	74	55	Bois communal dit : « Heid du Poulhon » .	2,508 99
6 mars 1903. . .	Id.	15	66	55	Bois dit : « Bois Lousberg »	19,521 56
50 juillet 1901 . .	La Reid.	"	9	20	Terrain contigu au bois de Rohaimont . .	252 79
18 juillet 1902 . .	Saint-Hubert.	2	19	19	Parcelles contiguës à la forêt de Saint- Michel	1,412 78
6 décembre 1902.	Jalhay.	"	45	95	Prairie enclavée dans le bois de Gospinal.	1,271 88
16 février 1903. .	Bihain.	91	91	90	Bruyères communales	12,416 72
4 avril 1903. . .	Hoeylaert.	5	42	02	Prairies et bois enclavés dans la forêt de Soignes	45,000 "
					Frais et indemnités de divers fonction- naires.	766 27
						569,965 49

ART. 10 DU TABLEAU. — *Acquisition de la forêt de Huqueny, d'une partie de la forêt de Freyr, de bruyères communales à Raevens et à Exel, et de terrains particuliers à Vieux-Turnhout.*

Crédit demandé : 610,000 francs.

Question.

« Quelles sont les propriétés acquises depuis 1897 au moyen des crédits alloués par la Législature ? »

Réponse.

Le tableau ci-après indique les propriétés qui ont été acquises depuis 1897, pour être incorporées dans le domaine forestier, au moyen de crédits alloués spécialement pour l'achat de ces propriétés.

DATES des actes.	COMMUNES de la situation des biens.	CONTENANCE.			DÉSIGNATION SOMMAIRE des immeubles.	COÛT des acquisitions (prix et frais).	LOIS allouant les crédits nécessaires.	
		Hect.	Ares.	Cent.				
19 juillet 1897. . .	Petit-Thier, Beho et Vielsalm.	440	08	10	Forêt dénommée « Le Grand Bois »	317,933 65	Budget extraordinaire de 1897.	
18 novembre 1898	Petit-Thier.	80	50	20	Propriété boisée contiguë au Grand Bois.	85,585 55	Id.	de 1899.
16 juin 1900 . .	Id.	45	06	20	Id. id.	54,502 65	Id.	de 1901.
20 juin 1900 . .	Beho.	227	13	80	Id. id.	171,870 07	Id.	de 1901.
25 juillet 1900. .	Id.	96	21	20	Id. id.	75,692 75	Id.	de 1901.
26 juillet 1900. .	Bovigny et Vielsalm.	42	58	60	Id. id.	57,086 28	Id.	de 1901.
Id. . .	Petit-Thier.	42	28	50	Id. id.	40,711 71	Id.	de 1901.
Id. . .	Id.	60	82	10	Id. id.	31,179 95	Id.	de 1901.
13 octobre 1900.	Id.	25	57	90	Id. id.	18,628 76	Id.	de 1901.
Id.	Id.	5	89	20	Id. id.	2,819 79	Id.	de 1901.
14 mai 1901. . .	Id.	66	39	40	Id. id.	26,580 04	Id.	de 1901.
11 mai 1901. . .	Beho et Bovigny.	118	08	80	Id. id.	65,635 63	Id.	de 1901.
9 août 1901. . .	Petit-Thier.	70	81	»	Id. id.	54,928 46	Id.	de 1901.
29 novembre 1898	Sainte-Cécile.	201	65	10	Bois dit « de Conques » enclavé dans les forêts domaniales d'Herbeu- mont et de Sainte-Cé- cile	205,870 74	Id.	de 1899.
19 novembre 1898	La Reid.	67	77	74	Bois de Rohaimont con- tigu aux forêts doman- iales du massif de Spa	62,125 41	Id.	de 1899.
25 juin 1901. . .	Jalhay et Sart.	446	88	95	Domaine de Gospinal sis à proximité des forêts domaniales du massif de Spa	251,075 »	Id.	de 1901.
22 mai 1901. . .	Grand-Ménil.	96	15	52	Terrains boisés dépen- dant du bois dit « du Pays »	55,580 91	Id.	de 1901.
30 mars 1901 . .	Seraing.	97	52	10	Bois dénommé « La Mar- chandise » contigu à la forêt de la Vecquée. .	70,740 52	Id.	de 1901.
28 mai et 5 juin 1901	Rance, Solre-Saint- Géry et Renlies.	577	69	10	Forêt de Rance et Bois de Buissonville.	1,065,958 86	Id.	de 1901.
TOTAL.						2,678,886 75		

Ces réponses appelleraient quelques commentaires. Le temps faisant défaut à la Section centrale, celle-ci se borne à rappeler au Gouvernement les considérations émises sur le même objet par la Section centrale de 1902.

ART. 11 DU TABLEAU. — *Travaux d'aménagement pour la mise en valeur des dunes domaniales.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

Question.

« Quel a été l'emploi des crédits antérieurement votés pour l'aménagement et la mise en valeur des dunes domaniales? »

Réponse.

Les crédits votés en 1899, 1901 et 1902 s'élèvent à . . . fr. 900,000 »
dont une partie, soit fr. 108,693 47
est tombée en annulation le 31 décembre 1901.

RESTE. . . fr. 791,304 53

Sur cette somme, il a été imputé à ce jour :

Pour la construction à Wenduïne d'un réseau d'égouts avec installation des appareils nécessaires au traitement du sewage et d'une distribution d'eau. fr. 252,652 06

Du chef de l'intervention de l'État dans l'élargissement et la rectification du chemin longeant les dunes domaniales sises à Ostende, au hameau Albertus. fr. 60,453 26

TOTAL. . . fr. 293,105 32

Ainsi que le Gouvernement l'a déjà fait connaître à la Section centrale lors de l'examen du projet de Budget extraordinaire de 1902, les travaux de Wenduïne ont été exécutés afin de pouvoir réaliser avantageusement les dunes domaniales de cette localité, et le Trésor n'a fait qu'une avance, la commune devant lui rembourser, par annuités, le coût de l'entreprise; quant au redressement du chemin susvisé, il a donné une plus-value notable aux terrains de l'État et permettra de les réaliser dans les meilleures conditions. »

ART. 15 DU TABLEAU. — *Routes et raccordements : construction, redressement et amélioration. Construction de ponts ou subsides pour semblables ouvrages. Rachat par l'État de routes et de ponts concédés; subsides à accorder aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats.*

Crédit demandé : 6,000,000 de francs

L'état des routes dans les provinces a donné lieu dans presque toutes les sections aux plus vives récriminations.

Ces plaintes ont trouvé leur écho au sein de la Section centrale, et celle-ci, à l'unanimité, croit de son devoir d'attirer la plus sérieuse attention du Gouvernement sur une situation dont on se plaint depuis plusieurs années, sans qu'il y soit efficacement porté remède.

Il ne s'agit pas ici d'appliquer au Budget extraordinaire le système du partage égal des crédits entre les diverses provinces, voire entre les diverses localités.

Nous croyons que l'intérêt bien entendu du pays est, non pas de répartir — nous dirions mieux d'éparpiller — également sur tous les points du territoire, les ressources dont le Gouvernement dispose, mais de consacrer ces ressources aux travaux dont l'influence peut être le plus considérable sur le développement général du mouvement commercial, agricole, industriel.

Éparpiller c'est stériliser, personne ne peut vouloir cela.

Si la Section centrale réclame avec tant d'instances l'exécution et l'amélioration des routes c'est parce qu'elle est très convaincue de l'intérêt majeur qui s'y rattache.

Les routes de toute nature sont les artères par lesquelles la vie se répand sur toute l'étendue du pays, et met, dans le sens strict du mot, le sol national en valeur.

Elles permettent au courant de la circulation économique d'atteindre jusqu'au dernier de nos hameaux, portant partout le bien-être, rattachant les uns aux autres tous les points de production, en faisant surgir de nouveaux.

Par là même elles font affluer dans les centres plus importants, dans nos gares, dans nos ports, des produits plus nombreux, augmentant la valeur des choses, donnant une valeur à celles qui n'en avaient pas, accroissant ainsi la richesse publique.

Les habitants des villes ne se rendent pas toujours un compte exact de l'importance des routes parce qu'ils ne les connaissent pas, ne les pratiquent pas, ignorent leur rôle.

En attendant, nos populations des campagnes sont mal desservies, et leurs réclamations, disséminées comme ces populations elles-mêmes, arrivent à peine à se faire entendre, et n'arrivent guère à se faire écouter.

On pourrait citer des routes qui, faute de réfection en temps utile, sont devenues littéralement impraticables.

Chose difficile à croire et pourtant vraie, les baux d'entretien, expirés au 30 avril dernier, ne sont pas encore renouvelés. Si bien que depuis trois mois il n'y a plus d'entretien du tout!

Le Gouvernement sollicite, comme en 1902, un crédit de 6 millions de francs. C'est le plus haut chiffre qui ait paru au budget, et la Section le constate avec plaisir. En 1901, le crédit sollicité n'était que de 5 millions de francs.

La Chambre serait certainement disposée à accorder davantage. Mais l'Administration n'est pas outillée, paraît-il, de façon à pouvoir utiliser un crédit plus grand.

Il est donc indispensable de modifier l'organisation actuelle car l'expérience prouve que malgré les crédits votés chaque année par la Chambre, la situation de nos routes reste lamentable, et il faut à tout prix l'améliorer.

La Section a tenu à savoir comment les crédits votés depuis 1899 ont été utilisés.

La question qu'elle a posée à ce sujet n'a reçu, faute de temps dit le Gouvernement, qu'une réponse partielle.

La section émet le vœu de voir compléter ces renseignements par un tableau annexé au prochain Budget extraordinaire.

La réponse du Gouvernement donne lieu, d'ailleurs, à des observations que la section, faute de temps, ne peut formuler. La section signale cependant la situation privilégiée faite à la Flandre Occidentale et au Brabant.

Question.

« La section demande le tableau détaillé par année des travaux exécutés et des subsides accordés depuis 1899 au moyen des crédits consentis par la Législature?

Quels sont les travaux et les subsides auxquels le Gouvernement compte appliquer le crédit de 6,000,000 de francs prévu pour 1903?

Réponse.

Des deux tableaux ci-joints, le premier se rapporte à la répartition du crédit de 1902, le second concerne les applications du crédit sollicité pour 1903.

Le travail demandé exige de longues recherches, et il a été matériellement impossible de le terminer pour les années 1899 à 1901. »

Liste des travaux dont le coût a été prélevé sur le crédit de 6,000,000 de francs de 1902 :

Désignation des travaux.	Montant des liquidations effectuées.
1. — Province d'Anvers.	
Construction de la route de Meerle à Baerle-Duc avec em- branchement vers Hoogstraeten	135,781 92
Construction de la route d'Arendonck à Weelde	175,000 »
Construction de la route de Réthy à Poederlé	3,231 58
Construction de la route de 'S Gravenwezel à Schilde	6,177 25
Route du pont 10 au hameau de Schuerhoven sous Westmalle. Transformation et réfection du pavage.	20,275 »
Route de Bruxelles vers Bréda. Réfection extraordinaire du pavage entre Brasschaet (village) et la route de Brasschaet à Esschen	10,000 »
Pont sur le Schyn, à l'entrée de Deurne. Élargissement. . . .	10,964 28
2. — Province de Brabant.	
Route de Tirlemont à Mons. Traverse de Jodoigne. Travaux extraordinaires de pavages	67,087 15
Route de Bruxelles vers Alost. Traverse d'Assche. Travaux de réfection	75,314 64
Route de Louvain à Saint-Trond. Traverse de Tirlemont. Tra- vaux de réfection.	49,320 »

Désignation des travaux.	Montant des liquidations effectuées.
Route de Bruxelles à Leeuw-Saint-Pierre. Traverse de Forest. Travaux de réfection fr.	51,913 05
Route de Bruxelles à Leeuw-Saint-Pierre. Traverse de Ruys- broeck. Travaux de réfection.	13,137 07
Route de Genappe à La Hulpe. Traverse de Genappe. Travaux d'amélioration.	6,183 86
Route de Louvain à Diest. Traverses de Kessel-Loo et de Lin- den. Travaux de réfection	49,740 »
Route de Bruxelles à Liège. Traverses de Louvain et de Winxelo. Travaux d'amélioration.	24,588 35
Rue du Trône, à Ixelles. Travaux de pavage	25,717 »
Boulevard de grande ceinture. 1 ^{re} section. Travaux de parachè- vement (pavages).	22,922 36
Boulevard de grande ceinture. 1 ^{re} section. Travaux de parachè- vement (égouts)	16,887 54
Boulevard de grande ceinture. 2 ^e section. Travaux de parachè- vement	130,000 »
Boulevard de grande ceinture. 1 ^{re} section. Fourniture de can- délabres et de poteaux indicateurs	3,326 »
Avenue de Tervueren. Parachèvement et ornementation . .	123,174 »
Prolongement de l'avenue Van Praet, entre le futur canal maritime et la gare de Schaerbeek	462,547 90
Élargissement de la rue Sainte-Catherine, à Bruxelles. Subsidés à la ville de Bruxelles	245,190 »
Avenue entre la fontaine Sainte-Anne et l'entrée d'honneur de la nouvelle caserne, à Lacken.	10,979 »
Avenue destinée à relier l'avenue Louise à la chaussée de La Hulpe. Immeubles	104,380 29
Route de Bruxelles à Wavre. Élargissement entre le boulevard militaire et Auderghem-Centre	8,197 99

3. — Flandre occidentale.

Route de l'État entre Thourout et la jonction avec la route provinciale de Dixmude. Réfection extraordinaire. . . .	138.033 42
Route de Furnes à la frontière française. Réfection extraordi- naire à Furnes, etc.	60,000 »
Routes de Rousbrugge à Ypres et d'Elsendamme à Ypres. Réfection à Ypres	90,000 »
Route de Roulers à Vive-Saint-Éloi. Réfection extraordinaire à Rumbekke.	33,543 58
Route de Bruxelles à Ostende. Réfection extraordinaire à Slykens	30,000 »
Route de Nieuport au pont de Zandvoorde. Amélioration entre Nieuport et Lessinghe	20,000 »

Désignation des travaux.	Montant des liquidations effectuées.
Route d'Ypres à Rousbrugge. Empièrrement entre Rousbrugge et Poperinghe fr.	34,742 48
Route de Furnes à Elsendamme. Empièrrement entre la campagne Bernier et Elsendamme	150,000 »
Route d'Ostende à Thourout. Empièrrement entre Ostende et le pont de Snaeskerke	100,000 »
Route d'Elsendamme à Ypres. Empièrrement entre Elsendamme et Elverdinghe	150,000 »
Route d'Ypres à Menin. Empièrrement entre Gheluveld et Menin	220,000 »
Route d'Ypres à Menin. Empièrrement entre Gheluveld et Ypres	120,000 »
Pavage rue de l'Église à Middelkerke	57,421 10
Pavage rue de l'Église à Wenduïne	38,863 23
Route d'Ostende à Nieuport. Amélioration vers son origine à Ostende	36,821 68
Route d'Ostende à Wenduïne. Aménagement et empièrrement	150,000 »
Route d'Ostende à Wenduïne. Terrains	66,429 49
Route de Furnes à la Panne. Élargissement et réfection	81,316 42
Route d'Ostende à Thourout	150,000 »
Route du pont de Snaeskerke au pont dit de Nieuport à Furnes. Élargissement et réfection	80,000 »
Transformation du square établi place Van der Sweep, à Ostende	5,476 13
Route de Kerkhove à Vive-Saint-Éloi. Redressement et élargissement à Wareghem. Terrains	5,016 80
Route de Strooienhaan à Wenduïne. Élargissement à Wenduïne	74,025 35
Route de Nieuport au pont de Zandvoorde. Prolongement. Terrains	1,274 83
Route de Courtrai à Audenarde. Élargissement à Courtrai. Terrains	19,780 »
Avenue nouvelle à Ostende. Terrains, frais d'expertise et honoraires	2,932 36
Rue de Courtrai à Menin. Élargissement. Terrains	29,500 »
Rue de Dunkerque à Poperinghe. Élargissement. Terrains	779 50
Route de Nieuport au pont de Zandvoorde. Élargissement. Terrains	6,500 »
Acquisition d'une maison rue Archiduchesse, à l'angle du quai de l'Empereur, à Ostende	22,295 »
Route de Saint-Éloi à Armentières. Reconstruction du pont sur la Douve	12,869 93

Désignation des travaux.

Montant
des liquidations
effectuées.

4. — Flandre orientale.

Construction de la deuxième section de la route de Tamise à Cruybeke	74,800 »
Construction de la troisième section de la route de Tamise à Cruybeke	5,498 49
Suppression du P. N. du chemin de fer de Malines à Terneuzen existant à la traversée de la route de Tamise à Cruybeke	255 »
Construction de la route d'Eedemolen à Lozere	13,403 34
Construction de la route d'Aeltre-Sainte-Marie à Knesselaere. Terrains	12,843 92
Route d'Audenarde à Schoorisse. Élargissement et amélioration. Terrains	317 62
Route d'Oosterzeele à Dickelvenne. Élargissement. Terrains	25,531 40
Route de Wetteren à Oombergen. Redressement à Massemen. Terrains	5,467 18
Rachat des routes concédées d'Ertvelde à Bouchaute et de Bouchaute au havre de ce nom et au fort Saint-Laurent	1,999 34
Route de Melle à Destelbergen. Amélioration du pavage de la grand'place de Heusden	6,493 80
Route de Beveren à l'Escaut. Réfection extraordinaire à Haesdonck	31,661 56
Route d'Anvers à Lille. Travaux extraordinaires de pavage à Saint-Nicolas	149,749 »
Route d'Audenarde à Kerkhove. Réfection extraordinaire à Kerkhove	20,350 »
Route de Gand à Maubeuge. Reconstruction du ponceau n° 42, à Hemelveerdegem	8,670 73
Route de Nederbrakel à Leeuwerghem. Reconstruction du ponceau n° 28, à Strypen. Terrains	384 59

5. — Hainaut.

Route de Charleroi à Philippeville. Construction d'un empiérement d'accotement entre « la queue » de Couillet et la limite du Hainaut	27,975 »
Route de Renaix à Leuze. Travaux extraordinaires d'amélioration à Anvaing	15,000 »
Route de Braine-le-Comte à Nivelles. Amélioration dans la traverse de Braine-le-Comte	12,339 85
Route de Charleroi par Marcinelle vers Beaumont. Pavage à Montigny-le-Tilleul	9,011 »
Routes de Tournai à Bury et de Tournai à Lille. Réfection	3,387 74
Route de Charleroi à Montigny-sur-Sambre. Réfection	48,000 »

Désignation des travaux.	Montant des liquidations effectuées.
Route d'Helchin à Pottes. Réfection à Pottes fr.	24,266 47
Route de Soignies à Mariemont. Réfection du pavage entre Soignies et Houdeng-Aimeries	97,830 »
Route de Grandglise à Antoing. Réfection à Péruwelz et à Wiers	174,630 41
Route d'Ellezelles aux Quatre-Vents. Réfection et élargisse- ment du pavage	55,515 55
Route de Bury à Grandglise. Amélioration à Basècles	15,751 54
Route de Bray vers Nivelles. Réfection à Fayt lez-Seneffe . .	47,977 93
Route d'Ath à Nimy. Amélioration entre Jurbise et Nimy . .	90,190 26
Route de Fleurus à Velaines. Amélioration à Wanfercée-Baulet. Terrains	471 »
Route de Thulin à Roisin. Reconstruction du pont sur la Grande Honnelle à Angre	15,000 »

6. — Province de Liège.

Construction de la 5 ^e section de la route de la Lienne. Partie de Lierneux à Petit-Sart	40,000 »
Construction de la 5 ^e section de la route de la Lienne. Terrains.	758 52
Construction de la 3 ^e section de la route de la Lienne. Travaux supplémentaires et cylindrage de l'empierrement	15,168 96
Route de Liège à Saint-Trond. Réfection extraordinaire à Ans, Loncin, Awans, etc.	130,289 82
Route de Hannut à Gingelom. Amélioration et élargissement à Cras-Avernas. Terrains	12,946 82
Route de Huy à Ramet. Amélioration à Ramet.	45,684 36
Route d'Ougrée à Boncelles. Réfection extraordinaire à Ougrée, Seraing et Boncelles.	148,868 79
Route de Liège à Aywaille. Réfection et élargissement à Grive- gnée et à Chénée	29,329 41
Route de Jupille à Berneau. Réfection des pavages à Visé . .	25,703 34
Route de Huy à Andenne. Amélioration à Ben-Ahin.	8,992 10
Route de Huy à Waremme. Amélioration à Chapon-Seraing . .	19,519 87
Routes de Louveigné à Theux et de Liège à Aix-la-Chapelle. Empierrement des rampes de Mont, de Bauway et du Thier du Grand Hu	53,845 46
Route d'Angleur à Hamoir. Réfection extraordinaire à Angleur.	13,327 31
Route de Dolhain à Eupen par Membach. Pavage de l'avenue David à Dolhain-Limbourg	14,549 87
Route d'Aywaille à Remouchamps. Élargissement.	8,072 »
Route de Waremme à Avennes. Amélioration à Geer	859 50
Route de Liège à Aywaille. Réfection et élargissement à Grive- gnée et à Chénée	1,989 92
Construction d'un pont sur la Lienne à Trou-de-Bra.	14,187 »

Désignation des travaux.

Montant
des liquidations
effectuées.

7. — Province de Limbourg.

Construction de la route de Kinroy à Kessenich et à Geystingen.	6,193 87
Construction de la route de Diepenbeek à Genck fr.	23,713 32
Route de Loozen à la frontière néerlandaise vers Weert.	
Réfection	2,780 »
Route d'Asch par Brée à Hamont. Reconstruction de la 1 ^{re} section	49,313 08
Route de Kerkom à Trognée. Parachèvement du détournement à Rosoux-Goyer	30,000 »
Route de Louvain à Maestricht. Élargissement de la rue de Maestricht, à Hasselt.	6,486 58
Route de Saint-Trond à Hasselt. Amélioration à Saint-Trond, Cosen, Alken et Herck-Saint-Lambert	30,000 »
Route de Maestricht à Wezel. Pavage à Maeseyck.	25,183 74
Route de Saint-Trond à Herck-la-Ville. Élargissement à Saint- Trond	51,413 54
Route de Stevoort à Zolder. Reconstruction. Terrains	986 »
Route de Liège à Bois-le-Duc. Amélioration à Freeren. Terrains.	846 »

8. — Province de Luxembourg.

Construction d'une route de Suxy à Les Fossés	66,091 84
Construction de la section de route de Corbion à la frontière française	13,664 66
Embranchement de route reliant la route d'Athus à Saint- Mard à la gare de Halanzy.	4,023 »
Route de Neufchâteau à Bastogne. Pavage entre Neufchâteau et Longlier.	58,600 »
Route d'Ostende à Arlon. Amélioration à Libin	5,946 »
Route d'Ostende à Arlon. Rectification à Recogne	10,000 »
Élargissement de la rue de l'Athénée, à Arlon	13,000 »
Routes de Bertrix vers Paliseul et des Ardoisières. Améliora- tion aux abords de la place publique de Bertrix	2,779 35

9. — Province de Namur.

Construction de la 2 ^e section de la route de Celles à Mesnil- Saint-Blaise. Terrains	33,083 80
Route de Namur à Marche. Élargissement dans la traverse de Jambes	3,000 »
Route de Namur à Châtelet. Pavage à Floreffe.	6,566 39
Route d'Achène à Ocquier. Amélioration à Méan	6,072 80
Route d'Achène à Ocquier. Élargissement à Trissogne, com- mune de Pessoux.	7,431 84

Désignation des travaux.	Montant des liquidations effectuées.
Route de Champion à Wasseiges. Élargissement à Hanret.	
Terrains. fr.	5,799 46
Divers (salaires, frais d'adjudications, etc.)	121,077 50
TOTAL. . . .	6,000,000 »

Budget de 1903. — Crédit demandé : 6,000,000 de francs.

*Travaux et subsides principaux auxquels le Gouvernement compte
appliquer ce crédit.*

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.

1. — Province d'Anvers.

Construction de la route d'Arendonck à Weelde. Achèvement.
Réfection extraordinaire du pavage de la route de Bruxelles vers Bréda,
entre Brasschaet-village et la route de Brasschaet à Esschen.
Route de Réthy à Poederlé. 3^e section.
Route de Nieuwmoer vers Zundert.
Route de 'S Gravenwezel à Schilde. Construction proprement dite.
Amélioration de la route de la Petite Barrière vers Cappellen et Putte.
Route de Gheel à Diest et à Tessenderloo. 1^{re} section.

2. — Province de Brabant.

Boulevard de grande ceinture autour de Bruxelles. 2^e section. Derniers
travaux de parachèvement.
Boulevard de grande ceinture autour de Bruxelles. Section comprise entre
l'avenue Montplaisir et la Montagne des Cailloux.
Amélioration de la route de Bruxelles à Gembloux

3. — Flandre occidentale.

Route d'Ostende à Wenduyn et Blankenberghe.
Route de Nieuport au pont de Zandvoorde. Amélioration et prolongement.
Élargissement et reconstruction du tablier du pont dit : « Noordbrug » entre
Nieuport et Ramscappelle.
Traverse de Bruges. Réfection extraordinaire du pavage.
Traverse de Waereghem. Redressement et élargissement de la route de
Kerkhove à Vive-Saint-Éloi.
Traverse d'Oostvleteren. Redressement et élargissement de la route d'Elsen-
damme à Ypres.
Traverse d'Ingelmunster. Repavage de la route de Courtrai à Bruges.

4. — Flandre orientale.

Route de Tamise à Cruybeke. Construction de la 2^e section.

Route de Tamise à Cruybeke. 1^{re} section. Suppression du passage à niveau de Tamise et remplacement par un viaduc.

Route de Tamise à Cruybeke. 3^e section.

Prolongement de la route de Deurle à Nazareth jusqu'à celle de Cruyshautem à Nederzwalm, entre les hameaux d'Eedemolen et de Lozere.

Route d'Oosterzeele à Dickelvenne.

Réfection extraordinaire du pavage dans les traverses de Grammont, Audenarde, Beveren, Eecloo et Lokeren.

Reconstruction de deux ponceaux à Erpe et à Erondegem, sur la route d'Alost à Gand.

Reconstruction et allongement de deux ponceaux à Massemen, sur la route de Wetteren à Oombergem.

Route de Nederbrakel à Leeuwerghem.

Reconstruction du ponceau n° 28, à Strypen.

5. — Province de Hainaut.

Route de Soignies à Mariemont. Réfection du pavage entre Soignies et Houdeng-Aimeries.

Route de Renaix à Lenze. Amélioration de la traverse d'Anvaing. Achèvement.

Route de Tournai vers Saint-Amand. Amélioration de la traverse d'Hollain.

Route de Bruxelles à Philippeville. Réfection de la traverse de Frasnes lez-Gosselies.

Route de Charleroi à Anderlues. Amélioration à Monceau-sur-Sambre, Landelies, Fontaine-l'Évêque et Anderlues.

Route de Tournai à Bury. Amélioration à Gaurain-Ramecroix. Achèvement.

Route de Tournai vers Courtrai. Réfection entre Froyennes et Pecq.

Suppression du passage à niveau du chemin de fer de l'État à l'avenue de Jemappes, à Mons.

Construction d'un pont sur la Sambre à Marchienne-au-Pont et réfection du pavage dans la traverse de cette localité.

6. — Province de Liège.

Route de la Liègne. 5^e section. Partie de Liernux à Petit-Sart.

Route de Louveigné à Theux. Empierrement des rampes de Mont et de Bauway.

Route de Jupille à Berneau. Amélioration dans la traverse de Jupille.

Route de Hannut à Gingelom. Amélioration dans diverses traverses.

Route de Huy à Ramet. Amélioration à Ombret.

Routes de Battée à Theux et de la vallée de la Vesdre. Pavage à Dison et à Verviers.

Route d'Angleur à Hamoir. Amélioration à Méry, commune de Tilff.

Route d'Ouffet à Hamoir. Réfection extraordinaire à Ouffet.

Élargissement de la rue Puits-en-Sock, à Liège. Subside à la ville de Liège.
Pont sur la Vesdre, à Chénée. Transformation de la superstructure.
Pont dit : « de Liège », à Oreye. Reconstruction partielle et consolidation.
Route de la Berwinne. Construction de la première section.
Route de Waremme à Avennes. Amélioration dans la traverse de Geer.
Élargissement de la plateforme du pont de la Boverie, à Liège.

7. — Province de Limbourg.

Route de Kerkom à Trognée. Détournement pour la suppression du passage à niveau de Rosoux-Goyer.
Route de Saint-Trond à Hasselt. Amélioration à Saint-Trond, Cosen, Alken et Herck-Saint-Lambert.
Route de Maestricht à Hasselt. Reconstruction partielle à Diepenbeek.
Amélioration de la Petite rue de la Station, à Tongres. aux abords de la gare.
Route d'Asch, par Brée, à Hamont. Réfection de la deuxième section.
Route d'Asch, par Brée, à Hamont. Amélioration de la traverse de Bocholt.
Route de Hasselt à la Meuse. Reconstruction partielle.
Pont sur la Ghète, à Haelen. Reconstruction.
Route de Heusden à Helchteren.
Route de Stevoort à Zolder. Reconstruction.
Route de Liège à Bois-le-Duc. Amélioration à Freeren.
Route de Mechelen-sur-Meuse à Asch.

8. — Province de Luxembourg.

Route de Suxy à Les Fossés. Achèvement.
Route de Champlon à Wavreille. Amélioration aux abords de la station de Forrières.
Route de Latour à Ruelle. Exhaussement entre Latour et la halte de Latour.
Route de Bouillon à Sugny et Pussemange : Section de Corbion à la frontière française. Achèvement. — Section empruntant le territoire français. — Section de Sugny à Pussemange.
Embranchement de route de Rachecourt à la station de Halanzy. Amélioration et redressement du chemin d'accès à la gare de Halanzy.
Pont sur l'Ourthe à Durbuy. Reconstruction.
Pont sur la Semois à Lacuisine. Élargissement.
Réfection des routes aux environs de Vielsalm.

9. — Province de Namur.

Travaux de pavage rue du Rempart, à Namur.
Route de Celles à Mesnil-Saint-Blaise. Construction de la deuxième section.
Route de Monceau à la gare de Graide.
Route de Wiesmes à Finnevaux.
Section de route entre la station de Graide et Oisy. Réfection de la chaussée.
Pont sur la Meuse, à Namèche. Reconstruction.
Route de Champion à Wasseiges. Élargissement à Hanret.

Question.

« Le Gouvernement a-t-il envisagé la nécessité d'améliorer la grand'route de Bruxelles à Ostende en vue de la circulation automobile, spécialement dans la traversée de la partie agglomérée de la ville d'Alost :

a) Par la reconstruction indispensable du pont sur la Dendre;

b) Par l'élargissement des tournants dangereux, par exemple rue de Brabant, rue de l'Église, chaussée de Gand, etc.

Réponse.

L'étude relative à l'amélioration de la grande voirie dans la traverse d'Alost est entamée. »

Question.

« La reprise de la route de Balgerhoek à Saint-Laurent est-elle comprise dans le crédit sollicité?

Réponse.

Le Gouvernement n'est pas encore tombé d'accord avec les concessionnaires au sujet de la reprise de cette route. »

Question.

« Pourquoi aucun crédit n'est-il prévu pour la réfection du pont sur la Meuse à Namèche?

Ce travail serait-il compris dans le crédit de 6,000,000 de francs demandé à l'article 13 du tableau.

Réponse.

Le travail en question est compris dans le crédit de 6,000,000 de francs. »

ART. 16 DU TABLEAU. — *École de médecine vétérinaire. — Travaux de construction et de parachèvement.*

Crédit demandé : 300,000 francs.

Question.

« La Note préliminaire dit que les locaux seront terminés à la rentrée des vacances en octobre 1904. Les locaux pourront-ils être occupés à cette époque? De nouveaux crédits ne seront-ils pas réclamés pour le mobilier? Était-il bien nécessaire de construire une habitation pour un comptable?

Réponse.

Les locaux seront remis au Département de l'Agriculture à la date indiquée. C'est à ce Département qu'il incombe de s'occuper des questions relatives au mobilier.

La dépense de celui-ci n'est pas comprise dans les crédits sollicités.

La présence du comptable et de l'appariteur est nécessaire à toute heure, même la nuit. »

ART. 17 DU TABLEAU. — *Musées royaux des arts décoratifs et industriels.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Question.

« La somme de 3,300,000 francs à laquelle est évalué le total de la dépense comprend-elle le transfert des musées ? »

Les plans soumis à la Section centrale de 1901 renseignent des locaux destinés à la Commission royale des monuments. Est-il exact que la Commission des monuments ne sera pas installée dans les bâtiments nouveaux, et, le cas échéant, quelle est la raison de cette modification au projet primitif ?

Réponse.

La somme de 3,300,000 francs ne comprend pas le transfert des musées en tant qu'il s'agisse du déplacement des objets d'une aile à l'autre.

Le Gouvernement n'a pas eu jusqu'ici l'occasion de s'occuper de l'installation de la Commission royale des monuments. »

La Section centrale ne se rend pas compte de la dernière partie de la réponse du Gouvernement. Les plans soumis en 1901 à la Chambre prévoyaient des locaux destinés à la Commission royale des monuments. Celle-ci occupe actuellement un immeuble loué par l'État rue Montoyer.

Or, on affirme que les travaux en cours d'exécution au Parc du Cinquenaire ne comportent aucun local pour la Commission. Si cette modification a été réellement décidée, ce ne peut être que par ordre du Gouvernement; si elle n'a pas été décidée, le Gouvernement ne peut l'ignorer.

Le temps faisant défaut, la Section centrale ne peut qu'insister pour qu'il soit répondu à sa question au cours de la discussion.

ART. 18 DU TABLEAU. — *Palais de Bruxelles et aménagement de la place des Palais.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Question.

« La Section demande communication des plans des travaux projetés.

L'exécution de ces plans n'exigera-t-elle pas une dépense supérieure à 3,500,000 francs ? »

Réponse.

Les plans sont communiqués à M. le Rapporteur.

Le Gouvernement estime que le crédit de 3,500,000 francs sera suffisant. En tout cas, la dépense n'excédera pas 4,500,000 francs. »

La Section est portée à croire que la dépense sera supérieure au chiffre indiqué. Le temps lui fait défaut pour justifier son opinion.

Deux sections ont émis sur l'article 18 du tableau un vote dont les résultats sont consignés dans les procès-verbaux.

Dans la 1^{re} section, le crédit a été voté par 6 voix et 8 abstentions.

Dans la 6^e section, le crédit a été rejeté par 2 voix contre 2 et 5 abstentions.

C'est principalement à propos de l'emprise à faire sur le Parc que l'opposition au crédit s'est manifestée.

Elle a trouvé un écho au sein de la Section centrale.

Pour autant que l'on puisse s'en rendre compte par les plans soumis à la Chambre, l'emprise à faire a pour but de rectifier la place des Palais et de permettre l'aménagement devant le Palais d'un jardin ou square en contre-bas du niveau de la place et séparé de celle-ci par une grille.

La largeur de la place entre la grille du Parc réduit et la grille du square devant le Palais serait de 50 mètres.

Le Parc aurait dorénavant une forme exactement rectangulaire, sauf les pans coupés des deux portes vers la rue Royale et la rue Ducale. Le trapèze qui le termine vers la place des Palais serait incorporé à celle-ci jusqu'aux angles de ces deux pans coupés. La surface de cette partie du trapèze est de 78 ares en chiffre rond.

La majorité de la Section centrale étant désireuse de voir respecter le plus possible la surface actuelle du Parc, la question suivante a été posée au Gouvernement :

Question.

« La majorité de la Section centrale a émis le vœu de voir réduire dans toute la mesure possible l'emprise à faire sur le Parc d'après les plans qui lui ont été soumis.

La Section centrale désire savoir si la convention avec la ville de Bruxelles détermine cette emprise *ne varietur* et si le Gouvernement se prêterait, le cas échéant, à des négociations dans le but de réduire cette emprise?

Réponse.

L'étendue et la configuration de l'emprise à effectuer dans le Parc sont commandées par les nouvelles limites de la place des Palais, telles qu'elles ont été arrêtées de commun accord entre l'État et la ville de Bruxelles.

Cette emprise ne paraît pas pouvoir être réduite sans mettre obstacle à la réalisation du plan adopté pour l'achèvement des façades du Palais et l'aménagement de ses abords.

Au surplus, la question sera encore examinée de près avant que les travaux ne soient entamés. »

D. — TRAVAUX HYDRAULIQUES.

Question.

« Le Gouvernement compte-t-il solliciter sous peu un crédit pour l'exécution du canal de Selzaete à la Pipe-de-Tabac?

Réponse.

Le Gouvernement n'a pas cette intention.

A l'occasion d'une question posée par la Section centrale chargée de l'examen du Budget du Département des Finances et des Travaux publics pour l'exercice 1903, le Gouvernement a fait connaître que la création de canaux de navigation à travers le Pays de Waes semble devoir nécessiter des dépenses de premier établissement et d'exploitation hors de proportion avec les résultats espérés et qu'il serait inopportun, au moment où tant de travaux hydrauliques en cours restent à terminer, d'en entreprendre de nouveaux dont l'urgence ne s'impose pas. »

Le projet de canal de Selzaete à la Pipe-de-Tabac a été dressé par la Commission spéciale instituée par la province de la Flandre orientale. Il comporte un embranchement vers Saint-Nicolas. Ce travail contribuerait à l'assèchement des Polders. Il abrégerait en outre la route d'Anvers à Gand. Son coût est estimé à 7,000,000 de francs.

Question.

« Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet des travaux à exécuter au Rupel ? »

Réponse.

Le programme des travaux n'est pas arrêté; les levers viennent d'être terminés et l'on procède aux sondages. »

Question.

« Où en est l'examen de la demande de la ville d'Éecloo aux fins d'être débarrassée de ses eaux industrielles dont les travaux du canal de Terneuzen empêchent l'écoulement ? »

Réponse.

Les travaux en cours au canal de Terneuzen ne modifient en rien les conditions d'écoulement des eaux industrielles de la ville d'Éecloo.

Le Gouvernement se propose d'adresser prochainement à cette ville une communication au sujet des mesures propres à remédier à l'écoulement défectueux des eaux dont il s'agit. »

Question.

« N'y a-t-il pas lieu de mettre le bassin de l'Yser en communication avec l'intérieur du pays par la voie des canaux vers l'Yperlée et vers Roulers ? »

Réponse.

Le Gouvernement n'ayant pas renoncé à terminer le canal de Comines à Ypres, il ne saurait être question en ce moment d'une nouvelle jonction entre la Lys et l'Yser. »

ART. 19 DU TABLEAU. — Meuse. — Expropriations et travaux.

Crédit demandé : 400,000 francs.

Question.

« Le Gouvernement s'occupe-t-il de la canalisation de la Meuse en aval de Liège ? »

Réponse.

Le Gouvernement ne pourra s'occuper utilement de la canalisation de la Meuse en aval de Liège que lorsque les importants travaux hydrauliques en cours d'exécution à Liège toucheront à leur fin. »

ART. 21 DU TABLEAU. — Canaux houillers. — Expropriations et travaux.

Crédit demandé : 1,500,000 francs.

Question.

« Quand les travaux du canal de Bruxelles à Charleroi seront-ils terminés ? »

Quand les travaux du canal du Centre seront-ils terminés ?

Quel sera le coût total de ces travaux, quelles sont les sommes dépensées à ce jour, à quelle date aura lieu l'adjudication des parties métalliques des ascenseurs n°s 2, 3 et 4 du canal du Centre ?

Réponse.

A la fin du chômage de la navigation, soit le 31 juillet courant, le canal de Charleroi à Bruxelles sera mis à grande section depuis la Sambre jusqu'à l'écluse n° 23 à Arquennes. On s'occupe des emprises et du projet définitif de mise à grande section depuis cette écluse jusqu'à l'écluse n° 48, à Hal. Les études d'avant-projet se poursuivent activement depuis Hal jusqu'à l'extrémité du canal, à Bruxelles.

Il n'est pas possible de préciser la date d'achèvement, mais la plus grande impulsion possible sera imprimée à l'ensemble des études et des travaux.

Le coût total des travaux de mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles est évalué à 53,630,000 francs; la dépense effectuée s'élevait à 27,599,752 francs au 15 juillet courant.

Le canal du Centre sera probablement livré à l'exploitation en 1906.

Le coût total des travaux de ce canal est évalué à 21,900,000 francs; la dépense effectuée s'élevait à 18,071,424 francs au 15 juillet courant.

Le Gouvernement compte pouvoir prendre prochainement une décision au sujet de la mise en adjudication des parties métalliques des ascenseurs n°s 2, 3 et 4.

ART. 23 DU TABLEAU. — *Escaut. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

Questions.

« 1° Le Gouvernement ne voudrait-il pas ouvrir une information sur les conditions actuelles de navigabilité de la Dendre et sur l'entretien des ouvrages d'art de cette rivière canalisée ? »

2° Le Gouvernement ne voudrait-il pas prévoir un crédit modeste pour l'étude d'un projet de canal à grande section d'Alost à Baesrode, avec écluse unique à Baesrode ? »

Réponse.

1° La question sera examinée.

2° Le Gouvernement n'aperçoit pas l'opportunité de ce travail. »

ART. 26 DU TABLEAU. — *Canal de Gand à Ostende. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

Question.

« Quels sont les travaux projetés pour le canal de Gand à Ostende ? »

Réponse.

Le but de ces travaux est d'approprier le canal à la circulation des bateaux rhénans.

Le programme comprend notamment :

L'élargissement de la voie navigable ;

Le redressement de certaines courbes ;

La création de gares de croisement ;

La consolidation des rives.

L'écluse du Tolhuys à Gand et celle de la porte de Damme à Bruges seront maintenues. »

ART. 27 DU TABLEAU. — *Canal de Gand à Terneuzen. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 3,000,000 de francs.

Question.

« A combien s'élèvent les dépenses totales effectuées à ce jour pour les travaux d'amélioration du canal de Gand à Terneuzen et pour les travaux du port de Gand ? »

Quel est le montant des dépenses restant à faire pour l'achèvement de ces travaux ?

Réponse.

Les dépenses totales effectuées jusqu'au 15 juillet courant pour l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen, en exécution de la convention internationale de 1894, s'élèvent à 12,630,000 francs. Les dépenses restant à faire pour l'achèvement de ces travaux, tels qu'ils sont modifiés par la convention additionnelle, approuvée par la Législature en 1902, seront de 24,670,000 francs. Dans ce chiffre est comprise la somme de 4,714,000 francs formant le subside de la ville de Gand.

Les travaux du port et notamment ceux des bassins incombent à la ville de Gand. »

La Section centrale croit utile de faire remarquer que si la dépense pour les travaux du canal de Terneuzen est considérable, les résultats obtenus ne le seront pas moins.

Parmi les grands canaux maritimes, deux seulement auront une section mouillée plus grande que celle du canal de Terneuzen (420 mètres carrés) : ce sont les canaux d'Ymuiden (Amsterdam à la mer du Nord : 785 mètres carrés) et de Suez (710 mètres carrés). Les canaux de Manchester, de Bruges à Heyst, de la mer du Nord à la Baltique ont des sections moindres.

En ce qui concerne le mouillage, le canal de Terneuzen (8^m,75) n'est dépassé que par le canal d'Ymuiden (9^m,80) et les canaux de Suez et de la mer du Nord à la Baltique (9^m,00).

ART. 29 DU TABLEAU. — *Installations maritimes d'Anvers. — Expropriations, travaux, dragages.*

Crédit demandé : 10,000,000 de francs.

Les procès-verbaux de la 1^{re} et de la 6^e section renseignent au sujet de cet article les votes suivants :

1 ^{re} section	9	oui,	1	non	et	5	abstentions.
2 ^e —	4	—	1	—	4	—	

La Note préliminaire s'exprime comme suit au sujet de la destination de cet important crédit :

« Ce crédit servira à solder les dernières dépenses à résulter des travaux d'établissement des quais au sud d'Anvers.

» Il sera employé aussi à liquider les dépenses occasionnées par les travaux de dragage et autres à exécuter en aval de la ville, et à poursuivre les expropriations au nord d'Anvers en exécution de l'article 8 de la loi du Budget extraordinaire de 1900. »

Trois questions relatives à chacun des points visés dans la Note préliminaire ont été posées au Gouvernement.

Question.

« B. Quel est le coût total des nouveaux quais au sud d'Anvers?
Quelle était la dépense prévue ?

Réponse.

B. Le mur de quai en amont d'Anvers, y compris son terre-plein, coûtera 18,500,000 francs environ, sous réserve des droits de l'État quant à la dépense à résulter des travaux de consolidation du mur. Cette dernière dépense s'élève à 4,055,000 francs, suivant décompte.

L'estimation dressée en 1896 par le Service spécial de l'Escaut maritime s'élevait à 18,564,000 francs, y compris les acquisitions de terrains. »

Question.

« Quel est le résultat obtenu par les travaux de dragage exécutés dans l'Escaut à l'aval d'Anvers?

Quel est le montant total de la dépense?

Réponse.

Les dragages effectués en fond dur ont créé des augmentations de mouillage persistantes, tandis que ceux exécutés dans les seuils formés de matériaux meubles n'ont produit que des résultats passagers.

La suppression permanente de ces seuils s'obtiendra par la correction du tracé ou des rives du fleuve.

La dépense résultant des travaux de dragage exécutés depuis le mois d'août 1894 jusqu'à ce jour s'élève à fr. 11,329,071 76, y compris le coût des travaux de régularisation de la rive gauche de l'Escaut sur le territoire de Melsele. »

Question.

« A. La Section centrale désire avoir communication du plan des terrains que le Gouvernement se propose d'acquérir au nord d'Anvers, ainsi que des terrains déjà acquis.

Réponse.

A. Aux termes de l'article 8 de la loi du Budget extraordinaire de 1900, le Gouvernement a été autorisé à exproprier, pour être affectés à l'amélioration du cours de l'Escaut en aval d'Anvers, à l'extension des établissements maritimes et des installations du chemin de fer, au déplacement éventuel de l'enceinte et à la création de nouveaux quartiers, des immeubles d'une contenance totale de 3,275 hectares 16 ares 84 centiares situés au nord d'Anvers, sur le territoire des communes d'Austruweel, Merxem, Eeckeren, Wilmarsdonck, Oorderen et Lillo, indiqués aux plans parcellaires et aux

tableaux d'emprises arrêtés par le Ministre des Finances et des Travaux publics le 9 avril 1900, plans et tableaux qui ont été communiqués aux Chambres pour l'examen du dit budget, ci 3,273^b 16^a 84^c

La Section centrale trouvera ci-joint un plan d'ensemble sur lequel le périmètre des terrains dont l'expropriation a été autorisée est indiqué au moyen d'un liséré brun.

Durant les années 1900, 1901, 1902 et pendant la période du 1^{er} janvier au 30 juin 1903, il a été acquis 1,794 hectares 58 ares 41 centiares situés principalement dans les zones destinés à l'amélioration du cours de l'Escaut ainsi qu'à l'extension des établissements maritimes et des installations du chemin de fer, ci 1,794^b 58^a 41^c

De sorte qu'il reste à acquérir 1,480^b 58^a 43^c

Il serait contraire aux intérêts de l'État de faire connaître la situation exacte des immeubles déjà acquis et de ceux qui restent à acquérir.

Enfin, une quatrième question a été posée au sujet de l'établissement d'un transbordeur.

Question.

« Où en est la question de l'établissement d'un transbordeur ? »

Réponse.

C. Ainsi que le Gouvernement l'a fait connaître à diverses reprises, l'ouverture à donner éventuellement 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.

D'autres modes de communication entre les deux rives du fleuve sont d'ailleurs à l'étude. »

La question des installations maritimes d'Anvers ne pouvait manquer de fixer l'attention de la Section centrale. Dans plusieurs sections l'on s'en est occupé. Et l'on a demandé si le travail dit de la grande coupure est engagé.

A diverses reprises, le Gouvernement s'est cependant très clairement expliqué sur ce point.

La réponse à la troisième question de la Section centrale fait connaître à nouveau la destination des terrains dont le Gouvernement poursuit l'acquisition.

Les achats de terrains au nord d'Anvers rendent possible l'exécution de la grande coupure. Ils ne la décident pas.

Ces achats permettent aussi d'entreprendre, sans aucun retard, les travaux que l'on appelle « *intercalaires* », au sujet desquels l'accord s'est établi — contrairement à ce qui existe pour la grande coupure — entre la ville d'Anvers et le Gouvernement.

Dans un rapport de 1899, la Section centrale chargée de l'examen du

Budget extraordinaire avait signalé l'urgence de remédier à l'encombrement du port d'Anvers et à l'insuffisance des installations maritimes.

Elle affirmait que si le port d'Anvers n'avait pas progressé aussi rapidement que ses rivaux de Rotterdam et de Hambourg, cela tenait uniquement à l'insuffisance des installations.

L'événement justifie ces précisions. Quoique l'on n'ait encore réalisé ou entrepris que des travaux et des améliorations partielles, l'augmentation du trafic du port d'Anvers est remarquable.

Il est permis d'affirmer que, moyennant l'augmentation des emplacements disponibles le long des quais dans l'Escaut et dans les bassins, ce trafic se développera encore et dans des proportions qui semblent n'avoir d'autres limites que celles qui lui seront assignées par ces installations elles-mêmes.

Le Gouvernement, et il faut l'en féliciter vivement, reste d'ailleurs décidé à corriger le tracé du fleuve, de manière à faciliter l'accès du port et à fournir le long des quais des profondeurs suffisantes aux navires.

Malheureusement l'entente qui devrait exister entre la ville d'Anvers et le Gouvernement au sujet de ce grand travail, d'une importance capitale pour le pays et pour la Ville elle-même, ne s'est pas encore réalisée.

Le différend qui les sépare a été mis très clairement en lumière lors de la discussion de l'interpellation des honorables MM. Delbeke et Van Rijswijk sur les futures installations maritimes. Cette discussion eut lieu dans les séances du 29 avril et du 6 mai 1902.

L'honorable Chef du Cabinet y affirma ses préférences pour le projet dit « la grande coupure ».

Les honorables MM. Van Rijswijk, Tonnelier et Delvaux signalèrent les raisons de leur hostilité à ce projet.

Les objections à la grande coupure sont de deux ordres différents. Les unes sont basées sur l'opinion qu'une rectification du fleuve est inutile et que, moyennant des dragages, on peut obtenir et entretenir des profondeurs suffisantes.

Les autres sont tirées de l'incertitude des résultats que l'on obtiendrait par l'exécution de la grande coupure.

Le régime de l'Escaut actuel est connu, dit-on. Que sera le régime de l'Escaut futur? Est-on *certain* que l'Escaut futur vaudra mieux, voire autant, que l'Escaut actuel? N'est-on pas exposé à lâcher la proie pour l'ombre?

Quel moyen de concilier l'optimisme des uns et le pessimisme des autres?

Se ralliant à une idée émise par notre Rapporteur dans la discussion du Budget extraordinaire de 1900, les sections centrales de 1901 et de 1902 ont proposé de recourir à des expériences directes, analogues à celles qui ont été entreprises avec succès par divers ingénieurs dans d'autres pays.

Ces expériences permettraient de se rendre compte de la valeur relative des diverses solutions préconisées. Elles auraient le grand avantage de donner des indications saisissables par tous, même par ceux qui sont le plus étrangers à la difficile science de l'hydraulique fluviale.

Elles sont éventuellement de nature à produire l'accord et l'entente entre tous les hommes de bonne volonté.

Elles ont d'ailleurs des adhérents sur tous les bancs de la Chambre.

Au cours de la discussion de l'interpellation rappelée plus haut, l'honorable M. Segers s'exprima comme suit :

« Enfin, Messieurs, une troisième mesure qui me semble s'imposer, et ici je ne suis plus complètement d'accord avec l'honorable Ministre des Finances, c'est la préparation d'un projet définitif de l'extension de la rade. L'honorable Ministre nous a dit : « Je suis partisan de la grande coupure, mais il » est inutile que je dépose un projet avant que je sois en possession de tous » les terrains à exproprier au nord d'Anvers. »

» J'ai le regret de n'être pas d'accord avec l'honorable Ministre. Je crois, au contraire, que nous devons être mis en mesure d'étudier en temps utile son projet.

» Je voudrais que, à cet égard, le Gouvernement se préparât à déposer un projet définitif au début de la prochaine session. Et je souhaite qu'avant cela, l'honorable Ministre des Finances constitue une commission spéciale, composée des fonctionnaires les plus éminents de son Département, de techniciens et de députés compétents, qui utiliserait le délai des vacances parlementaires, recueillerait les avis de tous les intéressés, ferait, au besoin, les utiles expériences prônées déjà par l'honorable M. Helleputte, leverait ainsi les doutes dans l'esprit de ceux qui s'opposent aujourd'hui à son projet et préparerait, d'ici à la session prochaine, un rapport détaillé qui, sans lier le Gouvernement, mettrait sous les yeux de la Chambre les éléments nécessaires pour l'éclairer.

» J'insiste vivement pour l'institution de cette commission. Elle me semble le seul moyen pratique d'employer, au profit des membres de la Législature, le délai des vacances parlementaires, et d'activer, par un travail préparatoire de nature à nous édifier, la solution de ce grave problème du régime du fleuve et des installations maritimes. »

L'honorable M. Delvaux se prononça dans le même sens :

... Qui peut contester qu'il y ait doute sur la grande coupure appliquée à l'Escaut? En présence de ces faits, et de ce que l'honorable Ministre nous déclarait qu'il recherchait la lumière sur cette question, eh bien tâchons de la faire...

» L'honorable M. Helleputte a émis un jour une idée très heureuse; il a dit : S'il y a doute sur la question, faisons des expériences qui élucideront cette question!

» C'est ce que je demande, et je termine par là. Faites la lumière, Monsieur le Ministre, c'est ce que la prudence et la loyauté commandent.

» M'inspirant de la pensée de l'honorable M. Helleputte, je vous en conjure, faites la lumière. Mais peut-on la faire sérieusement?

» Dans une œuvre qui vient de paraître et que l'honorable Ministre des Finances connaît sans doute, une brochure de M. Adrien Keelhoff, on expose les travaux que M. Fargue a faits avant de formuler ses lois et les expériences pratiques qui ont été exécutées en France.

» Le Gouvernement français, en 1895, avait nommé une commission pour étudier les lois Fargue sur l'hydraulique fluviale. Cette commission a fait des expériences vraiment très curieuses, ... elles ont été suivies pas à pas par les ingénieurs les plus éminents de la France... Au nombre des ingénieurs fran-

çais qui ont suivi les expériences de M. Fargue, il en était deux qui ne croyaient pas aux lois Fargue et qui étaient hostiles à l'œuvre qui s'exécutait sous leurs yeux.

» A la suite des travaux de la Commission, ces deux ingénieurs ont changé d'opinion et ont proclamé l'efficacité de ces essais.

» Je demande au Gouvernement de faire une expérience semblable... »

Ces expériences sont d'autant plus nécessaires que le programme formulé il y a quelques années, lorsque le projet de la grande coupure fut à nouveau préconisé, n'est plus en rapport avec les besoins actuels.

On demandait alors des profondeurs de 8 mètres à marée basse. Il faut aujourd'hui davantage.

Le Gouvernement l'a reconnu pour le port de Zeebrugge (Heyst).

Avec une largeur de vues à laquelle la Chambre sera unanime à rendre hommage, il fait réaliser le long d'une partie de la jetée des profondeurs de 11^m,30 sous marée basse.

Or, ce qui est utile à Heyst ne l'est pas moins à Anvers.

Si l'on peut réaliser à Anvers des profondeurs semblables, ce serait un crime de ne pas le faire.

Le problème pour Anvers se pose aujourd'hui en ces termes : obtenir, et maintenir le plus facilement possible, contre les quais, les plus grandes profondeurs possibles sur la plus grande longueur possible avec des conditions d'accessibilité aussi bonnes que possible.

Les expériences directes sont le moyen le plus commode et le plus sûr d'obtenir sur cette grave question des indications utiles. Elles seules peuvent aussi nous renseigner sur ce qui se passerait dans l'Escaut pendant la période d'existence simultanée de deux bras.

Aussi ne faut-il pas s'étonner de ce que plusieurs sections aient insisté pour que ces expériences soient entreprises.

Leur facilité d'exécution et la faible dépense qu'elles réclament sont de nature à y rallier ceux-là même qui n'ont pas en elles une entière confiance.

Car, en supposant qu'elles n'arrivent pas à résoudre le problème, au moins faut-il reconnaître qu'elles ne rendront pas sa solution plus difficile. Elles n'exposent donc à aucun risque, tandis qu'elles offrent des chances très sérieuses de succès. Elles seraient d'ailleurs terminées au bout d'un temps fort court, et, en tout cas, bien avant que le Gouvernement puisse songer à proposer à la Législature la réalisation d'un projet quelconque.

Se rendant aux vœux exprimés dans les sections et convaincue elle-même de l'utilité de ces expériences, la Section centrale propose, à l'unanimité de ses membres, l'inscription au Budget d'une somme de 100,000 francs destinée à réaliser ces expériences.

Ce crédit ferait l'objet d'un article 29^{bis} ainsi conçu :

*Expériences à faire en vue de déterminer la nature des travaux
à exécuter à l'aval d'Anvers.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

Cette somme sera largement suffisante. Elle ne sera, selon toutes les prévisions, pas dépensée.

En vue de ne pas modifier les chiffres généraux du Budget, le crédit de 10,000,000 de francs demandé à l'article 27 du tableau serait réduit à 9,900,000 francs.

La Section centrale est d'ailleurs d'avis qu'il serait très utile de faire suivre ces expériences par une Commission analogue à celle que préconisait l'honorable M Segers et dans laquelle les diverses administrations intéressées seraient représentées.

ART. 30 DU TABLEAU. — *Port d'Ostende. — Expropriations et travaux. Établissement de l'avenue d'accès aux nouvelles installations maritimes. Établissement et exploitation d'un passage d'eau public entre les deux rives du port.*

Crédit demandé : 3,000,000 de francs.

Question.

« Quels sont les résultats obtenus par les travaux de dragage du *Stroombank* ? »

Réponse.

Les dragages de la passe directe creusée à travers le *Stroombank* ont eu pour effet de réaliser à l'entrée du port d'Ostende une profondeur de 6 mètres sous marée basse, ce qui a permis d'abandonner les dragages de la passe Ouest, laquelle n'est plus fréquentée par la grande navigation.

La profondeur créée est maintenue au moyen de dragages d'entretien périodiques.

Le creusement de la passe Est a pour but essentiel d'entretenir les profondeurs dans la petite rade d'Ostende; le résultat prévu a été atteint.

Seul le procès-verbal de la 6^e section renseigne un vote au sujet de l'article 30 Le crédit a été voté par une voix et huit abstentions. »

ART. 31 DU TABLEAU. — *Port d'escalé de Heyst. — Expropriations et travaux. Traitements, salaires et indemnités des fonctionnaires et agents chargés de la surveillance et du contrôle des travaux. Indemnités des fonctionnaires, membres de la Commission mixte de contrôle. Établissement d'un bassin pour les bateaux pêcheurs. Honoraires.*

Crédit demandé : 6,000,000 de francs.

D'après le projet prévu par la convention-loi des 1^{er} juin 1894-11 septembre 1895, la jetée du port avait un développement total de 2,038 mètres.

L'extrémité du musoir se trouvait à 850 mètres de la laisse de basse mer.

Le développement du quai était de 1,194^m,06, dont 300 mètres fondés à 9^m,50, le reste à 8 mètres.

La largeur totale du quai (entre parements extérieurs) était de 54 mètres.

La convention-loi des 12 juillet-14 septembre 1899 porta ces chiffres respectivement à :

Développement total, 2,236^m,99.

Distance du musoir à la laisse de basse mer, 950 mètres.

Développement du quai, 1,271^m,40, dont 375 mètres fondés à 9^m,50, le reste à 8 mètres.

Largeur totale du quai, 74 mètres.

Par la convention proposée, ces dimensions deviennent :

Développement total de la jetée, 2,487 mètres.

Distance du musoir à la laisse de basse-mer, 1,110 mètres.

Développement du quai, 1,271^m,40, dont 450 mètres fondés à 11^m,50; 375 mètres fondés à 9^m,50, le reste à 8 mètres.

Largeur totale du quai, 74 mètres.

La question suivante a été posée au Gouvernement :

Question.

« Comment se décompose le prix global de 9,709.117.50 francs prévu à l'article 2 de la convention additionnelle relative au port de Heyst, c'est-à-dire quelle est la dépense prévue :

- 1° Pour l'allongement de la jetée (250 mètres nouveaux);
- 2° Pour l'allongement du mur du quai (450 mètres nouveaux);
- 3° Pour les dragages supplémentaires?

Quels sont les prix unitaires appliqués à ces travaux supplémentaires et quels sont les prix unitaires correspondants dans l'adjudication de 1895?

A quelle somme le Gouvernement estime-t-il que s'élèvera approximativement la dépense annuelle probable pour maintenir à profondeur le port modifié conformément à la convention proposée?

Réponse.

Le prix global de fr. 9,709,117.50 se décompose comme il suit :

1° Allongement de la jetée (250 mètres) fr.	2,216,250 »
2° Allongement du mur de quai (pour 456 mètres courants dont 6 mètres correspondant au volume d'un contre-fort)	6,498,000 »
3° Dragages et remblai pour la formation du terre-plein du nouveau tronçon de mur de quai	724,005 »
4° Pavement du nouveau terre-plein	254,362 50
5° Prolongement des voies des grues sur le nouveau terre-plein	16,500 »

Le coût du prolongement de la jetée a été déterminé en partant du prix unitaire de fr. 5,655.25 adopté lors de l'adjudication de 1895. On a déduit

de la dépense ainsi calculée l'économie à réaliser dans la superstructure des 200 mètres de murs de jetée qui cesseront d'être isolés. D'autre part, il a été tenu compte, en ce qui concerne l'allongement de 230 mètres, du coût des enrochements supplémentaires de fondation et de défense à établir sur plate-formes en fascinage par suite de l'affouillement de l'estran sous-marin en avant de la jetée.

Le mur de quai se compose de la superstructure (dépassant le caisson bétonné), dont le profil et le coût sont constants, et de l'infrastructure formée du caisson bétonné, dont le profil et le coût croissent avec l'abaissement du plan de fondation. Pour le mur à fonder à — 11^m,50, l'augmentation de dépenses, comparativement au mur à fonder à — 9^m,50, a été calculée en partant de la proportion admise en 1893 entre le coût de l'infrastructure des murs à fonder aux cotes — 9^m,50 et — 8 mètres. De la sorte, les murs de quai à fonder à — 8 mètres, — 9^m,50 et — 11^m,50 coûteront respectivement : fr. 4,257.80, 7,157.80 et 14,250 francs le mètre courant, tandis que les prix correspondants du mètre cube de caisson bétonné seront de fr. 51.10, 73.11 et 103.66.

Le prix unitaire du dragage est celui de l'adjudication de 1893.

Le Gouvernement ne possède pas d'éléments d'appréciation suffisants pour déterminer approximativement la dépense annuelle probable nécessaire au maintien à profondeur du port modifié conformément à la convention proposée. Il estime cependant que cette augmentation ne sera pas hors de proportion avec le but poursuivi. La dépense incombe d'ailleurs à la Société des Installations maritimes de Bruges.

ART. 32 DU TABLEAU. — *Canal de Bruxelles au Rupel. — Transformation.*

Crédit demandé : 4,300,000 francs.

Question.

« Quel est le montant total des dépenses que le Gouvernement a prises à sa charge à la suite des modifications apportées au projet primitif du canal de Bruxelles au Rupel ? »

Réponse.

Le supplément de dépenses mis à la charge de l'État par suite des modifications apportées au projet primitif du canal de Bruxelles au Rupel sera finalement de 6,900,000 francs environ. »

La Section centrale croit que le chiffre indiqué par le Gouvernement sera notablement dépassé. Le temps dont elle dispose ne lui permet pas d'exposer les raisons de cette opinion.

ART. 32 DU TABLEAU. — Côte. — *Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 1,500,000 francs.

Question.

« A quels travaux le crédit de 1,500,000 francs est-il destiné ?

Y a-t-il lieu de redouter des affaissements sérieux de la côte et en quels points ?

Réponse.

Ce crédit est destiné à poursuivre l'exécution de travaux de défense consistant essentiellement dans la construction de perrés et de jetées en divers endroits du littoral, notamment entre Albertus et Middelkerke, entre Ostende et Wenduine et à l'Est de Heyst, où l'on a constaté un amaigrissement de l'estran. »

Question.

« Le Gouvernement a-t-il porté son attention sur le régime de la côte au point de vue de la modification que les travaux en exécution peuvent apporter à la situation actuelle des bancs de sable et des profondeurs ?

Réponse.

La question vise sans doute la construction du môle de Zeebrugge.

Lorsqu'il s'est agi de la création du port, le Gouvernement a consulté à la fois des techniciens belges, des ingénieurs et des marins étrangers.

Ils ont émis l'avis que l'atterrage de Heyst a beaucoup de stabilité et que les transports de sable ne sont pas à craindre.

Les sondages exécutés en 1902 par le service de l'hydrographie n'ont pas révélé de modifications dans la situation des bancs et des profondeurs du large. Ces sondages seront renouvelés périodiquement. »

* * *

Le procès-verbal de la 4^e section renseigne un vote sur l'ensemble de l'article 1^{er} du projet de loi. Cet article a été voté par 8 voix et 4 abstentions.

ARTICLE 2 DU PROJET DE LOI.

1^o *Fortifications d'Anvers.*

Crédit demandé : fr. 4,996,612.62.

Question.

« La construction des forts de Stabroeck et de Wavre-Sainte-Catherine rentre-t-elle dans l'exécution des nouveaux plans de défense de la place d'Anvers et quels sont éventuellement ces plans ?

Réponse.

Le Gouvernement se réfère :

1° Aux réponses faites à la Section centrale de la Chambre des Représentants chargée de l'examen du Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires pour 1900. (*Document* n° 167, p. 22, première et deuxième questions.)

2° Aux déclarations des Ministres des Finances et des Travaux Publics et de la Guerre dans la séance du 3 mai 1900 de la Chambre des Représentants (*Annales*, session 1899-1900 pp. 1401, 1403, 1411, 1419) et, notamment encore, aux déclarations du Ministre de la Guerre dans la séance du 19 juin 1903 de la Chambre des Représentants. (*Annales*, session 1902-1903, pp. 1520-1521.) »

Les procès-verbaux des sections rendent compte du vote émis sur cet article par les 1^{re}, 2^e, 3^e et 6^e sections. Voici comment les voix se sont réparties :

1 ^{re} section	2	oui,	10	non	et	4	abstentions.
2 ^e »	3	»	3	»	0	»	
3 ^e »	12	»	0	»	1	»	
6 ^e »	4	»	2	»	3	»	

La Chambre n'ignore pas que le lieutenant général Brialmont avait, pendant les derniers mois de sa vie, élaboré un nouveau projet pour la défense d'Anvers.

Ce projet n'est pas connu, mais l'on sait que l'objectif du général Brialmont avait été de réaliser, sur le projet du lieutenant général Liénart, les avantages suivants : réduire la dépense, réduire le nombre d'hommes nécessaires à la défense. Son projet devait d'ailleurs aussi se prêter à tous les développements à prévoir pour la ville d'Anvers.

La Section centrale croit devoir engager le Gouvernement à tâcher d'obtenir communication de ce projet. Peut-être y trouvera-t-il des éléments précieux pour l'élaboration des nouveaux plans de défense d'Anvers.

Quelle que soit l'opinion que l'on puisse avoir sur les idées du général Brialmont au sujet de l'organisation de l'armée, il ne viendra à l'esprit de personne de contester son talent et ses connaissances. Il était l'un des plus brillants et des plus savants ingénieurs militaires de notre temps, il avait fait apprécier au loin les mérites de l'armée belge.

Au moment où il disparaît, la Section centrale croit de son devoir de rendre cet hommage à la mémoire de notre ancien collègue. Elle est convaincue que toute la Chambre s'y associera.

2° *Avances au fonds spécial constitué pour l'exécution de la convention conclue le 7 avril 1903 entre l'État et la ville de Bruxelles.*

Crédit demandé : 5,000,000 de francs.

Le vote de ce crédit implique l'approbation de la convention conclue le 7 avril 1903 entre l'État et la ville de Bruxelles et dont le texte forme l'annexe I du Budget.

Les procès-verbaux de la 1^{re} et de la 6^e section renseignent les résultats des votes émis sur cette convention.

Les voici :

1^{re} section : 6 oui, 0 non, 8 abstentions.

6^e section : 5 oui, 2 non, 4 abstentions. (Vote émis à l'occasion de l'article 18 du tableau.)

La Section centrale a posé au Gouvernement la question suivante :

Question.

« Aux termes de la convention conclue avec la ville de Bruxelles, l'État garantit la ville contre la perte éventuelle à résulter de l'opération immobilière. Il ne pourra d'autre part prétendre au bénéfice éventuel, celui-ci appartiendra à la ville.

La Section centrale désire savoir à combien s'élèvera l'actif de la ville prévu à l'article 4 et quelles sont les prévisions du Gouvernement quant au résultat final de l'opération immobilière ?

Réponse.

Il serait contraire à l'intérêt public de faire connaître dans un document officiel les prévisions qui ont été établies sur la valeur vénale des immeubles à exproprier, tant en ce qui concerne le chiffre auquel s'élèvera l'actif de la ville que relativement au montant de la soulte.

Mais il résulte des calculs faits par le Gouvernement que la soulte à payer ne dépassera pas, si elle l'atteint, le prix d'acquisition des immeubles prévu dans l'estimation générale de la jonction Nord-Midi, dont un exemplaire a été déposé au greffe de la Chambre. »

La Section centrale n'a pas eu le temps d'examiner la convention, cependant fort importante.

Elle se borne à faire observer qu'il n'est pas fixé de limite à l'intervention pécuniaire éventuelle du Gouvernement, et qu'il n'est fait aucune estimation des travaux que le Gouvernement prend à sa charge.

La note préliminaire elle-même est muette sur la raison d'être de la convention, sur ses conséquences et aussi sur l'extension éventuelle, prévue à l'article premier, de la zone des expropriations.

4° Indemnités attribuées aux agents de l'État employés en Chine, pour dommages subis à l'occasion des troubles de 1900 ; installation provisoire de la Légation après la destruction de l'hôtel qu'elle occupait à Peking ; achat de terrains, construction et ameublement d'un nouvel hôtel avec dépendances ; dépenses à faire en vue d'assurer la sécurité de la Légation et des consulats belges en Chine ; frais divers relatifs au règlement des indemnités revenant aux particuliers.

Crédit demandé : fr. 2,237,992 16.

Question.

« Le crédit pour le Ministère des Affaires Étrangères concerne-t-il dans une

mesure quelconque des acquisitions de « *Settlements* », c'est-à-dire de terrains sur lesquels une part de souveraineté serait concédée à la Belgique?

Réponse.

La Note préliminaire indique nettement quelle sera l'affectation du crédit sollicité.

Il ne s'agit en aucune manière de consacrer ces crédits à l'établissement de concessions ou settlements. Le Gouvernement n'a en vue que les dépenses de toute nature qui se rapportent à l'installation matérielle de notre Légation et de ses dépendances, et de nos consulats en Chine. »

La réponse du Gouvernement indique d'une façon très précise quelle sera l'affectation du crédit sollicité.

Il résulte de la Note préliminaire que les agents de l'État seront indemnisés au comptant par l'État belge. Ils recevront fr. 241,731.16 sur le montant total de fr. 2,237,992.16 de l'indemnité revenant à l'État belge.

Le total de l'indemnité accordée à la Belgique est de fr. 31,816,293.75. C'est la part de notre pays dans la somme de 450 millions de Hai Kouan taëls à payer par la Chine aux Puissances pour réparation des dommages de toute nature causés aux États, sociétés et particuliers par les troubles de 1900.

Il revient donc aux sociétés et aux particuliers fr. 29,578,501.59.

La Chine paie sa dette en trente-neuf annuités. Il en résulte que la Belgique ne recevra sa part que par annuités, et il en sera nécessairement de même de nos nationaux intéressés, sociétés et particuliers.

Grâce au crédit sollicité, l'État belge pourra disposer dès à présent de la somme de fr. 2,237,992.16, que la Chine ne paiera qu'en trente-neuf annuités. Il pourra donc indemniser de suite ses agents et faire face aussi aux frais nécessités par la reconstruction de l'hôtel de la Légation belge à Peking, etc.

Mais nos autres nationaux, sociétés et particuliers ne seront payés qu'à mesure des versements faits par la Chine.

Pour améliorer leur situation, le Gouvernement belge, d'accord avec le Gouvernement chinois, se propose cependant de leur délivrer des bons au porteur en proportion de la somme totale attribuée à chacun d'eux; ces bons seront revêtus de la signature du Ministre de Chine à Bruxelles.

Ces bons étant négociables, nos nationaux pourront les escompter et entrer ainsi plus rapidement en jouissance de leur part d'indemnité.

Dans d'autres pays, un autre mode a été adopté.

L'État français, pleinement confiant dans l'exécution des engagements pris par la Chine, a remis aux intéressés, pour le montant intégral de leur créance, de la rente française et a repris pour son compte la créance à charge de la Chine.

L'État russe a procédé d'une manière analogue.

L'État allemand a payé en deux versements ses nationaux.

Les intéressés belges préféreraient de beaucoup être indemnisés de cette façon, ce qui les mettrait sur le même pied que les agents de l'État.

La Section centrale se permet de signaler à l'attention du Gouvernement l'exemple des autres Puissances.

L'intérêt payé par la Chine est de 4 %. Le taux d'intérêt de la rente belge n'est que de 3 %. L'État bénéficierait de cette différence d'intérêt en accédant aux désirs des intéressés belges.

En attendant que la Chine soit décidée à payer en or, l'État pourrait d'ailleurs ne verser que la partie de l'indemnité correspondant à la valeur du taël argent.

* * *

Le procès-verbal de la 4^e section renseigne un vote sur l'ensemble de l'article 2 du projet de loi. Cet article a été voté par 8 voix et 4 abstentions.

* * *

Le procès-verbal de la 2^e section renseigne un vote sur l'article 4 du projet de loi (autorisation d'émettre des bons du Trésor).

Cet article a été rejeté par 3 voix contre 3 et une abstention.

* * *

Le vote sur l'ensemble du Budget a donné dans les sections le résultat suivant :

1 ^{re} section	12	oui,	1	non	et	3	abstentions.
2 ^o »	3	»	2	»	2	»	
3 ^o »	11	»	0	»	0	»	
4 ^o »	9	»	0	»	3	»	
5 ^o »	8	»	0	»	0	»	
6 ^o »	5	»	1	»	3	»	
	<u>48</u>		<u>4</u>		<u>11</u>		

Vote de la Section centrale.

La Section centrale a voté l'ensemble du Budget à l'unanimité de ses membres moins une abstention. Elle a l'honneur de proposer à la Chambre d'adopter le projet de loi.

Le Rapporteur,
G. HELLEPUTTE.

Le Président,
F. SCHOLLAERT.

Amendements de la Section centrale.

ART. 29 DU TABLEAU. — *Installations maritimes d'Anvers.
Expropriations, travaux, dragages.*

Réduire le crédit de 10,000,000 de francs à 9,900,000 francs.

Ajouter l'article suivant :

ART. 29^{bis} DU TABLEAU. — *Expérience à faire en vue de déterminer la nature
des travaux à exécuter à l'aval d'Anvers.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

(-115)

TABLE DES MATIÈRES (1).

	Pages.
Impossibilité pour la Chambre d'examiner le Budget	1
Discussion générale.	5
Nécessité et possibilité d'achever plus rapidement les travaux décrétés	ib.
Examen de la situation financière	7
Examen des articles	20
JONCTION NORD-MIDI :	
Les rétroactes.	ib.
Question de l'honorable M. Woeste. Première communication du Gouvernement	21
Interpellation de l'honorable M. Woeste	22
Budget extraordinaire de 1900. Premiers crédits. Note justificative	31
Vote des sections et de la Section centrale de 1900	35
Discussion du Budget des Chemins de fer (1900)	36
Discussion du Budget extraordinaire (1900). Motion d'ajournement rejetée. Vote de la Chambre (5 mai 1900)	ib.
Pétition contre le projet. Rapport de l'honorable M. Carton de Wiart (2 avril 1901).	39
Discussion du rapport (5, 10 et 22 mai 1901)	40
Vote de l'ordre du jour proposé par M. Helleputte (22 mai 1901)	50
Interpellation de l'honorable M. Lepage (11 février 1902)	ib.
État actuel de la question	ib.
Liste des documents (plans, etc.) communiqués à la Chambre	ib.
Examen des différentes solutions possibles	54
Nécessité d'améliorer les gares du Nord et du Midi	ib.
Avantages du raccordement des gares Nord-Midi	ib.
Description sommaire du tracé adopté par le Gouvernement	55
Examen des projets présentés par divers auteurs (Annexe A)	ib.
Projet de M. le duc d'Ursel, président du Sénat.	
— M. Montefiore-Lévi, sénateur.	
— M. Hanrez, sénateur.	
— M. Mullendorff.	
— M. Dumortier.	
— M. Van der Swalmen.	
— MM. Rau et Zwickel.	
— M. Foettinger.	
— M. Motte.	
Vote sur les avantages d'une jonction directe partie souterraine, partie à ciel ouvert.	58
Faut-il une gare centrale?	ib.
Une halte centrale ne peut-elle suffire?	59
Estimation de la dépense	61
Difficultés d'exécution des souterrains.	64
Le projet répond-il certainement aux besoins de l'avenir?	66
Insuffisance des gares et surtout de la gare du Nord	67

(1) La plupart de nos honorables collègues n'auront pas le temps de lire le présent rapport. Afin de leur permettre de prendre connaissance des parties qui offrent pour eux un intérêt spécial, nous avons annexé cette table des matières très détaillée.

	Pages.
Nécessité d'une modification du Budget	68
Crédit pour la voirie vicinale. Sa répartition en 1902 et 1903	69
Questions relatives aux gares de Mons, de Grammont, d'Alost, de Santbergen, de la halte de Baerdéghem	71
Haltes et points d'arrêt dont l'ouverture est prévue en 1903	72
Achèvement et tracé de la ligne Muysen-Schaerbeek-Hal	73
Application du crédit demandé pour la ligne de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre.	ib.
Chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers	74
Crédit pour l'installation d'appareils de sécurité	ib.
Destination du crédit demandé pour le matériel roulant du chemin de fer.	ib.
Tableaux des immeubles acquis depuis 1897 pour agrandir le domaine forestier.	75
Emploi des crédits votés depuis 1899 pour l'aménagement des dunes domaniales	78
Observation de la Section centrale sur les routes. Tableaux de l'emploi du crédit voté en 1902 pour les routes et de la destination du crédit demandé pour 1903.	ib.
Questions relatives à la route de Bruxelles à Ostende dans la traverse d'Alost.	89
— à la route de Balgerhoek à Saint-Laurent	ib.
— à la réfection du pont de Namèche	ib.
— à l'École de médecine vétérinaire	ib.
Musées royaux des arts décoratifs et industriels	90
Palais de Bruxelles, aménagement de la place des Palais et du Parc	ib.
Canal de Selzaete à la Pipe-de-Tabac	91
Travaux à exécuter au Rupel	92
Demande de la ville d'Eecloo au sujet de l'écoulement de ses eaux industrielles	ib.
Communication entre le bassin de l'Yser et l'intérieur du pays	ib.
Canalisation de la Meuse en aval de Liège.	93
Canal de Bruxelles à Charleroi	ib.
Canal du Centre	ib.
Questions relatives à l'amélioration de la Dendre, à l'exécution d'un canal d'Alost à Bacrode	94
Travaux projetés au canal de Gand à Ostende	ib.
Canal de Gand à Terneuzen	ib.
Installations maritimes d'Anvers	95
Amendement de la Section centrale relatif à des expériences à faire sur le tracé qu'il convient d'adopter pour l'Escaut.	100
Port d'Ostende	101
Port de Zeebrugge (Heyst)	101
Canal de Bruxelles au Rupel.	105
Travaux à la côte	104
Fortifications d'Anvers.	104
Convention avec la ville de Bruxelles	105
Crédit au Ministère des Affaires Étrangères pour indemnités aux agents belges, etc.	106
Vote du Budget en sections et par la Section centrale	108
Amendements de la Section centrale.	109

Annexe A. — Examen des projets présentés par divers auteurs.

Annexe B. — Cahier du tableau des sondages.

(ANNEXE au n° 231 du 24 Juillet 1903.)

ANNEXE A.

JONCTION BRUXELLES-NORD — BRUXELLES-MIDI.

Examen des projets présentés par divers auteurs.

1. — *Projet de M. le duc d'Ursel, président du Sénat.*

Ce projet comporte une quadruple voie quittant la gare de Bruxelles-Nord, vers la droite, pour se diriger vers les boulevards d'Anvers, de l'Entrepôt et du Midi, et se rattacher à la gare de Bruxelles-Midi. Il prévoit une gare à la hauteur de l'Hôtel de ville.

Le projet ne comprenant que quatre voies, le raccordement ne peut plus être parcouru que par les trains ordinaires, et tout établissement éventuel d'un réseau complémentaire devient impossible, ce dernier exigeant la construction de deux voies spéciales supplémentaires réservées au service des trains électriques.

Il devient aussi pratiquement impossible d'établir, éventuellement, une ligne réunissant la gare de Bruxelles (Q.-L.) à la gare centrale, un tel raccordement devant traverser en viaduc la partie basse de la ville, la plus animée, la plus riche, et notamment le boulevard Anspach et ses abords. Un tel viaduc déparerait complètement le cœur de la ville.

Le projet déparerait encore la superbe perspective qui s'étend de l'ancien Observatoire au plateau de Koebelberg; il traverse, en effet, en viaduc, la partie inférieure de la chaînette des boulevards, dans un quartier à créer où l'on s'est attaché à respecter cette perspective par la construction, sur le prolongement du canal de Charleroi, de deux ponts situés en dehors de l'axe du boulevard et dégageant complètement le profil longitudinal en chaînette d'un si bel effet de perspective. Le projet annihilerait les sacrifices que l'on s'est imposés à ce point de vue esthétique.

En dehors de ces considérations générales, le projet présente encore de nombreux inconvénients, notamment les suivants :

1° A raison de l'orientation de l'axe de la gare du Nord, aux abords de la gare couverte, le raccordement se réalise bien plus difficilement vers la droite que vers la gauche. Le plan montre que les deux groupes de voies doivent, pour se raccorder convenablement aux voies projetées dans la gare, se séparer très sensiblement et occuper un assez large espace, d'où augmentation du coût des expropriations et des dépenses de construction des ouvrages d'art.

Une notable partie de l'aile de bâtiment longeant la rue du Progrès doit être démolie, et comme elle est nécessaire pour l'installation de bureaux, il faudrait faire ailleurs des constructions nouvelles pour la remplacer;

2° Le plan montre que dans la partie longeant le boulevard Baudouin (anciennement boulevard d'Anvers), la dépréciation des propriétés restant de part et d'autre serait considérable et les frais d'expropriation très élevés;

3° La gare se placerait le plus logiquement à l'emplacement qui a été figuré au plan, d'abord parce qu'elle y serait sensiblement à mi-distance des gares du Nord et du Midi, ensuite parce que c'est le seul point qui soit relié au cœur de la ville (Bourse et Hôtel de ville) par une artère continue.

La construction de la gare, qui exigerait des expropriations assez importantes, se ferait dans des conditions difficiles, à raison de la nécessité de maintenir libre, sous cette gare, le passage du quai, de la rue de l'Avenir et de la chaussée de Gand.

Le bâtiment des recettes devrait, presque nécessairement, et, en tous cas, le plus rationnellement, s'établir du côté de la ville, c'est-à-dire à cheval sur le canal, d'où construction très onéreuse;

4° C'est le seul emplacement relié au cœur de la ville par une voie directe, mais cette artère, de 18 mètres de largeur seulement, est absolument insuffisante pour desservir le mouvement considérable que l'on devrait pouvoir assurer dans une gare qualifiée de centrale. Il suffit, pour s'en rendre compte, de juger du mouvement qui se produit dans le boulevard du Nord et la rue Neuve, d'une part, dans le boulevard du Hainaut et l'avenue du Midi, d'autre part, artères qui ont jusqu'à 30 mètres et 30^m,50 de largeur. L'encombrement serait permanent.

5° La gare, loin d'être centrale, serait rejetée en dehors du territoire de Bruxelles, dans la partie la moins animée, la moins fréquentée par le monde du commerce et des affaires et par l'étranger. Elle se trouverait à plus d'un kilomètre de l'Hôtel de ville, c'est-à-dire sensiblement à la même distance que la gare du Nord et à peine plus rapprochée que la gare du Midi.

Il est évident que pas un voyageur appelé dans la partie de l'agglomération délimitée par les boulevards et, à plus forte raison, dans celle qui est située vers le Quartier Léopold n'emprunterait le raccordement central pour descendre à la gare nouvelle. Il perdrait ainsi plusieurs minutes pour se trouver en un point aussi éloigné que ne le sont les gares actuelles et, par surcroît, dépourvu de bonnes voies de communication.

La gare serait littéralement inutile, et il en résulterait, pour le Trésor, une perte considérable de recettes qui bouleverserait complètement l'économie financière du projet.

Dans le projet adopté, la gare est, au contraire, réellement centrale et doit procurer des recettes importantes qui couvriront les frais de construction.

6° La construction d'un viaduc au-dessus du canal, sans expropriations spéciales, ne constitue qu'une économie tout apparente.

Un viaduc destiné à porter quatre voies principales devrait avoir une largeur totale de 47^m,50 seulement entre garde-corps.

Mais le canal de Charleroi, élargi comme il est projeté, aura une largeur de 22 mètres entre parements des murs de quai, et il est nécessaire de

réserver, entre ces parements et les piliers de support, un espace libre de 4 mètres au minimum, pour la circulation des bateliers et des haleurs.

L'espacement transversal des appuis devient ainsi nécessairement de 24 mètres au minimum.

Dans le sens longitudinal, il conviendrait aussi, pour des raisons d'esthétique cette fois, de ne pas multiplier à l'excès les supports qui devraient être espacés de 20 mètres au minimum. Le viaduc à construire constituerait, en réalité, une série de tabliers à longerons de 24 mètres de portée et à entre-toises de 20 mètres de longueur.

C'est là, incontestablement, une disposition qui donnerait lieu à des frais de construction très élevés.

De plus, les murs de quai du canal déterminant sur le sol la pression limite qu'il peut supporter, il serait nécessaire d'établir des fondations spéciales pour les piliers du viaduc. La tablette des murs de quai se trouvant en moyenne à la cote de 19 mètres, le bon terrain à la cote 3 mètres en moyenne, les fondations sur pilotis devraient donc être poussées à 14 mètres en dessous de la tablette des quais et donneraient lieu ainsi à des dépenses notables.

Au coude que fait le canal près du marché au bétail, il ne pourrait être question d'établir des supports dans le lit du canal. Il faudrait là encore des dispositions spéciales pour le tablier, et notamment des longerons de 70 mètres de portée pour franchir ce coude.

Toutes ces considérations font que la construction de ce viaduc au-dessus du canal serait très onéreuse et qu'en calculant la dépense par mètre carré de surface utile du tablier, supposé réduit à 17^m,50 de largeur, le prix unitaire peut être estimé à 250 francs par mètre carré, peut-être même à 300 francs.

7° Le tracé supprime le marché au bétail de la ville de Bruxelles.

8° Au delà, le viaduc s'établit au milieu du terre-plein du boulevard, dont les plantations seraient supprimées.

9° La courbe d'entrée à la gare du Midi vient se placer obliquement dans la perspective du boulevard du Hainaut. Il y aurait là un effet fâcheux.

D'une façon générale, d'ailleurs, on peut affirmer que tout ce tracé en viaduc, dans de larges et belles artères, compromettrait singulièrement l'aspect de cette partie de la ville.

Le coût de la réalisation de ce projet peut être estimé à 30,110,575 francs en se basant sur les prix adoptés pour l'estimation du projet de l'administration.

D'autre part, le coût du raccordement et de la gare centrale s'élève à 59,159,000 francs.

Si l'on ramène ce premier projet aux conditions de celui-ci, ne comportant que quatre voies principales et huit voies dans la gare intermédiaire, il faut déduire de ce chiffre 8,000,000 de francs représentant le coût des terrains acquis et les travaux d'art pour les 5^e et 6^e voies principales et pour les 9^e et 10^e voies de la gare centrale. Le total est ramené ainsi à 31,150,000 francs.

Si donc on tient compte des recettes qui échapperont au Trésor dans l'hypothèse de cette nouvelle solution, et des frais considérables d'entretien

des viaducs métalliques, on reconnaît qu'elle est de beaucoup plus chère que la première et qu'elle présente, en outre, de nombreux et sérieux inconvénients.

II. — *Projet de M. le sénateur Montefiore Levi.*

Il a été fait, d'après les indications très sommaires données au Sénat par M. Montefiore Levi, un schéma figurant le tracé que suivrait la ligne de jonction. La gare du Nord serait supprimée; la ligne, déviée à partir des ponts de l'avenue de la Reine, suivrait le raccordement actuel de la gare de l'Allée-Verte.

Dans ce système, la rue du Progrès, les rues Jolly et Gaucheret et la chaussée d'Anvers seraient traversées à niveau et devraient être détournées par des rampes latérales avec passage en viaduc au-dessus de la ligne, à mi-distance de la rue du Progrès et de la chaussée d'Anvers.

A partir de la chaussée d'Anvers, la ligne descendrait vers la gare nouvelle, établie à l'emplacement de la gare actuelle de l'Allée-Verte, mais à plusieurs mètres en contre-bas de celle-ci.

Sous le boulevard Baudouin, le rail serait à la cote 11,41. Si l'on tient compte de l'épaisseur du ballast et de la voûte du radier, les fondations devraient être descendues jusqu'à la cote 8 environ. Or, dans les travaux de Bruxelles-Maritime, il a été reconnu impossible de descendre en dessous de la cote 11,64.

Toute la gare se trouverait dans une région défavorable.

Plus loin, la ligne s'établirait dans le lit actuel du canal, mais à un niveau de beaucoup inférieur au plafond.

Des études faites par l'Administration des Ponts et Chaussées établissent que le déplacement du canal vers le plateau, de manière à rendre disponible l'emplacement actuel, coûterait de nombreux millions, bien plus que le coût des expropriations et les indemnités qu'il y aura à payer pour la jonction.

Ce travail comporterait, notamment, un ascenseur à grand relèvement, et la dépense à résulter de l'ensemble des travaux représenterait un chiffre de millions considérable.

De plus, on viendrait, dans le tracé proposé, couper les égouts de la ville de Bruxelles et le voûtement de la Senne. On pourrait, il est vrai, recourir à un siphon, mais il en résulterait de sérieux dangers d'inondation.

D'autre part, la gare du Midi devrait être considérablement abaissée et se placerait, ainsi, dans la zone d'alluvions, noyée d'eau.

Un abaissement de 6 mètres, comme celui qui s'imposerait, rendrait impossible le raccordement de la gare avec la ligne vers Luttre-Charleroi.

III. — *Projet de M. le sénateur Hanrez.*

L'idée générale du tracé proposé est ancienne. Les tracés indiqués en 1837 la contenaient déjà, et dans la séance précédente, il a été communiqué au

Conseil deux projets présentés en 1887 et qui offrent la plus grande analogie avec celui dont M. Hanrez a indiqué les grandes lignes dans la séance du 15 avril 1893 de la Chambre des Représentants.

La Commission, instituée en 1893, pour l'étude du programme général de la jonction a été amenée à écarter ce tracé après un examen approfondi :

1° Parce qu'il comporte un viaduc par-dessus le boulevard Baudouin et compromet ainsi la superbe perspective du boulevard Botanique et du boulevard Léopold II ;

2° Parce qu'il supprime la gare du Nord et ruine les abords immédiats et même les rues et boulevards d'accès vers la gare ;

3° Parce que la gare n'est nullement centrale.

Dans un plan communiqué au Conseil se trouve mis au point, d'une façon générale, le tracé sommaire indiqué par M. le sénateur Hanrez. Ce tracé a été fait dans les mêmes conditions que celui qui est adopté, c'est-à-dire qu'il comporte dix voies depuis la rue des Palais jusqu'à la nouvelle gare de l'Allée-Verte et six voies dans la traversée de la ville proprement dite.

L'aménagement de la gare de formation dans le quadrilatère de Schaerbeek reste ce qu'il est dans le plan approuvé, la déviation de la ligne se faisant en deçà de la rue des Palais.

Le tracé figuré soulève de nombreuses objections, notamment les suivantes :

1° L'impossibilité absolue de relever les voies de manière à passer au-dessus de l'avenue de la Reine (ce qui détruirait la perspective de celle-ci) amène à conserver aux voies le niveau actuel au passage de la rue des Palais, qui serait, comme dans le projet approuvé, détournée par un viaduc supérieur. La conséquence immédiate d'un tel profil est que la partie de la rue du Progrès comprise entre l'avenue de la Reine et la rue des Palais est barrée par la ligne nouvelle et doit être supprimée à son extrémité.

2° Au droit de l'avenue de la Reine et pour ne pas détruire la perspective de celle-ci, le rail doit s'établir au maximum au niveau du pavage actuel. Par contre, tout abaissement de la voie à un niveau moindre aurait pour effet de raidir davantage encore la rampe nécessaire pour passer plus loin au-dessus de la chaussée d'Anvers.

Pour parer aux conséquences d'un tel profil, il faut, dit M. Hanrez, modifier cette partie de l'avenue et déplacer les ponts Kennis.

La création de deux ponts pour le passage de l'avenue au-dessus des voies actuelles a été relativement facile par le fait que les voies du chemin de fer sont actuellement à plus de 3 mètres en dessous du profil de l'avenue, au point où elles la traversent.

Le développement des rampes d'accès en a été ainsi considérablement réduit. Mais, à l'emplacement nouveau, les voies passant au niveau même de l'avenue, les rampes doivent gravir une différence de hauteur de 6 mètres environ et, par conséquent, avoir un développement considérable. De plus, la proximité immédiate de la rue Masui oblige à passer au-dessus de celle-ci sans raccordement avec l'avenue de la Reine.

Les conséquences de cette situation sont nettement indiquées au plan communiqué au Conseil.

Toutes les maisons bordant des deux côtés l'avenue de la Reine, depuis la rue de Cologne jusqu'au delà de la Senne, doivent être démolies. Les conséquences d'une telle expropriation seraient colossales.

3° De notables parties des rues Gaucheret, Jolly et Destouvelles sont supprimées.

4° Il est nécessaire, pour passer au-dessus de la chaussée d'Anvers, d'intercaler, entre l'avenue de la Reine et cette chaussée, une rampe qui, calculée entre ces points extrêmes, aurait une amplitude de près de 14 millimètres par mètre, alors que dans le projet adopté, cette rampe générale entre l'avenue de la Reine et le passage au-dessus de la rue Rogier n'est que de 10^{mm},8. En adoptant la même disposition de profil, la rampe de 20 millimètres devrait être notablement allongée, au point de constituer une entrave réelle pour l'exploitation.

Mais une autre considération qui rend impossible la création d'une rampe en ce point, c'est que le remblai de celle-ci ne permettrait plus le voûtement de la Senne et l'établissement sur ce voûtement d'un large boulevard reliant le cœur de la ville à l'avenue de la Reine et au boulevard de ceinture. Le projet d'un tel boulevard existe, et il paraît indispensable de ne pas empêcher de façon absolue sa réalisation éventuelle.

Si, pour supprimer ces quatre catégories d'inconvénients et même d'impossibilités, on surélève toute la ligne, de manière à passer en viaduc au-dessus de l'avenue de la Reine, on compromet de façon irrémédiable et regrettable la belle perspective de celle-ci.

5° A l'entrée de la gare actuelle de Bruxelles-Allée-Verte, le faisceau de dix voies exige l'expropriation d'établissements industriels de tout premier ordre, scierie de bois, vaste minoterie, etc., qui donnerait lieu à d'énormes dépenses.

6° Le projet supprime la gare du Nord. C'est la ruine de tout le quartier avoisinant et de toutes les artères, rue Neuve, boulevard du Nord, qui y donnent accès.

L'avenue de 40 mètres, parcourue par un tramway électrique et qui relierait la gare nouvelle à l'emplacement de la gare actuelle, n'atténuerait pas les inconvénients majeurs qui résulteraient de la suppression de la gare. Le mouvement des voyageurs entre le cœur de la ville et la gare nouvelle ne se ferait certes pas par cette artère et le boulevard du Nord, mais bien, par la voie plus directe, du boulevard Baudouin et du boulevard de la Senne.

L'immense place Rogier agrandie, et qui mesurerait une superficie égale à sept fois et demie celle de la Grand'Place de Bruxelles, serait un vaste désert, que ne pourrait animer le mouvement des relations locales.

La création d'un boulevard sur l'emplacement de la gare du Nord ne pourrait constituer, comme on l'a prétendu, une excellente affaire financière. Le plan montre, en effet, que pour créer ce boulevard, il faudrait, sur d'assez grandes longueurs, exproprier des terrains riverains.

Par contre, en dehors de l'emplacement occupé aujourd'hui par la remise aux locomotives, les bandes de terrains qui pourraient être revendues auraient à peine quelques mètres de largeur et seraient insuffisantes pour la bâtisse. Ces terrains ne pourraient donc être achetés que par les proprié-

taires des maisons riveraines et, par conséquent, à des prix dérisoires, en raison de la suppression de toute concurrence.

Si l'on voulait un jour créer un boulevard direct vers l'avenue de la Reine, il serait bien plus utile et plus économique de le faire à l'emplacement de la Senne préalablement voûtée.

7° La nouvelle gare de l'Allée-Verte serait créée dans un quartier excentrique, sans voie de communication directe avec le cœur de la ville.

Le besoin de créer une voirie nouvelle serait inéluctable, d'où dépenses supplémentaires encore.

8° Le tracé exige la construction, par-dessus le boulevard Banduin, d'un vaste viaduc de 55 à 50 mètres de largeur, qui viendrait couper la superbe perspective du boulevard s'étendant de l'ancien Observatoire au plateau de Koekelberg.

La Commission spéciale instituée en 1893 a été unanime à reconnaître que l'effet serait désastreux. Le profil longitudinal des boulevards a la forme d'une chaînette. Quelle que soit la position d'un spectateur placé boulevard Botanique et regardant dans la direction de Koekelberg, le viaduc et les trains qui se succèdent sans discontinuité sur ce viaduc se projettent constamment dans son champ visuel. Le spectateur se trouvant à un niveau notablement supérieur à celui du tablier du viaduc verra toujours la partie supérieure horizontale de celui-ci, et non pas seulement la courbe de l'arc métallique. Au lieu d'occuper dans le panorama une tranche égale à l'épaisseur de son tablier, l'ouvrage occupera une surface bien supérieure par le fait de la visibilité de l'ouvrage par-dessus. Le passage des trains aggraverait encore ces inconvénients, que la Commission a considérés comme majeurs et qu'aucun mode de construction, si élégant qu'il soit, ne pourrait même atténuer.

Les mêmes inconvénients n'existeraient pas au boulevard du Midi, qui n'a pas de perspective et n'a pas la forme d'une chaînette.

9° La ligne, à partir de ce boulevard, traverse le nouveau quartier à créer sur l'emplacement actuel de l'entrepôt, quartier qui paraît appelé à une prospérité très grande, que ce long viaduc compromet.

Plus loin, celui-ci s'établit au-dessus du bassin intérieur jusqu'au carrefour de la rue Locquenghien. Si les bassins intérieurs sont un jour supprimés, on pourrait, sur leur emplacement, créer une artère vaste et animée qui relierait directement le boulevard Anspach et la Bourse à l'Allée-Verte, au boulevard Léopold II et au port de Bruxelles. Cette artère serait certes appelée à un très grand succès si le viaduc longitudinal projeté ne venait le compromettre très sérieusement, sinon même complètement.

10° La gare centrale s'établirait à front du nouveau Marché aux Grains. Le plan fait ressortir les conséquences graves d'un tel emplacement. Tout un côté de la place devrait être démoli, de même que toute la rue de la Cuillère, une grande partie de la rue du Houblon, la presque totalité de la rue Rempart des Moines, et, chose plus onéreuse encore, une notable partie de la rue de l'Éducation, qui vient d'être ouverte et qui, dans toute la partie à démolir, est bordée, dès aujourd'hui, de maisons neuves à quatre étages.

Les conséquences, au point de vue financier, de la démolition d'un quartier

aussi animé et aussi commerçant sont inappréciables. La gare, en un tel emplacement, coûterait des sommes considérables et détruirait la nouvelle artère, établie à grands frais, entre la Bourse et la porte de Flandre.

La rue de Jéricho et la rue Dansaert seraient insuffisantes pour le mouvement des voyageurs qui viendrait s'ajouter à la circulation en vue de laquelle ces artères ont été créées. Il faudrait, comme le prévoit d'ailleurs M. Hanrez, créer du Boulevard vers le nouveau Marché aux Grains, une nouvelle voie, d'au moins 20 mètres de largeur, qui donnerait lieu à d'énormes dépenses.

Cette rue traverserait par le milieu l'hôtel des ventes. Si, pour éviter cet immeuble, on rejetait la rue nouvelle dans la rue Auguste Orts, il faudrait démolir un grand nombre des maisons à quatre étages bordant d'un côté la nouvelle rue Antoine Dansaert. Mais, alors encore, la rue Auguste Orts redeviendrait absolument insuffisante.

11° La gare, à cet emplacement, ne serait certes pas centrale, tant s'en faut. Le centre de figure de l'agglomération, comme aussi le centre de l'activité, se trouve bien vers les galeries Saint-Hubert et non au delà du boulevard vers Molenbeek-Saint-Jean. Non seulement la ville haute ne serait pas desservie, mais on rendrait irréalisable à jamais une jonction directe de la gare de Bruxelles-Quartier-Léopold avec la gare centrale, jonction qui peut être un jour très désirée.

12° Au delà de la gare centrale, la ligne traverse un quartier qui, sans être des plus élégants, a cependant, au point de vue du commerce et de l'industrie, une très grande valeur, surtout si on le compare au quartier traversé à ciel ouvert par le tracé adopté. Il suffit de citer, parmi les rues traversées, la rue des Fabriques, la rue d'Anderlecht, la rue des Foulons, pour montrer que des propriétés de valeur moyenne seront coupées par le tracé et que tout un quartier très commerçant sera sérieusement entamé par les démolitions.

Au delà du boulevard du Midi, la ligne traverse encore un pàté de maisons à front de ce boulevard. puis encore, entre le boulevard Jamar et la gare, un pàté qui devrait être entièrement démoli.

13° Enfin, à la gare du Midi, la ligne nouvelle aboutit à l'emplacement des cours aux marchandises qui serait affecté au service des voyageurs.

Par contre, le service des marchandises devrait être refoulé à l'emplacement actuel de la gare à voyageurs, à front de la place de la Constitution. Tout le charriage pondéreux se ferait, dès lors, sur celle-ci, dans la perspective du boulevard du Hainaut et de l'avenue du Midi. Au point de vue de l'aspect de la ville, ce serait évidemment déplorable. De plus, le recul des installations des voyageurs vers la rue de France ruinerait tous les établissements publics situés dans la partie la plus prospère de la place de la Constitution et à l'entrée de la rue Fonsny.

L'examen du projet fait ressortir suffisamment quel fâcheux effet produirait une ligne aérienne dans toute une partie de la ville qui, sans être la plus élégante, a cependant, dès aujourd'hui, une importance très grande au point de vue du commerce et de la petite industrie. Ce quartier est appelé à un progrès très marqué encore, en vertu de la loi qui montre le développement constant des grandes villes vers l'ouest. Certes, cette loi ne s'est guère

manifestée encore à Bruxelles, mais cela tient, on le sait, à la barrière que le port et le canal actuels constituent pour ce développement, barrière que les travaux en cours vont supprimer, en levant les obstacles qui s'opposent à la libre circulation vers le plateau de Koekelberg.

Au point de vue financier, le projet n'est pas moins défavorable. Le tracé est partout dans des terrains de valeur moyenne et, en certains points, de valeur même élevée. Il exige la démolition de quartiers entiers et d'artères à peine ouvertes et bâties. Il entraîne nécessairement de nouveaux et coûteux travaux de voirie, qui, sans la création des gares nouvelles, seraient absolument inutiles et sont une conséquence obligée de celles-ci. Il ruine les artères les plus prospères de la ville, la place Rogier, le boulevard du Nord, la rue Neuve, les rues de Brabant et du Progrès et toutes les rues voisines.

Il rend enfin impossible des travaux de voirie qui paraissent très désirables, tels que le voûtement de la Senne à l'aval de Bruxelles et l'aménagement d'une belle artère allant du boulevard vers le boulevard Léopold II.

Pour ces diverses considérations, il y a lieu de s'en tenir aux conclusions de la Commission de 1895.

IV. — *Projet de M. Müllender, ingénieur.*

Ce projet comporte l'établissement d'un chemin de fer électrique souterrain reliant directement Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi en passant, au moyen de deux tunnels métalliques à simple voie chacun, sous la place Rogier et sous les rues Neuve et du Midi.

Si on le désire, ajoute l'auteur, on pourrait établir sur le territoire bruxellois une simple et coquette halte ou station vis-à-vis de la Bourse, sur l'emplacement actuel de l'église Saint-Nicolas.

Les gares du Nord et du Midi seraient abaissées d'environ 7 mètres.

Le projet ne comprend donc que deux voies entre les gares du Nord et du Midi. Or, il est reconnu indispensable, pour le service des trains ordinaires, de disposer de quatre voies. La solution est, dès lors, insuffisante, et, de plus, il devient impossible d'accoler à la ligne des gros trains, des voies spéciales pour le service des trains électriques.

Si l'on voulait augmenter le nombre de ces voies, il faudrait pénétrer sous les propriétés bâties et procéder à des expropriations qui, se faisant dans des immeubles de la plus haute valeur sur toute la longueur du tracé, donneraient lieu à des dépenses énormes.

Sous peine de supprimer tous les égouts des rues empruntées et de recouper tous les égouts se déversant du coteau dans le collecteur de la rive droite de la Senne, les tunnels devraient être enfoncés de façon à placer le rail à une dizaine de mètres de profondeur sous la rue, c'est-à-dire à 4 mètres environ en contre-bas du radier du voûtement de la Senne. Or, il suffit de se rappeler les difficultés énormes que l'on a eues à établir ce voûtement. Les terrains de la vallée de la Senne, composés d'alluvions, sont, en effet, entièrement aquifères et constituent des masses boulanges dans les-

quelles on n'a pu pénétrer en dessous de la cote 44^m,60 au cours des travaux de creusement du nouveau port de Bruxelles. Le creusement d'un double tunnel à une cote bien moindre, dans de tels terrains, dans des rues étroites, causerait inévitablement la ruine de toutes constructions voisines du tracé.

La halte prévue à l'emplacement de l'église Saint-Nicolas serait évidemment insuffisante à raison du faible emplacement, tant en longueur qu'en largeur, dont on y disposerait.

Le niveau des gares du Nord et du Midi serait, dit l'auteur, tout simplement abaissé d'environ 7 mètres.

Il suffit d'un examen du terrain pour reconnaître qu'un tel abaissement est impossible, la gare serait plongée à plusieurs mètres dans la nappe aquifère.

Le petit passage souterrain pour piétons existant à Bruxelles-Nord, et qui n'a que 2^m,40 de hauteur libre, a dû être établi dans une vaste cuve en plomb qui englobe toutes les fondations. Ce travail a donné lieu à des difficultés d'exécution très sérieuses et, quoi que l'on fasse, les infiltrations d'eau sont incessantes.

Qu'advierait-il du creusement dans de tels terrains d'une immense cuve, ayant jusque 7 mètres de profondeur et plusieurs hectares de superficie? Le travail serait pratiquement irréalisable.

De plus, à supposer même qu'on puisse l'exécuter, la gare ainsi abaissée constituerait un vaste entonnoir, dont le niveau serait à plusieurs mètres en contre-bas des égouts. Les eaux de pluie tombant dans cet entonnoir s'engouffreraient dans les tunnels, d'où on ne pourrait les extraire que par pompage. Le moindre manquement dans le fonctionnement des pompes, qui devrait être automatique, aurait pour effet d'inonder les tunnels et d'interrompre toute exploitation.

A Bruxelles-Midi, mêmes difficultés, et, de plus, il devient impossible de relier à cette gare abaissée la ligne de Luttre, située à un niveau très élevé.

En résumé, le projet Müllender doit être écarté pour les trois ordres principaux de considérations ci-après :

- 1° Insuffisance de capacité de la ligne;
- 2° Difficultés presque insurmontables d'exécution;
- 3° Inconvénients majeurs, en dehors de toute question d'exécution, de l'abaissement des gares du Nord et du Midi.

V. — *Projet de M. Dumortier, architecte provincial en chef du Brabant.*

Le projet déroge à la règle, aujourd'hui universellement adoptée, de rapprocher autant qu'il est possible du cœur des grandes villes les gares qui les desservent. Partout, en France, en Allemagne, en Amérique, en Angleterre, nous voyons les administrations de chemins de fer s'imposer les plus lourds sacrifices pour pousser leurs gares le plus possible au centre du mouvement.

Ce centre du mouvement et des affaires est incontestablement, à Bruxelles, le boulevard Anspach dans la partie comprise entre la place de Brouckere et

la Bourse et, à l'Est de cette artère, une zone s'étendant vers le haut de la ville entre les rues de l'Écuyer et de Loxum et la rue de la Madeleine.

La gare actuelle du Nord est à 1,000 mètres seulement du cœur de ce quadrilatère, celle du Midi, à 1,400 mètres. La nouvelle gare du Nord projetée par M. Dumortier serait reculée à 3,000 mètres, celle du Midi à 3,600 mètres de ce foyer de l'activité bruxelloise.

On peut dire que ces deux gares cesseraient complètement de desservir ce que nous entendons par l'expression « Bruxelles » et deviendraient exclusivement, l'une la gare de Schaerbeek, l'autre celle de Forest. Nul voyageur ayant affaire dans Bruxelles ne s'aviserait d'utiliser des gares placées à de telles distances. Ce serait un rêve de vouloir remplacer les parties de lignes supprimées dans la direction du cœur de la ville par des lignes de tramways, quelque intense que puisse être le service qui y serait assuré.

Des trains quelque peu chargés amènent 500 voyageurs et même beaucoup plus. En supposant un service de voitures de tramways se suivant de 2 en 2 minutes et enlevant chaque fois cinquante voyageurs, il faudrait 20 minutes pour enlever les derniers. Et, pendant cet intervalle, combien d'autres trains seront arrivés en gare puisque, à certaines heures, les trains se suivent à l'entrée de 2 en 2 minutes. On peut juger de l'encombrement qui se produirait aux abords des gares à ces heures et, pis encore, à certains jours d'affluence.

Les gares d'about ne desserviront donc plus que leurs abords immédiats, et tout le mouvement de voyageurs de Bruxelles devra être fait par la gare centrale, qui, dans quelques années, pourra être appelée à desservir un mouvement total de 40,000.000 de voyageurs.

Or, le projet affecte à cette gare centrale l'emplacement des bureaux de l'ancienne banque Errera-Oppenheim. En annexant à cet emplacement les maisons qui le bordent vers la rue Isabelle, on ne disposerait encore que d'un quadrilatère de 75 mètres de longueur sur 25 mètres de largeur.

Dans le projet adopté, qui dessert l'agglomération par trois gares d'égale importance et entre lesquelles le trafic se répartira par parts sensiblement égales, on a reconnu la nécessité de disposer, à la gare centrale, d'un espace rectangulaire de 200 mètres de longueur et 100 mètres de largeur pour installer le bâtiment des recettes et la gare couverte (non compris l'espace à emprendre pour la place de stationnement). Cet espace rectangulaire est prolongé aux deux extrémités par des trapèzes, pour le raccord aux voies principales de la ligne, ce qui porte à 400 mètres la longueur totale entre les origines des épanouissements des voies aux abords de la gare.

Quelles ne devraient pas être, dès lors, les proportions d'une gare qui serait appelée à desservir pour ainsi dire seule tout le trafic des trois gares?

Il est donc évident que l'emplacement proposé est absolument insuffisant.

L'auteur du projet attribue à celui-ci les avantages propres suivants :

1° La ligne, constamment en tunnel et presque toujours sous des voies publiques, n'exigerait que fort peu d'expropriations.

Cet avantage est absolument illusoire. Il est reconnu indispensable, rien que pour assurer le service des gros trains, d'établir dans la traversée de la ville quatre voies principales. Deux tunnels accolés exigent une largeur totale de 21^m,50. Or, les rues Royale et de la Régence, qui sont les plus larges, n'ont

qu'une largeur de 20 mètres, et les faibles bandes à exproprier sous cette longue artère coûteraient des sommes assez importantes à raison de la valeur des immeubles. Partout ailleurs, il faudrait des expropriations larges et coûteuses, le tracé restant constamment dans des quartiers de grande ou de moyenne valeur.

2° La construction serait faite dans un terrain absolument sec.

Pour que cette condition fût réalisée, il faudrait admettre pour les parties extrêmes du tracé, au départ des deux gares, des rampes absolument exagérées et incompatibles avec les charges de nos trains.

La cote de la nappe souterraine des eaux à l'église Sainte-Marie, à Schaerbeek, est de 50 mètres. En supposant que le rail, au départ de la nouvelle gare du Nord, fût relevé à la cote 48 mètres, il y aurait entre ces deux points, si l'on voulait maintenir le rail au-dessus de la nappe aquifère, une rampe de 8 millimètres par mètre.

A l'autre extrémité du tracé, la ligne traverse la chaussée d'Alsemberg en un point où les eaux souterraines sont à la cote 55 mètres. Pour se maintenir au-dessus de celle-ci, la voie devrait, depuis la station de Forest, supposée même relevée, être en rampe de 10 millimètres par mètre, ce qui est impraticable pour les trains qui arrivent des lignes du Midi.

A un autre point de vue encore, il faudrait s'imposer des rampes exagérées. Le projet place le rail de la gare au niveau de la rue Isabelle, soit à la cote 47^m,50 environ. Il y aurait donc, de ce point à la nouvelle gare du Nord, une dénivellation de 29^m,50, soit une inclinaison de près de 9 millimètres par mètre, et non pas, comme le dit la notice, une pente peu sensible.

3° Son tracé se rapprocherait de l'axe réel de l'agglomération bruxelloise, qui s'étend constamment et rapidement de l'Ouest à l'Est.

Il n'est pas contestable que le centre du mouvement et même le centre de figure de l'agglomération se trouve dans la partie basse de la ville. Si, jusqu'ici, l'Ouest ne s'est guère développé, contrairement à la loi qui régit tous les grands centres, ce fait est dû à l'impossibilité matérielle des relations de la ville avec l'Ouest de son territoire, par suite de l'existence du canal et du port. Ces conditions devant être changées sous peu de temps, il n'est pas douteux que l'agglomération se développe dans cette direction. La ligne projetée et la gare centrale se trouvent ainsi en dehors du mouvement, à 1000 mètres du boulevard Anspach. Il est évident que, quelles que soient les artères que l'on créera un jour pour relier le haut et le bas de la ville, elles suffiront difficilement à assurer le mouvement local considérable en même temps que le mouvement énorme des voyageurs de et vers cette gare centrale, en quelque sorte unique.

4° La vente de l'excédent des terrains, le long des nouvelles avenues du Nord et du Midi, produirait des sommes importantes, qui viendraient en déduction de la dépense et permettraient, éventuellement, d'indemniser les quelques hôteliers et cafetiers des places Charles Rogier et de la Constitution, dont seuls les intérêts pourraient, peut-être, se trouver lésés.

La loi ne permet pas d'indemniser les hôteliers et cafetiers qui subiraient, cela n'est pas contestable, un préjudice indirect, mais considérable, par suite de la suppression des gares actuelles du Nord et du Midi. Les habitants des

rues Neuve et du Midi, des boulevards du Nord et du Hainaut et du boulevard Anspach subiraient également des pertes notables par suite du détournement de la circulation des voyageurs.

Il serait téméraire, d'ailleurs, d'escompter dans une mesure appréciable le bénéfice qui pourrait résulter de la revente des terrains des gares du Nord et du Midi restant disponibles après l'exécution des deux larges avenues que préconise M. Dumortier.

A propos du projet de M. Hanrez, il a déjà été démontré qu'au Nord, après création d'un boulevard de 40 mètres de largeur, on ne pourrait que compter pour rien la somme à retirer de la revente des maigres bandes de terrains restant disponibles.

Au Midi, la surface à revendre serait plus importante, mais à raison de la moindre valeur des terrains dans ce quartier, le résultat de la vente serait relativement peu important encore.

Mais, à côté des avantages illusoires que l'auteur attribue à son projet, que d'inconvénients graves qui doivent le faire rejeter :

1° Profil en long comportant nécessairement des rampes de 9 et 10 millimètres, incompatibles avec la charge de nos trains;

2° Création de la gare centrale au bas de la place des Palais, aux dimensions nécessairement exigües, insuffisantes pour le service;

3° Tunnel ininterrompu de 6,500 mètres de longueur, sans lacunes pour faciliter la ventilation. Étant donnée la vitesse de 50 kilomètres que l'on peut admettre pour les trains sur un tel raccordement, les voyageurs traversant Bruxelles auraient à subir un séjour de vingt minutes, y compris l'arrêt dans la gare centrale, dans un tunnel à l'atmosphère lourde.

Le projet adopté ne comporte que 1,565 mètres de tunnel, coupé en deux tronçons par la gare centrale;

4° Obligation de créer : 1° une gare de formation des trains de voyageurs au Nord dans le terre-plein de la gare de Schaerbeek, où le terrain suffira à peine pour les installations du service à marchandises; 2° une gare de formation au Midi, le long de la ligne de Luttre, sur un terrain en forte pente transversale vers la Senne, dans un quartier où les rues sont aménagées, gare qui s'étendrait jusqu'à l'agglomération de Forest. Cette gare, qui donnerait lieu à des dépenses colossales, compromettrait entièrement le développement de ce quartier;

5° Nécessité de démolir le bâtiment actuel de la gare du Nord, qui abrite de nombreux services, et obligation de construire ailleurs un nouvel édifice pour les installer.

6° Impossibilité pour les grands trains internationaux de desservir encore la ville de Bruxelles. Il est à noter, en effet, que tous les trains d'Ostende à Cologne, l'Ostende-Vienne, le Nord-Express, ne peuvent plus que toucher à la périphérie de l'agglomération et doivent être reçus dans la courbe longeant l'usine à gaz de la ville, entre Laeken et Schaerbeek. Impossibilité absolue pour ces trains de pénétrer sur le raccordement central. Dans le système de M. Dumortier, les trains d'Ostende à Bâle ne passent non plus par le raccordement central. Ils ne touchent l'agglomération que par la gare nouvelle de Forest, pour s'en éloigner aussitôt.

7° Les trains de la ligne de Tervueren ne peuvent pénétrer sur le raccordement central et n'abordent plus que la nouvelle gare de Schaerbeek, à 5 kilomètres du centre.

8° Création d'une nouvelle gare dite du Nord, constituée, en réalité, de trois groupes de voies, disposés suivant les branches d'un triangle; difficultés et lenteurs considérables dans l'échange des voyageurs devant passer d'un train amené sur l'une des branches dans un convoi stationnant sur une autre branche et entre lesquelles les relations ne peuvent s'établir que par des passerelles supérieures exigeant une montée suivie d'une descente de 5^m,50.

9° Allongement du tracé, qui est porté à 8,500 mètres de longueur, entre les points extrêmes, au lieu des 2.900 mètres du tracé adopté. De là résulte un accroissement considérable de la dépense, qui serait certainement portée au double, au moins, de celle à résulter de ce dernier projet.

10° Impossibilité de créer un jour un service de trains urbains circulant à la fois sur les deux tronçons de ceinture et sur la ligne de jonction transversale. Les dispositions des raccordements ne permettent pas l'organisation d'un tel service.

On pourrait pousser plus loin l'examen de détail de ce projet et rechercher dans quelle mesure les tracé et profil qu'ils comportent se concilient avec les voies de communication existantes. Mais les observations qui précèdent montrent que, au point de vue du chemin de fer, ce projet est absolument inadmissible, ce qui rend inutile cette étude de détail.

11° Enfin, on remarquera les difficultés que présenterait, au point de vue des voyageurs, la gare indiquée dans le projet, en supposant que l'emplacement en fût acceptable.

Le plan qui a été dressé de cette gare montre qu'elle pourrait avoir douze voies, au lieu de dix, dans la solution de l'Administration, mais elles laissent entre elles un grand espace triangulaire. Les voyageurs devraient faire un assez long trajet pour se rendre aux trains en correspondance. Ils auraient à traverser les voies ou à franchir des passerelles par-dessus les voies.

D'autre part, l'emplacement même est inadmissible, la gare serait placée au delà de la rue des Palais et ne permettrait donc pas de desservir convenablement la ville. La halte prévue au Jardin Botanique serait insuffisante.

VI. — *Projet de M. Vanderswalmen, architecte-paysagiste.*

Il est donné communication d'une notice rédigée par l'auteur du projet et qui a été lue dans une des séances de l'Union syndicale de Bruxelles. Mais ni cette notice ni le projet n'ont été soumis à l'Administration des chemins de fer. C'est donc d'après la notice qu'il faut juger le projet. Les indications en sont, toutefois, suffisantes pour constater que ce tracé présente des inconvénients majeurs qui ne permettent pas de l'adopter.

La gare du Nord est maintenue en impasse à son emplacement actuel, mais, à l'entrée de cette gare, aux abords de la rue Rogier, des voies spé-

ciales se détachent des voies principales en obliquant vers la rue du Progrès, pour finir par passer en tunnel à l'angle de cette rue et de la place Rogier. De là, la ligne nouvelle passe sous le boulevard Botanique et la ligne des boulevards du haut de la ville, pour aboutir à la gare centrale, placée devant le Palais des Académies, à 23^m,49 sous le boulevard, c'est-à-dire vers la cote 44 mètres. En tenant compte de l'abaissement du rail à la gare du Nord, pour passer en tunnel sous la rue du Progrès, il y aurait donc, entre ces deux points, une dénivellation de 52 mètres, correspondant à une rampe générale de 16 millimètres par mètre, que l'auteur qualifie de très douce, mais qui, en fait, est inexploitable. Cette rampe serait entièrement en tunnel, alors qu'il convient, en tunnel, de réduire les rampes à raison de la diminution d'adhérence, et, de plus, pour ne pas passer sous les maisons et éviter des expropriations. elle coïnciderait avec des courbes de faible rayon.

La gare centrale intermédiaire à la cote 44 mètres serait située à 6 mètres de profondeur dans la nappe aquifère très abondante des sables bruxelliens.

Vers le Midi, la pente serait un peu moindre, mais toujours excessive encore : 0^m,0117 dit la notice.

La gare intermédiaire serait, quoi qu'en dise l'auteur, loin d'être centrale et bien moins encore serait-elle située au vrai milieu entre les hauts et les bas quartiers de Bruxelles.

A Bruxelles-Midi, les voies aboutissent encore en tunnel.

En résumé, le projet comprend, aux deux extrémités de la jonction, des parties en tunnel établies dans les plus mauvais terrains, ceux de la vallée de la Senne et, entre ces deux abouts, des parties de voies en tunnel et en courbe de faible rayon, ayant des rampes de 0^m,012 et 0^m,016 par mètre, absolument inadmissibles pour les gros trains des lignes d'Anvers, de Gand, de Liège et du Midi.

Dans le système de M. Vanderswalmen, la jonction Nord-Midi sert uniquement aux trains internationaux. Or, le nombre n'en est que de 80 sur 320 trains qui entrent chaque jour à Bruxelles-Nord. Le dégagement ne serait pas suffisant pour que l'on pût échapper à un agrandissement de la station de Bruxelles-Nord, qui ne peut plus recevoir déjà, à l'heure actuelle, tous les trains qu'il serait utile d'y faire aboutir.

La solution serait donc incomplète.

VII. — *Projet de M. Maréchal, ingénieur principal honoraire de l'Administration des chemins de fer.*

Le projet de jonction Nord-Midi de M. Maréchal résulte de la juxtaposition de deux études successives.

La première avait pour but unique de supprimer, pour la station de Bruxelles-Nord, les inconvénients résultant de la situation de celle-ci en impasse.

Mais tous ces inconvénients continuant à subsister pour la station de

Bruxelles-Midi, M. Maréchal a complété ensuite cette étude par une disposition analogue pour la station de Bruxelles-Midi.

Dans son ensemble, le projet prévoit le détournement des lignes de Louvain et de Malines, à partir de leur raccordement à l'entrée de la station de Schaerbeek. Ces deux lignes, rejetées vers la gauche, au delà de la rue Royale Sainte-Marie-Nord, traversent en surélévation le chemin de fer de ceinture actuel entre la place Verboekhoven et la rue Eenens, puis la chaussée de Haecht et la rue Teniers, pour entrer en tunnel sous la rue de l'Est.

Le tunnel, en pente de 0^m,0049, en courbe de 500 mètres de rayon, se termine à la rue Verte. La rue Linnée est traversée à 5^m,50 de hauteur seulement. A partir de la rue de Brabant, la ligne est en surélévation de 7^m,50 au-dessus des rues. La gare du Nord est prévue, normalement à son axe actuel, entre la rue Linnée et un point situé un peu au delà de la rue du Marché.

A partir de la gare du Nord, une ligne à six voies en surélévation traverse l'Allée Verte et le quartier avoisinant la nouvelle gare aux marchandises de Tour et Taxis. Deux voies principales se raccordent au chemin de fer de ceinture, dans la direction de Laeken et Jette, deux autres dans la direction de Koekelberg. Les cinquième et sixième voies aboutissent à une gare de formation avec remises, située dans le triangle formé par les deux premiers raccordements et le chemin de fer de ceinture.

La ligne de ceinture-Est est détournée à partir de la rue de la Consolation, de manière à se rejeter dans les terrains plus élevés où serait reportée la gare de la rue Rogier, puis elle se raccorde, par deux branches d'un triangle, à la voie détournée reliant Schaerbeek à la gare du Nord.

Telle est la première conception de M. Maréchal, qu'il a complétée dans la suite par une ligne nouvelle se détachant de la ligne de ceinture-Ouest, à l'extrémité de la station de Koekelberg, se rejetant à l'extérieur du chemin de fer de ceinture, passant sous la chaussée de Gand, puis, un peu au delà de la chaussée de Ninove, passant sous le chemin de fer de ceinture pour traverser ensuite le canal. La ligne passe au-dessus de la chaussée de Mons, des rues de la Clinique et Brogniez, de la rue d'Allemagne, pour venir se rattacher à la gare du Midi, dont l'axe est infléchi à environ 45° sur l'axe actuel.

Le premier tracé entre Schaerbeek et le chemin de fer de ceinture-Ouest, complété par un tronçon emprunté à celui-ci et par la ligne nouvelle vers Bruxelles-Midi, constitue ainsi, dans son ensemble, une traversée continue de la ville entre Schaerbeek et la gare du Midi. Il est impossible, au moyen des plans sommaires fournis par l'auteur, de se rendre un compte exact des conditions d'établissement de cette dernière partie du tracé, de la façon dont les rues et quartiers sont traversés et de l'influence qu'elle peut avoir sur le développement de l'agglomération. Mais il suffira d'étudier avec quelque attention les premières parties du tracé, pour se rendre compte des inconvénients graves que présente le projet.

La ligne nouvelle, partant de la bifurcation à la sortie de la gare de Schaerbeek vers Louvain, à la cote 15^m,24, passe au-dessus du chemin de fer de

ceinture à la cote 26^m,37, ce qui, pour une distance de 1,110 mètres, donne une rampe de 10 millimètres, comme l'indique le profil tracé.

Si, même, on poussait la rampe jusqu'à la chaussée de Haecht à la cote 29^m,07 et si, de plus, on relevait de 2 mètres la bifurcation vers Louvain, la rampe serait encore de plus de 8 millimètres par mètre sur 1,470 mètres de longueur et serait impraticable pour les trains des lignes d'Anvers et de Gand. Plus loin, la rampe serait encore de 0^m,0069 sur 380 mètres de longueur jusqu'à la rue Teniers.

Cette partie de ligne longe à faible distance la rue Royale-Sainte-Marie-Nord et se place à un niveau peu différent de celle-ci. Elle empêche ainsi toute création de rues entre cette grande artère et le coteau qui la domine. Ce serait la suppression de tout le quartier projeté sur le versant de la colline.

De plus, la courbe raccordant la ligne de Gand à la voie nouvelle dans la direction d'Anvers coupe à niveau la rue Royale-Sainte-Marie-Nord, et la seconde courbe, raccordant cette même ligne de Gand dans la direction de Bruxelles-Nord, coupe sensiblement à niveau la place Verboekhoven. Ce projet exige donc la suppression complète de toute la partie de la rue Royale comprise entre la place Verboekhoven et la station de Schaerbeek.

A raison de la diminution considérable de la distance comprise entre la bifurcation vers Louvain et la nouvelle bifurcation de Schaerbeek vers Gand, la longueur disponible devient insuffisante pour y créer des voies et trottoirs pour voyageurs. La gare de Schaerbeek devrait donc être privée du service des voyageurs.

Avant d'arriver à la rue de Waelhem, qu'elle traverse sensiblement à niveau, la ligne coupe le boulevard de Ceinture projeté dans le prolongement de l'avenue Van Praet et à environ 1 mètre seulement au-dessus du niveau de cette avenue, qui devient, dès lors, irréalisable.

La nouvelle station de la rue Rogier s'établit partie dans une tranchée atteignant 12 mètres de profondeur, partie en remblai dans la vallée de Josaphat, qui doit être aménagée en parc public.

On a déjà fait ressortir les graves inconvénients qui résultent, pour la voirie, de l'orientation nouvelle de la gare du Nord. Il faut créer, au-dessus des rues de Brabant et du Progrès, de véritables tunnels de 130 mètres de longueur. Deux quartiers, comprenant environ cent cinquante maisons, doivent être démolis, à droite et à gauche de la gare actuelle, sans compter encore les très nombreuses maisons à démolir pour la percée des parties de ligne à ciel ouvert.

La gare de formation, constituant un triangle curviligne de 730 mètres de base, le long du chemin de fer de ceinture Ouest, depuis la chaussée de Jette jusqu'à la station actuelle de Pannenhuy (Bruxelles-Nord-Ouest), et de 730 mètres de hauteur, jusqu'à la rue Ribaucourt, soit environ 20 hectares de superficie, supprime tout un vaste et beau quartier projeté sous Molenbeek-Saint-Jean.

A la date du 21 juin, M. Maréchal a proposé à ce tracé une variante supprimant en grande partie le tunnel en courbe qui aboutit à la gare du Nord. Cette partie de ligne, primitivement projetée sur le versant de la vallée

du Maelbeek, serait remplacée par une ligne en tranchée sur le versant de la Senne, passant entre l'église Saint-Servais et l'Hôtel de ville de Schaerbeek et continuant, à flanc de coteau, à 6 mètres de profondeur moyenne, pour se raccorder par une courbe de 250 mètres de rayon à la nouvelle gare du Nord.

Cette variante traverserait de très nombreuses rues reliant la rue de Brabant et la rue Gallait à la rue Royale et entraînerait la démolition de très nombreuses maisons.

Le seul résultat serait de permettre le maintien de la gare de la rue Rogier à son emplacement actuel et, par conséquent, d'éviter la destruction de la vallée Josaphat. Mais tous les autres inconvénients subsisteraient.

Il est à remarquer encore que le projet ne prévoit que deux voies entre Schaerbeek et Bruxelles-Nord pour les trois lignes de Gand, d'Anvers et de Louvain, ce qui est manifestement insuffisant. Enfin, il convient de constater que la jonction proposée comporte la construction, à travers l'agglomération bruxelloise, depuis la bifurcation vers Louvain jusqu'à la gare du Midi, et non compris le détournement de la ceinture Est et les triangles de raccord, de 9,100 mètres de lignes nouvelles, au lieu de 5,000 du projet adopté.

La dépense serait incomparablement plus élevée.

De plus, ce projet ne comporte pas de gare centrale, est très tortueux, d'une exploitation impossible à raison des rampes excessives du côté de Schaerbeek et ne permet pas de desservir le cœur de Bruxelles.

Il suffit de ces quelques considérations pour faire écarter le projet, dont l'examen détaillé ferait reconnaître d'autres défauts encore.

L'idée traduite par M. Maréchal dans son premier projet était de faire de la station du Nord l'unique gare à voyageurs de Bruxelles.

Dans la variante de ce projet qu'il a présentée depuis, il maintient la gare de Bruxelles-Midi; mais, dans cette hypothèse, l'emplacement de la gare de formation, qui était en situation dans le premier système, ne répond plus à sa destination.

VIII. — *Projet de MM. Rau, architecte, et Zwicker.*

Ce projet, qui n'a pas été soumis par ses auteurs à l'Administration des chemins de fer, comprend, comme le projet de M. Müllender, l'abaissement des gares du Nord et du Midi. A la sortie de la première de ces gares, la ligne, au lieu de s'engager dans la rue Neuve, se jetterait sur la gauche pour continuer, en souterrain, sous une rue nouvelle à créer jusqu'à la caserne Sainte-Élisabeth, à l'emplacement de laquelle s'établirait une gare souterraine qualifiée de centrale. Au-dessus de cette gare serait créée une nouvelle Bourse. De là, la ligne continuerait, sous une grande voie publique nouvelle, jusqu'au carrefour de la Montagne aux Herbes Potagères et de la rue d'Assaut, puis, à travers le quartier de la rue des Bouchers, jusqu'à la Bourse, d'où elle suivrait, par la rue du Midi et l'Avenue du Midi, le tracé indiqué par M. Müllender.

La ligne est donc, tout comme celle qui est préconisée par M. Müllender,

presque entièrement tracée en souterrain ou en tranchée profonde dans la vallée de la Senne.

Elle soulève les mêmes objections et doit être écartée pour les mêmes motifs

IX. — *Projet de M. Fœttinger, architecte.*

Le projet de M. Fœttinger dérive d'une conception inexacte du rôle et des installations d'une gare centrale au cœur d'une grande ville.

« Une gare centrale, écrit M. Fœttinger, pouvant réellement rendre des » services devrait être pourvue de toutes les installations voulues, telles que » dépôt de voitures, remises à locomotives, magasins, atelier, etc., être de » dimensions suffisamment vastes pour répondre à tous les besoins futurs, » et pouvoir servir de tête de lignes pour toutes les relations internationales, » tout en étant à passage direct.

» Comme une gare semblable n'est pas possible dans le centre de la ville » et que la distance entre le Nord et le Midi est seulement de 2,850 mètres, » j'estime qu'une gare intermédiaire ne remplissant pas les conditions » indiquées ci-dessus n'est pas nécessaire et que les services qu'elle pourrait » rendre ne seront jamais en proportion des sommes énormes qu'elle » coûterait.

» Dans bien des circonstances, il faudra faire partir de la gare centrale » des trains supplémentaires, ajouter ou supprimer des voitures aux trains » réguliers, ce qui ne pourra se faire qu'avec de grandes pertes de temps » pour les voyageurs et des perturbations dans le service. »

Ce n'est évidemment pas à la gare centrale qu'incombe ce rôle, mais bien aux gares de formation situées aux confins de l'agglomération.

Le projet de M. Fœttinger comporte le maintien des gares du Nord et du Midi à leurs emplacements actuels, et, de plus, la transformation de la gare actuelle de Bruxelles Allée-Verte en gare à voyageurs. Celle-ci aurait, à peu de chose près, la configuration et l'aménagement proposés pour Bruxelles-Nord.

Toutes trois comprendraient un certain nombre de voies pour les trains en passage, mais auraient de plus huit voies en cul-de-sac pour les trains ayant leur origine ou leur point d'aboutissement dans l'une ou l'autre de ces gares, c'est-à-dire que tous les inconvénients des gares à rebroussement seraient conservés en grande partie aux gares du Nord et du Midi et seraient créés, en outre, dans la nouvelle gare de l'Allée-Verte.

La ligne de jonction proposée par M. Fœttinger entre le Nord et le Midi emprunte, d'abord, au projet du Gouvernement, la sortie latérale à la gare du Nord par-dessus la rue de Brabant et, au delà, la majeure partie du tracé de la ligne indiquée par M. Vanderswalmen. Elle est, en quelque sorte, une simple combinaison des deux tracés, avec une variante à l'entrée de la gare du Midi, qui est, tout comme la gare du Nord, relevée d'environ 7 mètres.

La ligne s'engage en tunnel à partir de la rue Verte, et, en supposant que la gare centrale s'établisse près du Palais des Académies, à la même profon-

deur que dans le projet de M. Vanderswalmen, la rampe entre ces deux points serait de 12 millimètres par mètre, ce qui, dans les parties en courbe de 250 mètres de rayon, correspond à une rampe virtuelle de plus de 13 millimètres, absolument inadmissible, surtout en tunnel.

Entre la gare centrale et la sortie du tunnel, que M. Fœttinger place à la traversée de la rue d'Angleterre, la rampe serait de près de 13 millimètres, toujours en partie en courbe de 250 mètres de rayon, soit, en réalité, 16 millimètres, au point de vue de la résistance à la traction.

Entre la rue d'Angleterre et la gare du Midi relevée, la rampe serait de 16 millimètres environ, en courbe de 250 mètres de rayon, soit une rampe virtuelle de près de 20 millimètres.

Cette partie en surélévation couperait tout accès direct des rues de Mérode et de Russie vers le boulevard.

La gare de l'Allée-Verte en surélévation se raccorde, dans le projet, aux voies actuelles de la gare du Nord, suivant le tracé du raccordement actuel, qui devrait être relevé, de manière à passer en surélévation par-dessus la chaussée d'Anvers, les rues Gaucheret et Jolly, la rue du Progrès et le nouveau boulevard à créer sur la Senne voûtée.

Mais ce relèvement oblige à traverser l'avenue de la Reine à 3 mètres environ au-dessus du profil général de celle-ci, et, par conséquent, à en supprimer la belle perspective.

Cet aménagement n'est donc pas admissible.

M. Fœttinger prévoit, en outre, la création d'un raccordement nouveau, allant de la gare du Nord à la ligne de ceinture Ouest et de là à la ligne vers Gand, en passant devant la gare nouvelle de l'Allée-Verte.

Ce raccordement traverserait tout le nouveau quartier du port et de la gare aux marchandises et s'établirait, en surélévation, dans la rue Picard, qui servira de voie d'accès et de sortie pour la nouvelle gare aux marchandises. Les supports du viaduc à construire dans cette rue seraient autant d'obstacles à la libre circulation des véhicules dans cette artère, où la circulation des attelages sera extrêmement animée.

On peut signaler encore l'aménagement défectueux des trois gares, où l'échange des voyageurs entre les voies en cul-de-sac et les voies de passage serait extrêmement difficile et lent.

Le projet doit donc être repoussé, parce que la ligne de jonction serait inexploitable pour les gros trains, qu'elle nuirait dans une mesure inadmissible à l'esthétique de la ville, et que les dispositions des gares seraient défectueuses.

Dans la solution préconisée par M. Fœttinger, on retrouve les trois systèmes suivants :

- 1° Les gares de passage, comme dans le projet de l'Administration;
- 2° Les pseudo-gares de passage, pour les trains qui viennent mourir à Bruxelles;
- 3° Les gares à rebroussement.

Cette combinaison ne peut se concilier avec les nécessités d'une bonne exploitation.

X. — Projets de M. D. Motte, dessinateur.

M. Motte est l'auteur de deux projets : l'un de jonction directe du Nord au Midi avec gare centrale près de la Bourse, paru en 1900; l'autre, soumis au Département le 30 juillet 1901, a pour but, d'après l'auteur, la suppression du rebroussement et de l'encombrement des gares du Nord et du Midi, sans établissement de jonction directe.

Le projet de jonction directe est inspiré des mêmes idées que celles qui ont guidé M. Müllender, MM. Dalk et Dewit et d'autres auteurs de projets de jonction souterraine dans le bas de la ville. C'est en quelque sorte une simple ligne droite, tracée sur le plan de la ville entre les gares du Nord et du Midi, avec la préoccupation de ne pas reproduire les dispositions des projets antérieurs.

Le tracé de M. Motte n'est, en quelque sorte, qu'une variante des projets précités.

Comme ceux-ci, il prévoit l'abaissement des deux gares du Midi et du Nord, l'établissement entre celles-ci de deux voies principales seulement, en tunnel sous les pâtés de maisons situés entre la rue Neuve, les rues des Fripiers et du Midi, l'avenue du Midi, d'une part, les boulevards du Nord, Ans-pach et du Hainaut, d'autre part, passant ainsi sous des constructions à nombreux étages et de grande valeur, et sous l'église du Finistère, la Bourse et le Palais du Midi.

On peut invoquer contre ce projet tous les arguments déjà cités à propos du projet Müllender et de tous ceux qui s'établissent dans les terrains d'alluvions de la vallée, en exigeant en même temps l'abaissement notable de la plate-forme des gares du Nord et du Midi.

Le second projet présenté par M. Motte ne comporte plus nécessairement l'établissement d'une jonction souterraine entre les gares du Nord et du Midi.

Cette jonction pourrait, d'après l'auteur, être réalisée au moyen d'un tramway électrique à la surface, pénétrant dans chacune des gares extrêmes et empruntant entre les deux gares les voies existant aux boulevards du Centre.

Dans le système proposé, les voies de la gare du Nord seraient abaissées, d'après l'auteur, de 5 mètres. En réalité, il faudrait, pour réaliser le programme tracé, un abaissement de 6 mètres pour passer en tunnel sous la place Rogier.

La gare du Nord, confinée dans son périmètre actuel à peine agrandi par de petites emprises latérales, comprendrait seize voies au lieu des quatorze voies existantes.

Les trottoirs d'embarquement ou de débarquement auraient 5^m,50 seulement de largeur, à l'exception de ceux où s'installeraient les supports de la gare couverte, trottoirs qui auraient 7^m,50 de largeur.

Les voies seraient subdivisées par alternances de groupes de deux voies chacun, affectés à l'arrivée ou au départ des trains. Ainsi, les voies 1 et 2 serviraient à l'arrivée; les voies 3 et 4, au départ, et ainsi de suite. On constituerait ainsi les seize voies en trois groupes principaux de cinq, de six et

de cinq voies, affectées les unes à l'arrivée, les autres au départ, chaque groupe aboutissant à deux voies de manœuvre en cul-de-sac, établies en majeure partie sous la place Rogier, jusqu'à alignement des maisons longeant le boulevard Botanique. Ces deux voies se termineraient à leur extrémité à une plaque tournante pour locomotives.

L'auteur définit comme suit le mode d'exploitation de la gare ainsi aménagée :

« A son entrée en gare, le train qui se trouve sur une des voies d'arrivée *A* viendrait s'arrêter de manière que la première voiture ne dépassât pas l'extrémité du quai, la machine étant ainsi vers le milieu de la longueur des chemins inclinés.

» Après la descente des voyageurs, le train, empruntant le sous-sol de la gare, ainsi que l'un des tunnels, continuerait jusqu'au moment où la machine se trouverait engagée sur la plaque tournante correspondante, disposée comme il convient.

» A ce moment, le moteur serait séparé du train et la plaque tournante, étant virée de la quantité voulue, permettrait à la locomotive et au tender d'emprunter la voie libre du tunnel pour aller se placer à l'autre extrémité du train.

» L'accrochage aurait lieu entre le tender et le fourgon d'arrière, qui deviendrait ainsi fourgon d'avant, et la machine, empruntant l'une des courbes de 200 mètres de rayon, dirigerait le train sur la voie libre désignée parmi celles du faisceau des voies de départ.

» La locomotive rentrerait, seule ou avec le train, à la remise, ou pourrait remorquer le train pour un autre voyage.

.

» En adoptant le chiffre de dix minutes pour le dégagement de la voie d'arrivée, ainsi que la remise du train sur une voie de départ, en comptant une journée de douze heures, pendant lesquelles les trains pourraient se suivre de dix en dix minutes, le nombre des trains que les seize voies de la gare du Nord permettraient de recevoir s'élèverait à environ 1,400 par jour, soit au moins le triple de celui d'aujourd'hui. »

.

Ces quelques indications suffisent pour juger de la valeur pratique de la solution. Elle exige, tout d'abord, l'abaissement de 6 mètres de la plate-forme de la gare, chose qui, dans les terrains d'alluvions, est presque irréalisable, ainsi qu'il a été dit déjà.

La gare ne comprend que seize voies, alors que la gare actuelle, si insuffisante, en compte quatorze. Il y aurait insuffisance d'autant plus grande que le mode d'exploitation indiqué exige, même pour qu'un train entrant puisse être garé, que deux voies, une d'arrivée et une autre de départ, soient libres, alors que, dans la disposition actuelle, un train entrant est amené aux voies de garage par un simple retrait en arrière, sans emprunter d'autre voie de trottoir.

La largeur de 5^m,50 pour les trottoirs est de beaucoup insuffisante. Il en est de même de la longueur de 190 mètres pour les voies en cul-de-sac. La

composition actuelle de certains de nos trains exige déjà une longueur utile de 250 mètres.

Contrairement à ce que dit l'auteur, le chargement ou le déchargement des bagages ne pourrait se faire dans le sous-sol, pendant le virage et le retour de la machine, les fourgons de tête des trains entrants étant engagés dans des tunnels n'ayant que la largeur nécessaire à la circulation des trains, sans quais latéraux pour les tricycles à bagages. Même objection pour les fourgons de queue des trains partants.

Le nombre de 4,400 trains par jour qu'indique M. Motte pour la capacité de trafic de la gare suppose que, pendant toute la journée, chaque voie d'arrivée puisse recevoir un train toutes les dix minutes et chaque voie de départ puisse servir à l'expédition d'un train au bout du même laps de temps.

La durée de la manœuvre étant supposée de dix minutes, ce calcul ne serait vrai que si chaque voie d'arrivée était desservie en tête par une voie de manœuvre propre, tout train entrant pouvant ainsi, après débarquement des voyageurs, être immédiatement reçu sur la voie aboutissant à la plaque tournante.

Dans le dispositif indiqué, il n'en est pas ainsi. Les voies sont groupées de façon que trois voies d'arrivée aboutissent à une même voie de retrait de la rame. Chaque train exigeant, pour sa manœuvre complète, une durée de dix minutes, chaque groupe de deux voies en cul-de-sac ne pourrait servir qu'à six manœuvres par heure, soit environ dix-huit pour les trois groupes ou deux cent seize pour une durée de douze heures.

La capacité de la gare est ainsi théoriquement réduite au tiers de ce qu'indique M. Motte, soit environ sa capacité actuelle, et, en fait, à bien moins encore, puisque le mouvement des trains est loin d'être régulièrement réparti pendant toute la durée du service et que tous les trains entrants ne peuvent immédiatement repartir sans garage préalable.

En résumé, la gare proposée ne se distingue pas essentiellement des gares à rebroussement ordinaires et, bien moins encore, des gares à rebroussement où, comme à Saint-Lazare, à Paris, les trains entrants repartent immédiatement de leur voie d'entrée après virage de la locomotive. Sa capacité de trafic reste toujours très réduite.

En outre, le mode d'exploitation proposé ne tient pas compte des changements de machine, des modifications aux rames, de l'alimentation, des moteurs, etc.

Les dispositions à la gare du Midi seraient analogues à celles du Nord.

(136)

ANNEXE B.

**Sondages pour la Jonction Nord-Midi à Bruxelles,
suivant le projet adopté.**

ABRÉVIATIONS :

d. dur.	s. sec.
l. m. légèrement mou.	l. h. légèrement humide
m. mou.	h. humide.
b. bouillant.	

I

5 avril 1901.

Jardin Botanique de l'État.

Cote de niveau : 29,385.

1	Sable brun noirâtre remanié	d., s.	0,00	Remanié (R), 4 ^m ,40.
2	Sables et grès bruxelliens remaniés	d., s.	1,00	
3	Id.	d., s.	2,00	
4	Id.	d., s.	3,00	
Rail			3,88	
5	Sables argileux	d., s.	4,00	Ypresien (Yd), 8 ^m ,40. (Ydm), 0 ^m ,70.
6	Argile sableuse grisâtre, légèrement bigarrée, avec matières blanches d., s.	4,40		
7	Sable argileux jaunâtre fin	d., s.	4,70	
8	Sable gris jaunâtre fin, légèrement pailleté	l. m., h.	5,80	
Eau très peu abondante à 6 ^m ,50.				
9	Sable gris jaunâtre fin, légèrement pailleté	l. m., h.	7,00	
10	Id. ,	l. m., h.	8,00	
11	Id.	l. m., h.	9,00	
12	Sable argileux gris jaunâtre, légèrement pailleté	d., s.	9,00	
13	Sable gris jaunâtre, avec parties argileuses	d., s.	11,00	
14	Id.	d., s.	12,00	
15	Argile sableuse, gris jaunâtre	d., s.	12,80	
Eau à 13 ^m ,50.				
16	Sable gris jaunâtre fin.	l. m., h.	13,50	
L'eau remonte dans les tubes jusque 9 ^m ,50 du sol.				

17	Sable gris jaunâtre fin	l. m., h.	14,50
18	Id.	l. m., h.	15,50
19	Id., avec petits fragments blanchâtres	l. m., h.	16,50
20	Sable gris jaunâtre fin	m., h.	17,50
21	Sable grisâtre fin	m., h.	18,50
22	Sable grisâtre fin	m., h.	19,50
23	Sable gris jaunâtre fin	m., h.	20,50
24	Sable gris jaunâtre argileux	d., s.	20,70
25	Id.	d., s.	21,70
26	Sable grisâtre fin	l. m., h.	22,50
27	Sable gris jaunâtre, légèrement argileux	d., s.	23,00
28	Sable gris jaunâtre fin	l. m., h.	23,40
29	Sable grisâtre fin	m., h.	24,50
	Id. jusque		25,00

Ypresien
(Yd),
11^m,50.

II

10 avril 1901.

Jardin Botanique de l'État.

Cote de niveau : 52,01.

1	Sable gris noirâtre bigarré de jaunâtre, remanié	d., s.	0,00	Remanié (R), 2 mètres.
2	Id., avec grès	d., s.	1,00	
3	Sable gris blanchâtre remanié avec fragments de grès.	d., s.	1,50	
4	Sable quartzeux gris pâle avec grès	d., l. h.	2,00	Bruxellien (B), 1 mètre.
5	Sable jaune avec grès	d., l. h.	2,80	
Eau très abondante à 3 mètres.				
6	Argile sableuse gris jaunâtre	d., s.	3,00	Ypresien (Ydm), 2 ^m ,20.
7	Id. id. id.	d., s.	4,00	
8	Id. id. id.	d., s.	5,00	
9	Sable gris jaunâtre fin	l. m., h.	5,20	
Eau à 5 ^m ,20 remontant dans les tubes jusque 5 ^m ,80 du sol.				
10	Sable gris jaunâtre fin	l. m., h.	6,00	
Rail			6,26	
11	Id. avec une petite linéole argileuse	l. m., h.	7,00	(Yd), 5 ^m ,50.
12	Sable gris jaunâtre fin	l. m., h.	8,00	
13	Id. id.	l. m., h.	9,00	
14	Sable argileux gris jaunâtre	d., s.	9,40	
15	Sable gris jaunâtre fin	l. m., h.	10,00	
16	Sable argileux gris jaunâtre passant à l'argile plastique	d., s.	10,70	
17	Sable gris jaunâtre fin	d., s.	12,00	(Ydm), 1 ^m ,50.
18	Id. id.	l. m., h.	13,00	
19	Id. id.	l. m., h.	14,00	
	Id. jusque		15,00	(Yd), 3 mètres.

III

15 avril 1901.

Jardin Botanique de l'État.

Cote de niveau : 33,04.

1	Sable avec fragments de briques et cailloux remanés	d, s.	0,00	Remanée (R), 6 mètres.
2	Id.	. d, s	1,00	
3	Id	. d, s	2,00	
4	Sable quartzueux jaunâtre un peu sale, avec grès plus ou moins remanés	. d, s	3,00	
5	Sable quartzueux jaune avec grès	. d, s	5,50	
6	Id avec un caillou de silex?	d, l h	4,80	
Eau très peu abondante à 5m,50				
7	Sable quartzueux et grès avec matière noire qui lui donne un aspect remanée	d, l h	5,50	Bruxellien (B), 0m,50.
8	Sable quartzueux jaune	. d, h.	6,00	
9	Sable jaunâtre fin, légèrement durci	. d, s	6,50	
10	Id.	. d, s	7,50	Ypresien (Yd), 1m,30.
11	Argile plastique gris jaunâtre	. d, s	7,80	
12	Id.	. d, s	9,00	
Rail 9,29				(Ydm), 1m,70
13	Sable gris jaunâtre fin	l. m, h.	9,50	(Yd), 7m,50.
Eau peu abondante à 9m,50				
14	Id	l. m, h	10,50	
15	Id	. d, s	11,00	
16	Id	. d, s	12,00	
17	Id	l m, h	13,00	
18	Sable argileux gris jaunâtre	. d, s	13,50	
19	Sable gris jaunâtre fin	d., l h	14,80	
20	Id	. d, s	16,00	
	Id jusque		17,00	

IV

19 avril 1903.

Jardin Botanique de l'État.

Cote de niveau : 55,915.

1	Sable et grès remanés	d, s	0,00	Remanée (U), 5m,20.
2	Id.	. d, s	1,00	
3	Id	. d, s	2,00	
4	Id.	d, s.	3,00	
5	Id, avec fragments de briques	. d, s.	4,00	
6	Sables et grès remanés.	. d, s.	5,00	

7	Sable quartzeux jaune	d., l. h.	3,20	} Bruxellien (B), 0 ^m ,50.
8	Argile sableuse gris jaunâtre	d., s.	5,50	
9	Id., plastique	d., s.	6,50	} Ypresien (Ydm). 1 ^m ,50.
10	Sable gris jaunâtre fin	d., s.	6,80	
11	Id	d., h.	8,00	} Ypresien (Yd), 11 ^m ,20.
Eau très peu abondante à 8 mètres.				
12	Sable gris jaunâtre fin avec une petite linéole argileuse	d., s.	8,70	
Rail 9,915				
13	Sable gris jaunâtre fin	d., l. h.	10,00	
14	Sable gris jaunâtre argileux	d., s.	11,00	
15	Sable gris jaunâtre fin	d., l. h.	11,70	
16	Id.	l. m., h.	12,50	
Eau remontant dans les tubes jusque 8 mètres du sol.				
17	Sable gris jaunâtre fin, légèrement argileux	l. m., h.	14,00	
18	Id.	d., l. b.	15,00	
19	Id.	d., s.	15,50	
20	Sable gris jaunâtre fin	d., l. h.	15,80	
21	Id.	d., s.	16,50	
22	Id., légèrement argileux.	d., s.	10,00	
	Id., jusque		18,00	

V

1^{er} mai 1901.*Sondage effectué dans la maison portant le numéro 35 de la rue Pacheco.*

Cote de niveau : 52,54.

1	Sable noirâtre remanié	d., s.	0,00	} Remanié (R), 1 ^m ,50.
2	Sable quartzeux jaunâtre sale	d., s.	1,00	
3	Sable quartzeux jaunâtre	d., s.	1,50	
4	Id. plus pâle avec grès lustrés	d., s.	2,50	} Bruxellien (B), 2 ^m ,50.
5	Id.	d., s.	3,50	
6	Argile sableuse gris jaunâtre bigarrée.	d., s.	4,00	} Ypresien (Ydm), 1 ^m ,20.
7	Id.	d., s.	5,00	
8	Sable gris jaunâtre fin	d., l. h.	5,20	} Ypresien (Yd), 10 mètres.
Eau très peu abondante à 5 ^m ,60.				
9	Sable gris jaunâtre fin, légèrement glauconifère.	d., h.	6,00	
10	Sable gris jaunâtre fin.	d., l. b.	7,00	
Rail 7,29				
11	Id. avec une petite linéole argileuse	d., s.	7,50	
12	Id.	l. m., h.	8,00	
13	Sable argileux gris jaunâtre fin	d., s.	8,50	
14	Sable gris jaunâtre fin	d., l. h.	9,60	

13	Sable gris jaunâtre fin	l. m., h.	10,50	
	Eau à 10 ^m ,50 remontant dans les tubes jusque 7 mètres du sol.			
16	Sable gris jaunâtre fin	l. m., h.	11,50	
17	Id.	l. m., h.	12,50	
18	Id.	l. m., h.	13,50	
19	Id.	l. m., h.	14,50	
20	Id., légèrement argileux.	. d., s.	15,00	
21	Id.	. d., s.	16,00	
22	Id.	. d., s.	17,00	
23	Id., un peu argileux.	l. m., h.	17,00	Ypresien (Yd), 19 mètres.
	Eau à 18 mètres remontant dans les tubes jusque 10 ^m ,50 du sol.			
24	Sable gris jaunâtre fin	m., h.	18,20	
25	Id., remontant légèrement dans les tubes.	m., h.	19,00	
26	Sable gris jaunâtre fin	m., h.	20,00	
27	Id. argileux	. d., s.	21,00	
28	Sable gris jaunâtre fin, remontant fortement dans les tubes.	m., h.	21,80	
29	Sable gris jaunâtre fin argileux.	. d., s.	22,50	
30	Id.	. d., s.	23,00	
31	Sable gris jaunâtre fin	l. m., h.	25,00	
32	Argile sableuse jaunâtre	. d., s.	24,20	(Ydm), 0 ^m ,80.
33	Sable gris jaunâtre fin	m., h.	25,00	
34	Id.	m., h.	26,00	
35	Sable gris bleuâtre fin	l. m., h.	26,50	
36	Sable gris bleuâtre fin argileux.	. d., s.	27,00	
37	Id.	. d., s.	28,00	
38	Id.	. d., s.	29,00	
39	Id.	. d., s.	30,00	
40	Id.	. d., h.	30,50	
	Eau à 30 ^m ,50 remontant dans les tubes jusque 8 ^m ,50 du sol.			
41	Sable gris bleuâtre fin	. d., s.	31,50	
42	Id.	l. m., h.	32,00	(Yd), 15 ^m ,80.
43	Id.	l. m., h.	33,00	
44	Id., remontant légèrement dans les tubes.	m., h.	34,00	
45	Sable gris bleuâtre fin, légèrement argileux	. d., s.	34,20	
46	Id.	. d., s.	35,00	
47	Id.	. d., s.	36,00	
48	Id.	. d., s.	37,00	
49	Id.	. d., s.	38,00	
50	Sable gris bleuâtre fin, argileux	. d., s.	39,00	
51	Id.	. d., s.	40,00	
52	Argile gris foncé, légèrement plastique	. d., s.	40,80	
53	Id., plus plastique	. d., s.	42,00	(Yc), 0 ^m ,20.
54	Argile sableuse gris foncé.	. d., s.	43,00	
55	Id.	. d., s.	44,00	

56	Argile gris foncé schistoïde plastique	d., s.	44,60	} (Yc), 6 ^m ,20.
57	Id.	d., s.	45,50	
58	Id.	d., s.	46,50	
	Id. jusque		47,00	
Le sondage a été effectué sans tubage depuis 35 mètres jusqu'à 47 mètres.				

VI

8 mai 1901.

Pl. Bruxelles. — *Sondage effectué dans le jardin de l'imprimerie de la rue Pachéco, 69.*

Cote : 53,87.

1	Sable, briques et chaux remaniés	d., s.	0,00	1,00	} Remanié, 1 ^m ,90.
2	Id., avec grès lustrés	d., s.	1,00	0,90	
3	Sable quartzeux jaunâtre avec grès lustrés.	d., s.	1,60	1,10	} Eocène moyen. Bruxelien (B), 6 ^m ,10.
4	Id.	d., s.	5,00	1,00	
5	Id.	d., s.	4,00	0,40	
6	Id.	d., s.	4,40	0,80	
7	Id.	d., s.	5,20	0,80	
8	Id., avec grès lustrés altérés	d., s.	6,00	1,00	
9	Sable quartzeux blanchâtre	d., h.	7,00	1,00	
	Eau très peu abondante.		7,50		
10	Argile sableuse jaunâtre et grès blanchâtre	d., s.	8,00	1,00	
11	Argile sableuse jaunâtre bigarrée de grisâtre	d., s.	9,00	0,80	
12	Sable grisâtre fin.	l. m., h.	9,80	1,20	} Eocène inférieur. Ypresien (Yd), 8 mètres.
	Eau très peu abondante.		9,80		
Rail			10,12		
13	Sable grisâtre fin	l. m., h.	11,00	1,00	
14	Sable grisâtre, légèrement ferrugineux	l. m., h.	12,00	0,50	
15	Sable gris jaunâtre, légèrement argileux.	d., s.	12,50	0,80	
16	Sable grisâtre fin	l. m., h.	13,50	0,70	
17	Sable gris jaunâtre fin, remontant légèrement dans les tubes	m., h.	14,00	0,80	
18	Sable gris jaunâtre fin, légèrement argileux	d., s.	14,80	0,70	
19	Id.	l. m., h.	15,50	0,50	
	Id. jusque		16,00	10,00	

VII

Pl. Bruxelles. — *Sondage effectué dans le petit réduit de la caserne des Grenadiers formant le coin de la rue des Sables et de la rue Montagne de Sion.*

Cote : 28,72.

1	Sable, briques et grès bruxelliens remaniés	d., s.	0,00	} Remanié, 2 ^m ,50.
2	Id.	d., s.	1,00	
Rail			1,85	
3	Id.	d., s.	2,00	

4	Sable quarizeux grisâtre et jaunâtre, avec grès lustré et cailloux de silex roulé	d., l. h.	2,50	} Quaternaire inférieur. Campinien, 920. 3 ^m ,50.
5	Id.	d., l. h.	3,20	
6	Sable limoneux durci gris blanchâtre	d., s.	4,00	
7	Sable quartzeux jaunâtre, d'origine bruxellienne	d., l. h.	5,00	
8	Id., avec grès et cailloux	d., h.	5,50	
	Eau peu abondante.		5,50	
9	Sable gris jaunâtre fin	l. m., h.	6,00	} Éocène inférieur, Ypresien (Yd), 2 mètres.
10	Id., remontant légèrement dans les tubes	m., h.	7,00	
	Jusque		8,00	

VIII

14 mai 1901.

Pl. Bruxelles. — Sondage effectué dans la cour de la caserne des Grenadiers.

Cote : 51,56.

1	Sable quartzeux gris, fragments de charbon et briques remaniés	d., s.	0,00	1,00	} Remanié 1 mètre.
2	Argile jaune	d., s.	1,00	1,00	
3	Id.	d., s.	2,00	0,00	Éocène inférieur.
4	Sable gris jaunâtre fin	d., s.	2,60	0,90	Ypresien (Ydm), 1 ^m ,60.
5	Id., légèrement glauconifère	d., l. h.	3,50	1,00	} (Yd), 12 ^m ,90.
6	Id., avec quelques fines paillettes de mica	l. m., h.	4,50	1,00	
	Eau peu abondante.		5,00		
7	Sable gris jaunâtre fin, avec quelques petites linéoles argileuses	d., s.	5,50	0,50	
8	Sable gris jaunâtre fin argileux.	d., s.	6,00	0,80	
Ball			6,76		
9	Sable grisâtre fin.	l. m., h.	6,80	0,70	
	Eau peu abondante.		7,50		
10	Sable grisâtre fin, avec parties argileuses	d., h.	7,50	0,70	
11	Sable grisâtre fin	l. m., h.	8,20	0,80	
12	Id.	l. m., h.	9,00	1,00	
13	Id.	l. m., h.	10,00	0,80	
14	Id., avec parties d'argile plastique.	d., s.	10,80	1,20	
15	Id., avec parties argileuses	d., s.	12,00	0,70	
16	Sable grisâtre fin.	m., h.	12,70	1,50	
17	Id.	l. m., h.	14,00	1,00	
18	Id., finement glauconifère	l. m., h.	15,00	0,50	
	Id., jusque.		15,50	15,50	

IX

18 mai 1901.

Pl. Bruxelles. — *Sondage effectué dans la cour des bureaux du chemin de fer de l'État, rue de Berlaumont, 14.*

Cote : 55,24

1	Sable gris sale et briques remaniées	d, s.	0,00	1,00	Remanié, 6 ^m ,50.
2	Id.	d, s.	1,00	1,00	
3	Id., avec débris de grès	d, s.	2,00	1,00	
4	Id., avec chaux	d, s.	3,00	1,00	
5	Id.	d, s.	4,00	1,00	
6	Id.	d, s.	5,00	1,00	
7	Id.	d, s.	6,00	0,50	
8	Sable grisâtre fin, légèrement glauconifère	d, s.	6,50	0,70	Sable Ypresien, 8 ^m ,20
9	Id.	d, l. h.	7,00	1,00	
10	Id.	d, l. h.	8,00	1,00	
Rail			8,50		
11	Id., parfois un peu durci	d, l. h.	9,00	1,00	
12	Id.	d, l. h.	10,00	0,80	
13	Id., avec parties argileuses	d, s.	10,80	1,20	
14	Id.	d, s.	12,00	0,50	
Eau très peu abondante			12,50		
15	Sable grisâtre fin, légèrement glauconifère	l. m, h.	12,50	0,50	
16	Id.	l. m, h.	13,00	1,00	
17	Id., parfois un peu durci	l. m, h.	14,00	0,50	
	Id., jusque		14,50		

X

21 mai 1901.

Pl. Bruxelles. — *Sondage effectué dans la cour de M. Maes, rue des Longs-Chariots, 15.*

Cote : 51,83

1	Sable noirâtre remanié avec débris de chaux	d, s.	0,00	1,00	Remanié, 2 ^m ,20.
2	Dépôt argilo-sableux remanié	d, s.	1,00	0,80	
3	Id., jaunâtre graveleux, avec fragments de grès et cailloux remaniés	d, s.	1,80	0,40	
4	Argile sableuse jaune	d, s.	2,20	0,80	Quaternaire inférieur. Campinien 920, 6 ^m ,40
5	Id., légèrement glauconifère	d, s.	5,00	1,00	
6	Sable argileux jaune, légèrement glauconifère	d, s.	4,00	1,00	
7	Id.	d, s.	5,00	1,00	

8	Argile sableuse jaune	d, s.	6,00	0,80	Quaternaire inférieur. Campinien 920, 6 ^m ,40.
9	Id., avec fragments de grès et cailloux	d, h.	6,80	1,20	
Rail			6,85		
Eau très peu abondante.			7,00		
10	Sable quartzeux jaune sale, avec fragments de grès et quelques cailloux	d, h.	8,00	0,60	Éocène inférieur. Ypresien. (Yd), 5 ^m ,90.
11	Sable grisâtre fin, légèrement glauconifère.	l. m, h.	8,60	1,40	
12	Id.	l. m, h.	10,00	0,50	
13	Sable rouge passant à la limonite	d, s.	10,30	0,50	
14	Sable grisâtre fin	l. m, h.	11,00	1,00	
15	Id.	l. m, h.	12,00	1,00	
16	Id.	l. m, h.	13,00	1,00	
17	Id.	l. m, h.	14,00	0,20	
18	Id., devenant argileux	d, s.	14,20	0,50	
Id., jusque			14,50		

XII

29 mai 1901.

Pl. Bruxelles. — Sondage effectué dans le grand terrain de la rue Nuit-et-Jour.

Cote : 20,50.

1	Sable et grès remaniés avec briques.	d, s.	00,0	Remanié, 2 mètres.
2	Id., noirâtre	d, s.	1,00	
3	Id., bigarré et tourbeux	d, s.	2,00	Tourbe, 0 ^m ,20.
4	Sable quartzeux jaunâtre, avec parties un peu argileuses	d, s.	2,20	Quaternaire inférieur. Campinien 920, 5 ^m ,50.
5	Sable quartzeux jaune, avec fragments de grès et cailloux de silex roulés	d, l. h.	2,90	
6	Sable argileux jaunâtre	d, s.	3,40	
7	Id., avec grès et cailloux de silex roulés	d, l. h.	4,50	
Rail			4,50	
Eau peu abondante.			5,40	
8	Sable grisâtre fin.	l. m, h.	5,50	Éocène inférieur. Ypresien. (Yd), 5 ^m ,50.
9	Sable gris jaunâtre devenant argileux	d, s.	6,40	
10	Id.	d, s.	7,50	
11	Sable grisâtre fin.	l. m, h.	8,40	
12	Id., avec grès lustrés, remontant légèrement dans le tube	l. m, h.	9,00	
13	Sable grisâtre fin.	l. m, h.	9,80	
Id. jusque			11,00	

XIII

6 juin 1901.

PI Bruxelles — Sondage effectué dans le petit terrain de la rue *Nuit-et-Jour*.

Cote : 30,10.

1	Maçonneries	0,00	} Remanié, 1 ^m ,60.
2	Sable argileux, avec grès et cailloux de silex roulés. d., l. h	1,60	
3	Sable argileux jaune brunâtre, avec cailloux de silex roulés . d., l. h	2,30	} Quaternaire inférieur Campinien 920, 2 ^m ,40.
4	Id d., l. h.	3,80	
	Eau très peu abondante.	4,00	
5	Sable gris pâle fin l. m., h.	4,00	} Sable ypresien (Yd), 2 ^m ,20.
6	Id l. m., h.	5,00	
Rail		5,10	
7	Sable grisâtre argileux d., s.	6,20	} (Ydm), 2 ^m ,40.
8	Sable jaunâtre argileux, légèrement ferrugineux d., s.	7,00	
9	Sable grisâtre argileux d., s.	7,80	
10	Argile sableuse devenant plastique gris foncé. d., s.	8,30	} (Yd), 0 ^m ,70.
11	Sable gris pâle fin l. m., h.	8,60	
12	Argile plastique gris foncé d., s.	9,50	} (Ydm), 0 ^m ,40.
13	Sable gris pâle fin l. m., h.	9,70	
14	Id., remontant légèrement dans le tube m., h.	10,40	} Yd), 1 ^m ,80.
15	Sable gris fin argileux d., s.	11,50	
16	Sable argileux gris foncé d., s.	12,30	} (Ydm), 5 ^m ,50.
17	Id. d., s.	13,50	
18	Id. d., s.	14,30	
19	Sable gris foncé, légèrement argileux d., s.	15,00	
20	Id. d., s.	16,00	} Eau remontant dans les tubes jusqu'à 5 ^m ,50 du sol
		16,80	
21	Sable gris foncé fin, légèrement argileux l. m., h.	16,80	} Sable ypresien (Yd), 6 ^m ,20.
22	Id. d., s.	17,70	
23	Id. d., s.	19,00	
24	Sable gris fin remontant dans les tubes m., h.	19,50	
25	Id. m., h.	21,00	} Ypresien (Ydm), 11 ^m ,50.
26	Id. m., h.	22,00	
27	Sable argileux gris plus foncé passant à l'argile d., s.	23,00	
28	Id. d., s.	24,00	
29	Id. d., s.	23,00	} Ypresien (Ydm), 11 ^m ,50.
30	Id. d., s.	26,00	
31	Id. d., s.	27,00	
32	Sable argileux gris. d., h.	28,00	
	Eau très abondante	28,00	
33	Sable argileux gris assez foncé passant à l'argile d., s.	29,00	

34	Argile sableuse gris foncé passant à l'argile plastique	d, s.	29,50	Ypresien (Ydm), 11 ^m ,50.
35	Id.	d, s.	30,50	
36	Id.	d, s.	31,56	
37	Id.	d, s.	32,50	
38	Argile sableuse gris foncé	d, s.	33,50	
39	Argile gris foncé agglutinée avec sable quartzeux	d, s.	34,50	

N. B. — Le sondage a dû être abandonné par suite de la rupture de tiges au fond du puits.

XXII

Pl. Bruxelles. — *Sondage effectué dans le jardin de la maison de la rue des Ursulines, 49.*

Cote : 33,92.

1	Sable et briques	d, s.	0,00	Remanié.
2	Sable quartzeux jaunâtre avec grès	d, s.	2,50	Campinien.
3	Id.	d, s.	3,50	
4	Id.	d, s.	4,50	
5	Argile sableuse gris jaunâtre	d, s.	5,20	
6	Sable jaunâtre fin	d, s.	6,00	
7	Id.	d, l, h.	6,00	
8	Id, avec un petit grès fossilifère	d, h.	7,50	
	Eau peu abondante.		7,50	

Rail 8,12

9	Sable jaunâtre fin et grès fossilifères	m, h.	9,00	Sable ypresien.
10	Sable jaunâtre fin argileux	d, s.	9,50	
11	Id.	d, l, h.	9,90	
	Eau peu abondante.		11,00	
12	Sable jaunâtre fin	m, h.	11,00	
13	Id.	m, h.	11,50	
14	Id, remontant légèrement dans les tubes.	m, h.	12,00	
15	Id.	m, h.	13,50	
16	Argile sableuse jaunâtre fin	d, s.	14,60	
17	Sable jaunâtre fin	d, l, h.	15,00	
18	Sable argileux jaunâtre fin.	d, s.	16,00	
	Id. jusque		17,00	

XXIV

Pl. Bruxelles. — *Sondage effectué dans le jardin de la maison portant le numéro 27 de la rue de l'Empereur.*

Cote : 32,25.

1	Sable, briques et grès.	d, s.	0,00	Remanié.
	Eau peu abondante.		3,50	

2	Sable quartzeux jaunâtre	d., h.	4,40	} Campinien.
3	Id., avec cailloux	d., h.	6,00	
4	Sable jaunâtre fin	m., h.	7,00	
Rail 7,05				
5	Id., remontant de 1 mètre dans les tubes	m., h.	8,00	} Ypresien.
6	Argile sableuse jaunâtre	d., s.	8,90	
	Eau		10,30	
7	Sable jaunâtre fin remontant, après un quart d'heure de repos, de 2 mètres dans les tubes.	m., h.	10,30	
8	Sable jaunâtre fin	m., h.	11,00	
9	Id.	m., h.	12,00	
10	Id.	m., h.	13,00	
11	Id.	m., h.	14,00	
	Id. jusque		14,30	

XXV

Pl. Bruxelles. — Sondage effectué dans la cour de l'École n° 18, de la rue de Schaerbeek.

Cote : 59,37.

1	Sable, briques et grès.	d., s.	0,00	} Remanié.
2	Sable quartzeux jaunâtre avec grès.	d., s.	5,00	
3	Id.	d., s.	6,00	
4	Id.	d., s.	7,00	
5	Id.	d., s.	8,00	
6	Id., devenant un peu humide à partir de 9 ^m ,50	d., s.	9,00	
7	Argile sableuse jaunâtre	d., s.	9,90	} Bruxellien.
	Eau		11,30	
8	Sable jaunâtre fin	l. m., h.	11,30	
9	Id.	l. m., h.	12,00	
10	Id., remontant légèrement dans le tube	m., h.	12,60	
	Rail		13,50	
11	Sable jaunâtre fin remontant, après un quart d'heure de repos, de 1 ^m ,50 dans les tubes.	m., h.	14,00	
12	Sable jaunâtre fin	m., h.	15,00	
13	Sable jaunâtre fin argileux	d., s.	15,50	
	Eau		16,30	
14	Sable jaunâtre fin	m., h.	16,30	
15	Id.	m., h.	17,50	
16	Id.	l. m., h.	18,00	
17	Id.	l. m., h.	19,00	
	Id., jusque		20,00	

XXVI

Pl Bruxelles. — Sondage effectué dans la cour de la maison portant
le numéro 46 de la rue de l'Escalier.

Cote : 58,10.

1	Sable, briques et grès	d., s.	0,00	Remanié.
2	Sable jaunâtre argileux, avec cailloux	d., s.	2,50	Campinien.
3	Sable jaunâtre limoneux, avec grès et cailloux	d., s.	5,00	
4	Sable jaunâtre fin	d., s.	4,40	
5	Id., avec fragments de grès ferrugineux	d., s.	6,00	
6	Sable jaunâtre fin	d., s.	0,00	
7	Id.	d., l. h.	10,00	Sable ypresien.
	Eau peu abondante		11,50	
8	Sable jaunâtre fin	d., l. h.	11,50	
	Rail		12,90	
9	Id., remontant légèrement dans le tube	m., h.	15,00	
10	Sable jaunâtre fin	m., h.	15,00	
11	Id.	m., h.	10,00	
12	Id.	m., h.	17,00	
13	Sable jaunâtre fin, argileux	d., s.	17,50	
	Id., jusque		18,00	

XXVII

Pl Bruxelles. — Sondage effectué dans la cour de la maison portant
le numéro 19 de la rue d'Or.

Cote : 53,87.

1	Sable et briques.	d., s.	0,00	Remanié.
2	Sable quartzeux jaunâtre, avec cailloux	d., s.	2,60	Campinien.
3	Id.	d., s.	4,00	
4	Sable jaunâtre fin, légèrement argileux	d., s.	5,00	
5	Id.	d., l. h.	6,50	
	Eau peu abondante.		8,80	
6	Sable jaunâtre fin	l. m., h.	8,80	Ypresien.
7	Id.	m., h.	10,00	
	Rail		10,67	
8	Sable jaunâtre fin remontant, après un quart d'heure de repos, de 2 mètres dans les tubes	m., h.	11,50	
9	Sable jaunâtre fin	m., h.	15,00	
10	Sable jaunâtre fin, très argileux	d., s.	15,30	
	Eau assez abondante		14,70	
11	Sable jaunâtre fin	l. m., h.	14,70	
12	Id.	m., h.	16,00	
	Id. jusque.		17,00	

XXVIII

Pl. Bruxelles. — *Sondage effectué dans le jardin de la Brasserie Allemande de la rue de la Madeleine, 60.*

Cote : 34,15.

1	Sable et briques.	.d., s.	0,00	Remanié.
2	Sable quartzeux jaunâtre, avec grès et cailloux.	.d., s.	2,00	Campinien.
3	Sable jaunâtre fin, légèrement argileux.	.d., s.	2,60	
4	Id.	.d., s.	3,00	
	Eau peu abondante.		6,50	
5	Sable jaunâtre fin.	l. m., h.	6,50	
6	Id., remontant légèrement dans le tube.	m., h.	7,50	
7	Sable jaunâtre fin.	m., h.	8,50	
	Rail		9,15	
8	Sable jaunâtre fin remontant, après un quart d'heure de repos, de 1 ^m ,50 dans les tubes.	m., h.	10,00	Sable ypresien.
9	Sable jaunâtre fin.	m., h.	11,00	
10	Id., remontant de 3 mètres dans les tubes.	m., h.	12,00	
11	Sable jaunâtre fin.	m., h.	13,00	
12	Sable jaunâtre fin, argileux.	.d., s.	13,50	
13	Sable jaunâtre fin.	.d., l. h.	14,00	
	Id. jusque.		14,50	

XXIX

12 septembre 1901.

Pl. Bruxelles. — *Sondage effectué dans la rue Montagne des Géants.*

Cote de niveau : 34,51.

1	Sable et briques remaniés.	.d., s.	0,00	Remanié (R), 6 ^m ,80.
2	Sable quartzeux jaunâtre.	.d., s.	6,80	
3	Id., un peu plus pâle.	.d., l. h.	8,00	
	Rail		8,50	
4	Id., remontant légèrement dans le tube.	m., h.	9,00	Bruxellien (B), 5 ^m ,10.
	Eau peu abondante à 9 mètres.			
5	Grès lustrés.		9,80	
6	Argile jaunâtre.	.d., s.	9,90	
7	Sable fin jaunâtre.	l. m., h.	10,80	
8	Sable grisâtre remontant de 1 ^m ,50 dans le tube.	m., h.	12,00	
9	Id., remontant de 2 ^m ,50.	m., h.	13,50	Ypresien (Yd), 3 ^m ,10.
10	Id.	m., h.	14,00	
11	Sable fin argileux jaunâtre.	.d., s.	14,60	
12	Id., jusque.		15,00	

XXX

14 septembre 1901.

Pl Bruxelles. — *Sondage effectué dans la cour du Collège Saint-Michel, rue des Ursulines.*

Cote de niveau : 27,60.

1	Sables et briques remaniés	d, s	0,00	} Remanié (R), 0 ^m ,50.
2	Sable quartzeux jaunâtre, avec grès lustré	d, s.	0,50	
Rail 1,10				
3	Sable quartzeux demi-fin blanc jaunâtre, avec grès lustré		2,00	} Bruxellien (B), 3 ^m ,10
4	Sable quartzeux jaune, avec grès lustre	d, h.	3,00	
	Eau peu abondante à		5,60	
5	Sable quartzeux jaune pâle demi-fin, avec grès lustré	m., h.	4,00	} Ypresien (Yd), 5 ^m ,40.
6	Sable fin grisâtre	m, h.	5,60	
7	Id	m., h.	7,00	
8	Id., remontant de 1 ^m ,50 dans les tubes	m., h.	8,00	
9	Id., argileux	d., s.	8,80	
10	Id., jusque		9,00	

XXXIII

Pl. Bruxelles. — *Sondage effectué dans le jardin de la maison portant le numéro 38 de la rue Saint-Lazare.*

Cote : 27,80.

1	Sable avec grès et briques	d, s	0,00	Remanié.
Rail 3,00				
2	Sable quartzeux jaunâtre, avec grès.	d., s.	4,20	} Bruxellien.
3	Id.	d., s.	5,00	
4	Id.	d., h.	6,00	
	Eau peu abondante		6,50	
5	Id.	m, h.	7,00	} Sable ypresien.
6	Sable jaunâtre fin	d, h.	7,50	
7	Argile gris jaunâtre fin	d., s	8,10	
8	Sable gris jaunâtre fin	d., h	8,80	
9	Sable gris jaunâtre fin, argileux	d, s.	9,50	
10	Sable jaunâtre fin	l. m., h	9,60	
	Id jusque		10,00	

XXXIV

Pl. Bruxelles. — *Sondage effectué dans la cour de l'école de la rue de Berlaimont, 54.*

Cote : 53,20.

1	Sable, briques et grès	d., s.	0,00	} Remanié.
	Rail		8,59	
2	Sable, briques et grès	d., l. h.	9,00	} Ypresien.
3	Sable jaunâtre fin	d., l. h.	10,00	
	Eau peu abondante.		11,20	
4	Sable jaunâtre fin	m., h.	11,20	
5	Id., remontant, après une heure de repos, de 2 mètres dans les tubes	m., h.	12,00	
6	Sable jaunâtre fin argileux	d., s.	12,80	
7	Id.	d., s.	14,00	
	Id. jusque		14,50	

XXXV

4 octobre 1901.

Pl. Bruxelles. — *Sondage effectué dans la rue Sainte-Gudule, en face du numéro 10.*

Cote de niveau : 54,52.

1	Mur maçonné en grandes briques rouges de pied	d., s.	0,00	} Remanié (R), 2 ^m ,10.
2	Sable fin, gris jaunâtre	d., s.	2,10	
3	Id.	d., s.	4,00	} Ypresien (Yd), 13 ^m ,90.
4	Sable fin, argileux, gris jaunâtre	d., s.	4,50	
5	Sable fin, gris jaunâtre	d., s.	4,80	
6	Id.	d., l. h.	6,00	
7	Id., légèrement argileux	d., l. h.	7,00	
8	Id.	d., l. h.	8,00	
	Eau peu abondante à 9 mètres.			
9	Id.	d., h.	9,00	
	Rail		9,25	
10	Sable fin gris jaunâtre	d., h.	10,00	
11	Id., légèrement argileux	d., s.	10,40	
12	Id.	d., s.	11,00	
13	Sable fin gris	l. m., h.	12,00	
14	Id.	m., h.	12,60	
	A 15 mètres, le sable remonte de 1 ^m ,50 dans les tubes.			
15	Sable fin gris jaunâtre, légèrement argileux	d., s.	13,50	
	Eau assez abondante remontant à 9 mètres du sol.			
16	Sable fin grisâtre	m., h.	14,00	
17	Id., remontant de 2 ^m ,50 dans les tubes.	m., h.	15,00	
	Id. jusque		16,00	

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 24 JULI 1903.

Begrooting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven
voor het dienstjaar 1902 ⁽¹⁾.

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

In een verslag over de Buitengewone Begrooting voor 1896, zegde de Middenafdeeling :

« Eenparig drukte de Middenafdeeling haar leedwezen uit over het toene-
» men van de noodlottige gewoonte om de Buitengewone Begrooting eerst op
» het einde van den gewonen zitting over te leggen, als er hoogstens twee
» of drie zittingen kunnen besteed worden aan de beraadslaging daarover.
» In zulke omstandigheden, wordt het noodige toezicht, dat de Wetgevende
» Kamers over een aanzienlijk deel der openbare uitgaven hebben uit te
» oefenen, schier denkbeeldig, want alle ernstig onderzoek van die Begroo-
» ting is onmogelijk. Op dien toestand vestigt zij de bijzondere aandacht
» der Regeering, en vraagt haar om voor den toekomenden zitting daarop te
» letten, in het goed begrepen belang van den Staat. Wellicht kunnen de
» buitengewone kredieten worden gesplitst en bij den aanvang van iederen
» zitting aan de Kamers voorstellen tot uitgaven gedaan, die bepaald zouden
» blijven, de andere tot later voorbehouden. »

Harerzijds zegde ons de Middenafdeeling in 1900 :

« ... Het valt te betreuren dat de omstandigheden de Kamer geen tijd

(¹) Wetsontwerp, n° 192.

(²) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer SCHOLLAERT, *voorzitter*, bestond uit de heeren DEGROOTE, DUFRANE, HELLEPUTTE, CARTON DE WIART, HUBERT, HYMANS.

» overlaten om aan die verschillende en aanzienlijke werken het grondig
» onderzoek toe te wijden dat zij verdienden. »

Het volgend jaar, luidden hare opmerkingen aldus :

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

De in 1901 zwak uitgedrukte wensch werd in 1902 niet verwezenlijkt.

Het verslag over de Begrooting voor dat jaar vangt aan met deze ontmoedigende en ontmoedigende woorden :

« Wij zullen niet breedvoerig ons leedwezen uitdrukken, omdat wij de Buitengewone Begrooting niet naar behooren kunnen onderzoeken. Dat ware eene alledaagschheid.

» Sedert jaren kan de Buitengewone Begrooting niet meer grondig worden onderzocht in de Kamer. Te nauwernood vindt deze den tijd om daarover te stemmen. »

Ieder jaar worden dezelfde opmerkingen gemaakt, zonder dat er op eenige verbetering hoegenaamd is te wijzen, zelfs zonder dat wij de hoop mogen behouden dat betreurenswaardig stelsel te zien veranderen.

Begrijpelijk is het dat bijzondere omstandigheden den tijd, aan de Kamer tot het onderzoeken van de Begrooting gelaten, kunnen beperken tot min dan den behoorlijken termijn. Doch wat slechts eene zeldzame uitzondering dient te wezen, is regel geworden en dat valt te betreuren.

Sedert 1886 werd de Begrooting onderzocht, er over beraadslaagd en gestemd in omstandigheden welke bijgaande tabel vermeldt :

JAAR.	Bedrag.	Datum waarop het wetsontwerp werd overgelegd.	Datum waarop de zitting werd gesloten.	Getal dagen tusschen het overleggen en de stemming.
1886 ⁽¹⁾	57,000,000	12 Januari.	11 Mei.	123
1887	49,000,000	8 Februari.	14 Juni.	126
1888	52,000,000	10 April.	19 Mei.	39
1889	56,000,000	28 Mei.	10 Augustus.	74
1890	64,000,000	29 April.	17 Mei.	18
1891	60,000,000	2 Juni.	14 Augustus.	73
1892	61,000,000	24 Maart.	14 Mei.	51
1893	50,000,000	4 Mei.	18 Augustus.	106
1894	50,000,000	18 Mei.	12 Juni.	25
1895	58,000,000	12 Juni.	23 Augustus.	72
1896	56,000,000	2 Juni.	18 Juni.	16
1897	57,000,000	25 Juni.	4 Augustus.	40
1898	71,000,000	19 April.	5 Mei.	16
1899	72,000,000	15 Juni.	25 Augustus.	71
1900	135,000,000	11 April.	5 Mei.	24
1901	90,000,000	12 Juli.	8 Augustus.	25
1902	141,000,000	15 April.	7 Mei.	22
1903	152,000,000	7 Juli.	31 Juli.	24 (waarschijnlijk).

De Kamer zal opmerken dat naarmate het bedrag der Begrooting verhoogt, de tijd om ze te onderzoeken vermindert.

Ziehier wat dit jaar geschiedde :

De Begrooting werd Dinsdag 7 Juli overgelegd, Donderdag 9 Juli rondgedeeld. Des anderendaags vergaderden de afdeelingen. Vijf harer eindigden hare werkzaamheden denzelfden dag, in eene vergadering van nagenoeg één uur. De zesde afdeeling hield Dinsdag 14 Juli eene tweede vergadering.

De Middenafdeeling kwam Donderdag 16 en Vrijdag 17 Juli bijeen. Deze vergaderingen werden besteed aan het lezen van de processen-verbaal der afdeelingen en aan eene korte algemeene beraadslaging.

Woensdag 22 Juli vergaderde zij om kennis te nemen van het antwoord der Regeering op de gestelde vragen.

Vrijdag 24 Juli hoorde zij de lezing van het verslag, dat denzelfden dag werd overgelegd op het bureau der Kamer.

De Kamer gaat den 31 Juli uiteen; wordt het verslag den 28 Juli rondgedeeld, dan beschikt zij over slechts drie dagen om te beraadslagen en te stemmen over de Begrooting, ongeminderd de andere punten die aan hare dagorde staan.

Is het dus te verwonderen dat er hevig wordt geklaagd over zulken toestand?

Hoe kunnen de afdeelingen, de Middenafdeeling, de Kamer dus ernstig hare zending vervullen?

Welnu, dit jaar is deze taak bijzonder gewichtig. De uitvoering der verbinding Noord-Zuid, een werk van overgroot belang, niet enkel met het

⁽¹⁾ Tot in 1873, dragen de wetten betreffende de buitengewone uitgaven den naam van « wetten waarbij kredieten worden verleend voor het uitvoeren van werken van openbaar nut. » Sedert 1885, werd de Buitengewone Begrooting voorgesteld in een afzonderlijk wetsontwerp.

oog op de hoofdstad, maar ook op de inrichting van ons gezamenlijk spoorwegnet; de overeenkomst met de stad Brussel voor het afbreken en herbouwen van eene gansche wijk der hoofdstad; het algemeen onderzoek van den geldelijken toestand, waartoe de Regeering door hare Inleidingsnota de Kamer niet zonder reden uitnoodigt; tal van andere vraagstukken zouden een ernstig en grondig onderzoek vergen.

Eischt de aard van het parlementair stelsel dat er ieder jaar wordt beraadslaagd over de gewone begrotingen, nog veel dringender is dit noodig voor de Buitengewone Begroting.

Gewone begrotingen betreffen enkel het tegenwoordige en bekrachtigen eenvoudig verworven toestanden; doch de Buitengewone Begroting beslist over de toekomst.

Van haar hangt grootendeels, met de uitbreiding onzer huishoudkundige inrichting, 's lands voorspoed af, op het gebied van nijverheid en koophandel.

Welnu, men mag niet zeggen dat in de bestaande omstandigheden het toezicht der Kamer, hare deelneming aan het opmaken van de Begroting op het punt staan volkomen denkbeeldig te worden.

Vermindert men buitenmate den tijd tusschen het overleggen der Begroting en het einde van den zittijd, zoo maakt men het onderzoek der Begroting onmogelijk.

Wij ontkennen geenszins dat de Kamer voor een deel aansprakelijk is voor dezen toestand, doch harerzijds kan de Regeering hare verantwoordelijkheid niet betwisten.

In geen Evangelie, in geene grondwet, in geene wet, in geene verordening staat geschreven dat de Kamer dit jaar den 31ⁿ Juli moet uiteengaan.

Staakt zij dien dag hare werkzaamheden, dan is 't omdat zij zulks wil, omdat zij verlangt den 1ⁿ Augustus verlof te nemen.

Anderzijds was de Regeering door niets verplicht hare Begroting eerst den 7ⁿ Juli over te leggen.

In de afdeeling waartoe hij behoorde, zegde het achtbaar hoofd des kabinets dat hij de Begroting niet vroeger overlegde, uit hoofde van het laattijdig sluiten van de overeenkomst voor de haven van Zeebrugge.

Die reden geldt niet, want niets verhinderde dat de Begroting werd overgelegd zonder die overeenkomst. Deze kon den 7ⁿ Juli afzonderlijk aan de Kamer worden onderworpen, als amendement of op zichzelf staande voorstel, en om dat eenig punt te onderzoeken, hadde de Kamer den noodigen tijd gevonden.

De meening werd geopperd om de beraadslaging, die thans in geene gewone omstandigheden geschieden kan, te verschuiven tot November. En, bracht men in dat de aanstaande zittijd kort moet wezen, men kan den gewonen datum der heropening eenige dagen vervroegen.

Desnoods kan men van nu af aan de weinig talrijke kredieten toestaan, zonder welke de aangevangen werken niet voortgezet kunnen worden.

Wordt over dat gevoelen geene uitdrukkelijke beslissing genomen, dan is 't omdat er aanzienlijke belangen zijn verbonden aan het besluit dat de Kamer zou nemen.

Doch het is te voorzien dat, moest de toestand, waarover de Kamer klaagt, zich nogmaals voordoen, eene stemming tot verdaging daarvan het logisch gevolg zou wezen.

Die stemming ware geen bewijs van wantrouwen jegens de Regeering, en zou enkel bewijzen dat de Kamer hare taak wil vervullen.

Ongetwijfeld is het voor eene Kamer aangenaam en gemakkelijk eene Regeering te bezitten, waarin zij zooveel vertrouwen stelt dat zij haar beheer niet hoeft na te gaan. Doch voor eene Regeering is het even aangenaam en gemakkelijk eene Kamer te hebben, die afziet van haar recht tot toezicht.

Niettemin komen beide aan haren plicht te kort, zoo zij het daarop aanleggen dat het vervullen van dien plicht onmogelijk wordt.

Zoo de Kamer de gewoonte neemt de Regeering niet na te gaan, wanneer zij zulks niet noodig acht, dan verliest zij de gewoonte van toezicht als het noodzakelijk is.

Maakt de Regeering zich gewoon het toezicht der Kamer te derven, zoo verliest zij de gewoonte om rekening te houden met 's lands gevoelen en zich op de Kamer te steunen voor het beheer van 's lands zaken.

Geene Regeering is onfeilbaar, geene mag verwaarloozen rekening te houden met 's lands wenschen.

Welnu, 't is de Kamer die, in ons politiek stelsel, de openbare meening vertegenwoordigt; 't is aan haar alleen toegekend 's lands wenschen aan de Regeering over te maken.

Het schijnt dat er eene crisis is ontstaan in al de landen met een parlementair stelsel.

Dit is te wijten aan verschillende oorzaken, die wij vooralsnu niet kunnen ontleden.

Om die crisis tegen te gaan, zooveel het nog mogelijk is, zal het niet overbodig wezen te rekenen op de innige samenwerking van Kamer en Regeering. Vooral laatstgemelde moet er prijs op stellen zich tegen alle verwijt te vrijwaren.

De misslagen zijner voorstanders brengen het parlementair stelsel meer in gevaar dan de aanvallen zijner bestrijders.

Algemeene beraadslaging.

Op drie vraagstukken van gansch algemeen belang werd de aandacht der Middenafdeeling tijdens de algemeene beraadslaging gevestigd.

Het eerste betreft de noodzakelijkheid van een gezamenlijk plan voor het uitbreiden van den spoorweg, noodig gemaakt door het toenemend verkeer. Verder houden wij er ons mede bezig, naar aanleiding van het onderzoek van het ontwerp tot verbinding van de Noord- met de Zuidstatie.

Noodzakelijkheid om spoediger de besliste werken te voltooien.

Op het tweede werd reeds gewezen door de voorgaande middenafdeelingen. Komen wij er op terug, dan is 't omdat er niets werd gedaan om het aangeduide kwaad te verhelpen.

Wij bedoelen de noodzakelijkheid om spoediger de aangevangen werken te voltooien.

Zoo spoedig men een werk aanvangt, zoo traag voert men het uit.

« De thans toegepaste formule *« veel werken te gelijk ondernemen en ze traagzaam uitvoeren »* dient, zegde de Middenafdeeling in 1899, te worden vervangen door : *« weinig werken te gelijk ondernemen en ze spoedig verrichten »*. »

Is het noodig dit te staven?

Zoolang een werk onvoltooid is, dient het tot niets, brengt het niets op en worden de voor dat werk besteede kapitalen noodeloos uitgegeven.

De Middenafdeeling van 1899 schatte op de overgrootte som van 7 miljoen frank al de interesten die verloren gaan ten gevolge van het traagzaam uitvoeren van de werken aan de vaart van het Centrum.

Welnu, toen verklaarde de Regeering dat de vaart in 1903 voltooid zou wezen.

Wij schrijven 1905, en nog zijn drie ophalers te maken. De aanbesteding dier werken is niet eens aangekondigd! De Regeering voorziet de voltooiing der werken voor 1906. In afwachting zijn het geene schepen die men in de vaart ziet, maar koeien die op den bodem grazen! En er zullen nog eenige millioenen zijn toe te voegen aan de thans reeds verloren 7 miljoen.

Niemand zal den achtbaren Minister van Financiën en Openbare Werken, noch het onder zijn gebied staande Bestuur van Bruggen en Wegen, beschuldigen van gebrek aan werkzaamheid.

Zoozeer als wij, betreuren zij den toestand waarop wij wijzen.

Van waar komt dan het kwaad? Wat is het middel daartegen?

Het kwaad ligt vooral hierin, dat er te veel werken ineens worden ondernomen. Aldus worden de sommen, waarover men beschikt, verbrókkeld, in plaats van besteed aan een klein getal werken.

Het personeel van Bruggen en Wegen is te beperkt. De uitvoering van werken van algemeen nut nam overgrootte verhoudingen aan. Nooit werd in België zooveel gewerkt als thans.

Welnu, het technisch personeel is nauwelijks met enkele eenheden vermeerderd.

Toch ligt de hoofdzaak in slechte inrichting van het korps der Bruggen en Wegen. De Middenafdeeling heeft geen tijd om dit zoo gewichtig vraagstuk te doorgronden. Zij kan er enkel op wijzen.

Doch wil de Kamer weten tot welken uitslag men kan geraken, zoo de uitvoering onzer openbare werken anders wordt geleid, dan volstaat het te denken aan eenige feiten, die haar onder het oog komen.

De uitvoering der vaart van het Centrum zal acht en twintig jaar vergen, ondersteld dat zij in 1906 voltooid weze. De vaart zal 22 miljoen kosten. De werken der haven van Brugge, van Zeebrugge (Heist) met inbegrip van het haar verbindend zeekanaal, werden in 1896 aangevangen. Waarschijnlijk zullen zij in 1905 voltooid zijn. Zij zullen 55 miljoen kosten.

Dus zullen zij verricht zijn in driemaal minder tijd en twee en half maal zooveel kosten.

En toch zijn zij merkkelijk moeilijker te verrichten dan de vaart van het Centrum.

Tot verbreding der vaart van Charleroi naar Brussel werd in 1834 besloten. Tot hiertoe zijn 28 millioen verteerd. Er is nog evenveel uit te geven. Gaan de werken met dezelfde snelheid vooruit, dan zullen zij in 1952 zijn voltooid.

Wordt de gunstigste verwachting der Regeering verwezenlijkt, dan zullen zij rond 1918 voltrokken zijn.

Dat werk zal 54 millioen kosten.

De uitvoering van het zeekanaal te Brussel, in 1900 aangevangen, zal in 1907 zijn geëindigd. Zij zal 30 millioen kosten. De kosten zijn nagenoeg dezelfde. De uitvoeringstijd zal nagenoeg tienmaal korter wezen!

Deze voorbeelden volstaan om te bewijzen dat het mogelijk is onze openbare werken in een veel korter tijdsbestek uit te voeren.

Is 't mogelijk, dan moet het. Er bestaat geene reden om aldus te handelen, en er zijn er zeer vele en zeer ernstige om anders te werk te gaan.

Laat ons aanmerken dat er daarom jaarlijks niet meer geld moet worden uitgegeven; het anders uit te geven volstaat. Verre van er meer uit te geven, zal men er zelfs minder kunnen aan besteden, en verteert men zooveel, dan kan men meer werken uitvoeren, welke meer en onmiddellijker nut opleveren.

Vergelijkt de verschillende Buitengewone Begrotingen, sedert zoowat vijftig jaar aan de Kamer voorgesteld. Talrijke opschriften blijven er bestendig in, zoodat een goed deel van deze Begrooting als 't ware kan afgegoten worden.

Het minste werk, een weg van enkele kilometer ten plattelande, bij voorbeeld, vergt onwaarschijnlijken tijd. Het volk begrijpt niet waaraan die betreurenswaardige traagheid is toe te schrijven, en geen middel is er om het hem wijs te maken. Het wijt zulks aan de ambtenaars, aan zijne vertegenwoordigers, aan de Kamers, aan de Regeering.

Zij lijden eigenlijk door een organiek gebrek van het bestuur. Zoo men wilde, kan het gemakkelijk verdwijnen. Waarom zou men niet willen?

Onderzoek van den geldelijken toestand.

Het gedeelte der Inleidingsnota betreffende den toestand der Schatkist, het gebruik van de sedert 1879 ontleende sommen, het toenemen van de Openbare Schuld, gaf in de Middenafdeeling aanleiding tot eene belangwekkende gedachtenwisseling.

De meerderheid der Afdeeling verheugt zich met de Regeering over onzen goeden geldelijken toestand. Zij wenscht de Regeering, inzonderheid het achtbaar hoofd des Kabinets, geluk met dien toestand.

Om zich beter rekenschap te kunnen geven over den aard der zoogezegde *niet opbrengende* uitgaven, stelde de Middenafdeeling onderstaande vraag:

Vraag.

De Afdeeling vraagt om bijzonderheden over de buitengewone uitgaven,

voorkomende op bladzijden 10 en 11 der Inleidingsnota, onder het opschrift : « Niet voortbrengende uitgaven. Aankopen en bouwwerken. »

Antwoord.

Bijgaande tabel A geeft de gevraagde inlichtingen op.

Uit het onderzoek van die tabel blijkt dat te beginnen met het dienst-

TABEL A.

Zoogenaamde niet

(Andere uitgaven dan voor de

AANDUIDING DER UITGAVEN.	1898.	1896.	1897.
Onroerend openbaar domein. — Aankopen :			
Kunstberg te Brussel. — Onteigeningen	»	»	»
Aankoop van gebouwen rondom 's Gravenkasteel te Gent	49,545 29	30,379 09	»
Aankoop van de bouwvallen der Abdij van Villers en versterkingswerken.	51,150 50	1,016 40	»
Aankoop van een eigendom voor het vestigen van verschillende diensten bij het Ministerie van Financiën, Herstellings- en inrichtingswerken .	14,850 87	2,708 73	»
Hofbouwschool te Vilvoorde	»	»	»
Onroerend openbaar domein. — Gebouwen :	115,526 40	54,194 51	»
<i>Justitiepaleizen, gevangenissen en liefdadigheidsgestichten.</i>			
Bouwen en verbeteren van gevangenissen	41,826 75	64,452 81	1,250 »
Justitiepaleis te Brussel.	65,855 »	»	»
Liefdadigheids-landbouwscholen	32,709 85	»	»
Krankzinnigengestichten	54,744 40	»	»
	175,116 04	64,452 81	1,250 »
Allerhande monumenten en gebouwen.			
Paleis der Natie en ministerieele bureelen	712,757 53	176,522 14	170,816 04
Paleis in het Halve-eeuwfeestpark.	221,855 27	511,915 40	16,350 77
Postgebouwen en kantoren	270,513 84	470,557 15	681,592 43
Lokalen voor het Bestuur der rechtstreeksche belastingen, douanen en accijnzen te Antwerpen en te Meenen	188,504 99	150,852 90	»
Paleis der Prins-Bisschoppen te Luik	51,560 »	9,701 35	»
Provinciegebouwen	102,642 71	27,356 29	»
Koninklijk paleis te Laken	402,855 64	»	»
Rekenkamer	28,525 95	67,565 80	»
	1,938,774 91	1,244,451 01	868,559 24

jaar 1898, talrijke uitgaven waarop zij doelt niet meer onder de buitengewone uitgaven staan. Dat is het gevolg van de begrootingshervorming, sedert dat tijdstip ingevoerd en strekkende om op de Gewone Begrootingen (afdeeling « uitzonderlijke uitgaven ») over te brengen nagenoeg al de uitgaven in zake van beheer, krijgswezen, wetenschap en zedenleer, die vroeger op de Buitengewone Begroting werden betaald.

Tabel B behelst de samenvatting dier uitgaven van 1898 tot 1902.

opbrengende uitgaven.

staathuishoudkundige inrichting.)

1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	TOTAAL.
„	„	2,611,480 96	187,464 51	1,070,098 „	3,869,043 47
„	„	„	„	„	70,024 38
„	„	„	„	„	52,168 79
„	„	„	„	„	17,629 60
95,000 „	„	„	„	„	95,000 „
95,000 „	„	2,611,480 96	187,464 51	1,070,098 „	4,113,764 24
„	„	„	„	„	107,509 54
„	„	„	„	„	65,835 „
„	„	„	„	„	32,709 85
„	„	„	„	„	34,744 46
„	„	„	„	„	240,798 85
„	280,279 08	5,735 41	„	143,051 87	1,489,142 07
„	„	2,305 32	80,233 53	83,134 95	745,755 04
1,160,287 06	1,168,199 48	1,628,821 12	1,412,811 39	865,910 97	7,658,473 42
„	„	„	„	„	339,137 89
„	„	„	„	„	41,061 35
„	„	„	„	„	130,000 „
„	„	„	„	„	402,855 64
„	„	„	„	„	96,089 73
1,160,287 06	1,448,478 56	1,636,861 85	1,493,044 72	1,092,097 79	10,902,515 14

TABEL A (vervolg).

Zoogenaamde niets-

AANDUIDING DER UITGAVEN.	1895.	1896.	1897.
Onderwijsgestichten, muziek-conservatoriums en museums.			
Handelsmuseum	17,275 46	"	"
Staatshoogescholen	81,654 28	35,806 96	"
Staatsnormaalscholen	40,000 "	"	"
Middelbare scholen.	4,000 "	"	"
Lokalen voor het lager onderwijs.	658,193 04	"	"
Museum voor versierkunst en voor nijverheid.	"	"	"
Veeartsenijsschool	59,923 59	61,164 42	269,907 21
	841,045 87	96,971 38	269,907 21
Voorwerpen van kunst en wetenschappen, tentoonstellingen.			
Kunstwerken voor het museum van schilderijen.	47,980 "	"	"
Aankoop van Brusselsch tapijtwerk	1,594 "	"	"
Werken voor de koninklijke Bibliotheek	8,037 49	11,962 51	"
	57,411 40	11,962 51	"
Leger en burgerwacht, vestingwerken, bewapening en krijgsgebouwen.			
Nationale schietbaan.	59,770 45	"	"
Schietvelden voor de infanterie.	55,555 24	62,195 76	6,506 84
Krijgsgebouwen.	1,176,060 23	1,766,005 49	1,899,293 07
Bewapening der infanterie	764,550 "	"	"
Rijtuigen voor pakgoed en levensmiddelen, voor zieken, enz.	103,248 66	281,997 26	268,768 52
Materieel der artillerie	2,071,064 08	2,452,819 55	2,468,526 57
Antwerpens vestingwerken	180,641 58	599,930 50	796,005 64
Polygoon te Brasschaet.	11,248 81	"	"
Te waarde maken van krijgsgronden	17,445 45	23,555 08	8,715 "
Maaslijn	44,172 60	2,515 41	5,448 29
Onderbreking van spoorwegen	521 34	"	"
	4,484,058 42	5,188,819 05	5,453,761 53
Allerhande uitgaven.			
Inroepen van vreemd koper geld	976,765 69	"	"
Vergoedingen, wegens schade, in het arrondissement Charleroi verwekt tijdens de onlusten in 1886	167,581 75	414,449 91	"
	1,144,147 44	414,449 91	"
ALGEMEEN TOTAAL. . . fr.	8,770,080 65	7,055,260 96	6,595,457 98

opbrengende uitgaven (vervolg).

1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	TOTAAL.
"	"	"	"	"	17,275 16
"	"	"	"	"	117,461 24
"	"	"	"	"	40,000 "
"	"	"	"	"	4,000 "
"	"	"	"	"	638,193 04
"	"	"	18,137 87	75,108 28	93,246 15
213,412 41	73,462 57	253,832 86	373,663 20	162,328 06	1,467,695 11
213,412 41	73,462 57	253,832 86	391,801 16	237,437 24	2,377,870 70
"	"	"	"	"	47,980 "
"	"	"	"	"	1,394 "
"	"	"	"	"	20,000 "
"	"	"	"	"	69,374 "
"	"	"	"	"	59,770 43
4,281 12	6,881 04	"	"	"	135,000 "
"	"	"	"	9,282 "	4,850,640 79
"	"	"	"	"	764,580 "
"	"	"	"	"	654,014 24
1,065,662 40	"	"	"	"	8,057,872 38
85,671 24	51,182 43	191,132 72	137,580 37	5,814 98	2,046,857 46
"	"	"	"	"	11,248 81
9,740 61	91,772 34	55,222 75	182,950 70	"	569,201 93
109,028 08	90,802 33	11,780 87	4,566 57	203 52	269,418 27
6,759 14	10,646 73	4,126 86	4,026 "	5,331 14	31,411 21
1,280,043 19	251,284 87	242,263 20	529,123 64	20,631 64	17,249,985 52
"	"	"	"	"	976,765 09
"	"	"	"	"	581,831 06
"	"	"	"	"	1,558,597 35
2,748,742 66	1,773,226 "	4,744,438 87	2,401,434 03	2,420,264 67	36,512,905 80

TABEL B

Uitzonderlijke uitgaven.

Uitgaven in zake van beheer, krijgswezen, wetenschap, enz., vroeger betaald op de Buitengewone Begrooting en sedert 1895 op de Gewone Begrootingen gebracht.

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	TOTAAL.
Onroerend openbaar domein :									
a) Aankopen	49,975 86	48,220 95	280,498 00	685,568 47	108,776 07	508,875 09	59,400 05	•	1,608,215 87
b) Bouwwerken :									
Justitiepaleizen, gevangenissen en weldadigheidsgestichten.	260,258 85	158,666 14	542,575 42	674,158 47	540,757 16	1,205,875 01	1,028,562 68	1,540,600 •	5,841,251 75
Allerhande monumenten en gebouwen	543,978 42	611,567 25	2,010,504 72	491,750 •	607,005 55	952,402 54	502,210 27	520,440 •	6,109,605 53
Onderwijsgestichten, muziek-conservatoriums en museums.	804,586 45	1,066,853 13	208,805 07	1,102,151 25	1,524,422 15	1,575,576 54	2,020,592 95	4,999,805 80	15,551,569 10
Voorwerpen van kunst en wetenschap, tentoonstellingen .	24,986 84	743,800 •	604,889 17	286,525 91	816,000 •	947,850 97	95,000 •	95,169 10	5,613,999 99
Leger en burgerwacht, vestingwerken, bewapeningen, kazernen, krijgsgebouwen en gasthuizen	880 25	1,050,253 08	12,623,525 21	5,037,296 60	11,632,850 02	4,966,247 06	6,820,807 60	8,542,646 25	31,574,504 67
Allerhande uitgaven	976,755 44	949,988 50	2,846,270 66	765,140 88	471,242 75	578,708 77	1,246,281 85	772,000 •	8,606,586 81
	2,751,400 09	4,629,358 01	19,185,665 15	10,050,169 58	15,051,052 50	10,005,514 98	12,481,754 58	15,570,050 15	90,905,571 70

N. B. — Het totaal der uitzonderlijke uitgaven, zonder onderscheid, sedert 1895 op de Gewone Begrootingen gebracht, beloopt fr. 115,098,544.57.

Om te weten welke verbintenissen Regeering en Kamer aangingen, dat is welke sommen er nog zijn uit te geven voor het voltrekken van besliste of aangevangen werken, stelde de Middenafdeeling, onder artikel 1 van het wetsontwerp, de volgende vraag :

Vraag.

De Afdeeling vraagt naar de tabel van al de werken waartoe is besloten of die zijn aangevangen.

Zij verlangt te weten hoeveel tot hiertoe werd uitgegeven, hoeveel nog is te betalen voor het volvoeren van die werken, wanneer de werken werden aangevangen en wanneer zij voltooid zullen zijn.

Antwoord.

Doelt de vraag op al de werken waartoe is besloten of die zijn aangevangen en begrepen zijn in artikel 1 *van het wetsontwerp*, zoo kan daar slechts op geantwoord worden na opsporingen, opsommingen, afrekeningen, enz., die veel tijd zouden vergen.

In geval, zooals mag worden ondersteld, de vraag enkel artikel 1 *van de tabel* beoogt, wordt hier eene nota bijgevoegd met de gevraagde inlichtingen, betreffende de werken in dat artikel bedoeld.

A. — Aangevangen werken.

Volnummer.	AANDUIDING DER WERKEN.	DATUM der aanbesteding of der overeenkomst.	PRIJS (studiekos- ten inbegrepen).	SOMMEN		DATUM van den aanvang der werken.	DATUM van de voltrekking der werken.	Aanmerkingen.
				betaald	nog te betalen.			
1	Aanleggen van het eerste vak der Helle-baan (Hertogenwald).	25 Sept. 1900.	44,628 82	40,522 08	4,506 14	October 1900.	Juli 1903.	Behalve de biernaast vermelde werken, blijft nog te betalen, voor werken in beheer uitgevoerd in verschillende domeinwouden, hoofdzakelijk beplantingen, eene som van 1,650 frank.
2	Aanleggen van het eerste vak der baan Fonds de Chanion (Spa).	19 Dec. 1902.	15,828 40	7,226 15	8,602 27	December 1902.	December 1903.	
3	Delven van afwateringsgrachten in de veengronden van het Hertogenwald.	9 Mei 1903.	15,210 "	1,755 "	15,455 "	Maart 1903.	Maart 1904.	
4	Aanleggen van het tweede vak der Helle-baan (Hertogenwald).	28 Mei 1903.	21,871 "	750 "	21,121 "	Juni 1903.	Juli 1904.	
5	Aanleggen van de baan van het Milieu en van de Ermitage (Rancebosch).	30 April 1903.	1,560 "	"	1,560 "	Mei 1903.	September 1903.	
			98,898 22	50,055 81	48,844 41			

B. — Werken waartoe is besloten.

Volnummer.	AANDUIDING DER WERKEN.	NABIJ geraamde uitgave.	Aanmerkingen.
1	Aanleggen van een ruimingsweg in het Soniënbosch	12,000 »	Aan te besteden in 1903.
2	Aanleggen van brandafsluitende wegen in het Soniënbosch.	12,000 »	Te maken in 1903 en 1904.
3	Aanleggen van het laatste vak der baan Fonds de Chanion.	30,000 »	Aan te besteden in 1903.
4	Id. id. der Helle-baan	20,000 »	Id. in 1904.
5	Aanleggen van een ruimingsweg in het Rancebosch.	52,000 »	Id. in 1903.
6	Id. id. in de wouden van Conques en Sainte-Cecile	48,000 »	Id. in 1904, 1905 en 1906.
7	Voortzetting der gezondmakingswerken voor de veengronden in het Hertogenwald. . .	20,000 »	Deze som is nog jaarlijks noodig voor vijf of zes jaar.
8	Te waarde maken van braakland, door den Staat aangekocht in de Kempen, met name te Ravels (753 hectaren) en te Exel (375 hectaren).	20,000 »	Id. id. id. ten minste een tiental jaren.

De Middenafdeeling had geen tijd om de Regeering te doen opmerken hoe weinig dit antwoord overeenkomt met de vraag. De vraag was goed opgegeven als geldende *het eerste artikel van het wetsontwerp en niet het eerste artikel der tabel*. Hoe kon de Regeering onderstellen dat de Middenafdeeling zooveel belang stelt in het voltrekken van enkele ruimings- of brandafsluitingswegen in domeinwouden en eenige bebossching?

In 1904 stelde de Middenafdeeling eene dergelijke vraag, en de Regeering antwoordde er gedeeltelijk op.

De Afdeeling vroeg dat een volledig antwoord werd toegevoegd aan het ontwerp van begrooting of als afzonderlijk stuk rondgedeeld onder de leden der Kamer. Aan dit verzoek werd geen gevolg gegeven. Toch verlangen op verre na het meerendeel onzer medeleden daarover nauwkeurig te worden ingelicht. Dit jaar werd, evenals vroeger, de vraag gesteld in de afdeelingen.

Voor de Kamer is het van het grootste belang te weten hoeveel de door ons aangegane verbintenissen bedragen.

Derhalve dringt de Afdeeling opnieuw aan, opdat de Kamer worde bevredigd. Ware de gevraagde tabel opgemaakt, men zou ze gemakkelijk kunnen bijschrijven, en werd zij telken jare toegevoegd aan de Buitengewone Begrooting, de Kamer zou nauwkeurig kunnen oordeelen over den toestand, wat niet enkel voor haar een recht, maar ook een plicht is.

*
* *

Een lid doet opmerken dat het voor de Middenafdeeling onmogelijk is in zoo korten tijd grondig te beraadslagen over eene begrooting van 130 miljoen, betreffende zoo talrijke werken.

Doch, naar zijn oordeel, kan er een algemeen overzicht worden gesteld van den geldelijken toestand, en dat is van zeker belang, want het schijnt dat niet iedereen hem kent, te oordeelen naar de beknibbelingen, niet enkel vanwege de linkerzijde, die zodoende hare rol speelt, maar ook vanwege sommige leden der meerderheid.

Beschouwt men enkel het cijfer onzer schuld, dat (*Toestand der Schatkist op 1 Januari 1903*, blz. 13) 2 milliards 879 miljoen bedraagt voor de gevestigde schuld en 14 miljoen voor de vlottende, daargelaten het noodige kapitaal voor de jaarsommen nog te betalen op den afkoop van spoorwegen, telephoon, enz., en nagenoeg 350 miljoen beloopend, dan is er stellig reden om verschrikt te wezen. Die schuld vereischt (*Toestand der Schatkist*, blz. 202), voor het betalen van de interesten der gevestigde en der vlottende schuld, en voor het betalen van den interest en van de uitdelging der bij jaarsommen afgekochte spoorwegen en telephoon, eene som van nagenoeg 107 miljoen; doch er mag niet worden vergeten dat daarlegen opweegt de zuivere opbrengst der tollén en het inkomen onzer kapitalen en domeinen, die zooniet gansch, ten minste meerendeels deze som dekken; zoodat wij verkeeren in den toestand van een persoon die eene groote som heeft besteed tot aankopen van gereedschap dat den interest zijner schuld opbrengt.

Doch, kan worden aangevoerd, is men er zeker van dat dit gereedschap zulken interest zal blijven opbrengen, en is het niet gewaagd het zoo aanzienlijk te vermeerderen als men wil doen?

Het valt trouwens niet te ontkennen dat de ondernomen en de ontworpen werken nog vijf of zes jaar eene zoo groote inspanning zullen vergen, als die welke wij ons dit jaar getroosten. Daaruit volgt, dat wij in een tiental jaren nagenoeg 1 milliard onroerbaar zullen hebben gemaakt. Dat is waarlijk een heel hoog en indrukwekkend cijfer.

Doch er hoeft te worden opgemerkt dat het meerendeel dier som moet dienen tot uitbreiding van 's land inrichting op huishoudkundig gebied en verteerd zal worden aan werken die rechtstreeks interest afwerpen, als daar zijn spoorwegen, of onrechtstreeks, ten gevolge van den meerderen voorspoed des lands, bij voorbeeld havens of vaarten.

Gaan wij na welk uitwerksel de overgroote uitbreiding onzer huishoudkundige inrichting had, in de laatste jaren, voor 's lands financiën, dan gevoelen wij ons gerustgesteld.

Trouwens, in 1833 (tijdens de eerste jaren van ons volksbestaan, werden krigsbelastingen geheven, die geene vergelijking veroorloven) brachten de belastingen van allen aard 72 millioen op; zestig jaar daarna, dat is in 1893, na het invoeren van nieuwe en het verhoogen van de bestaande belastingen, beloopt zij 178 millioen, 't is te zeggen dat in zestig jaar de opbrengst der belastingen 106 millioen steeg.

Van 1893 tot 1901, steeg zij van 178 tot 244 millioen, of in zes jaar 66 millioen meer!!! Welnu, gedurende dit laatste tijdvak, werd slechts eene enkele belasting, die op alcohol, verhoogd; voor al de andere soorten van belasting was er verlaging. Alcohol bracht 58 millioen op in 1893, en 54 millioen in 1902; zoodat, ondersteld dat gansch de meerdere opbrengst (16 millioen) te danken is aan verhooging van belasting en niet aan meerder verbruik, zoo volgt daaruit dat van 1893 tot 1901, in zes jaar, zonder hoege-naamde verhooging van belasting, en enkel met ontheffing, de opbrengst vermeerderde met 66 millioen min 16 millioen, dus 50 millioen. Dat is nagenoeg de helft van de verhooging in zestig jaar tijds en dan nog vat deze in zich alle verhoogingen van belastingen of nieuwe belastingen gedurende dat tijdvak. Geen enkel land beleefde in hetzelfde tijdsbestek eene verhoging die zelfs op verre na is te vergelijken met deze.

Doch welk verschijnsel verwekte dan toch zulke vermeerdering van het belastbare binnen zoo korten tijd? Voorzeker 's lands voorspoed, aangebracht door eene uitzonderlijke bedrijvigheid, door eene ongehoorde uitbreiding van onze handelszaken, die overvloed van arbeid met zich bracht, en bijgevolg goed bezoldigd werk en veel verbruik van aan belasting onderhevige voorwerpen.

Want arbeid is de ware grondslag van 's lands welvaart.

En willen wij ons overtuigen dat dit wel degelijk het geval was, dan herinnere men zich dat in een land met zulk beperkt grondgebied als het onze, waar de akkerbouw over zoo weinig land beschikt en de nijverheid zoo uitgebreid is, vooral de bedrijvigheid van laatstgemelde dient afgemeten

te worden, wil men zich rekenschap geven van den aangewenden arbeid. Welnu, de beste maatstaf der bedrijvigheid van onze nijverheid is het cijfer van onzen uitvoer. In 1835 bedroeg deze 158 miljoen frank; in 1895 bereikte hij 1 milliard 385 miljoen en was dus in zestig jaar toegenomen met 1 milliard 247 miljoen. In het volgend tijdvak, van 1895 tot 1901, steeg hij van 1 milliard 385 miljoen tot 1 milliard 922 miljoen, dus in zes jaar eene verhooging van 537 miljoen of, nogmaals, nagenoeg de helft van zijne verhooging tijdens zestig jaar.

Wat meer zegt, zoo wij dit zestigjarig tijdvak verdeelen in vier tijdvakken van vijftien jaar, dan bevinden wij dat telkenmale eene toeneming van uitvoer overeenkwam met eene nagenoeg gelijke toeneming van ontvangsten :

Van 1835 tot 1850, meerdere uitvoer : 7 %; meerdere belasting : 8 %; van 1850 tot 1865 : 14 % tegen 16 %; van 1865 tot 1880 : 35 % tegen 24 %, en eindelijk van 1880 tot 1895 : 13 % tegen 14 %.

Dus ziet men dat die wet waar is; het vraagstuk van het innen der belasting is, wel te verstaan, meer ingewikkeld, en daarbij komen talrijke bestanddeelen te pas; doch voorzeker mag worden gezegd dat overvloed van arbeid het aanzienlijkst bestanddeel is. Derhalve schijnt het redematig onze huishoudkundige inrichting zoo snel en volledig mogelijk uit te breiden, en indien onze nijveraars en handelaars, gebruik makende van de nieuwe voordeelen waarover zij beschikken, hunne zaken in dezelfde verhouding uitbreiden, dan mogen wij gerust zijn : de opbrengst der belastingen zal blijven toenemen en in deze toeneming zullen onze toekomstige begrootingen ruimschoots genoeg vinden tot het betalen van den interest en tot de uitdelging van die werken, welke op 't eerste zicht zekeren afschrik verwekken. Hier dient te worden bijgevoegd dat in al het voorgaande enkel spraak was van de eigenlijke belastingen, en dat de weggelden — de helft van onze geldmiddelen — evenzeer den gelukkigen invloed der toeneming van den uitvoer zullen ondervinden, zoodat het eene dubbele ontvangst voor de Schatkist zal wezen, vooral indien de werken spoedig, vooral nuttig worden uitgevoerd.

Evenwel dient gezegd te worden dat wij veel lastiger dan vroeger onzen uitvoer kunnen vermeerderen; het overgroot voordeel dat wij op onze mededingers hadden, ten gevolge van goedkoop en veel voortbrengend arbeidsloon, verminderde; de hinderpalen op tolgebied schijnen te verzwaren, een geest van bescherming heerscht, en wij beginnen vrees in te boezemen. Daarom dient een waakzaam oog te worden geopend.

Voorzeker moet de uitbreiding van onze betrekkingen met den vreemde ontstaan ten gevolge van bijzonderen ondernemingsgeest, en moeten onze nijveraars en handelaars de eerste bewerkers van de uitbreiding hunner eigene zaken zijn.

Doch voor de Regeering is het plicht deze uitbreiding door alle mogelijke middelen te bevorderen, en moet zij, om tot dien uitslag te geraken, zich zekere opofferingen getroosten, zij mag zich overtuigd houden dat zij daarvoor honderdvoudig beloond zal worden door meerdere opbrengst der belastingen, als gevolg van eene grootere uitbreiding onzes uitvoers.

* * *

Met belangstelling volgde de Afdeeling dit betoog, en de meerderheid vereenigde zich met dezès gevolgtrekking.

Kortom, de Staat kan worden vergeleken met een nijveraars die ieder jaar al zijne winst besteden zou aan uitbreiding zijner inrichting, en daarenboven eene zekere ontleende som, welker interesten zijne voortbrengingskosten verhoogen.

Daar de uitbreiding zijner inrichting hem in staat stelt zijne voortbrenging, en bijgevolg zijne winst nog te vermeerderen, wordt de interest der ontleende kapitalen ruimschoots bestreden door zijne meerdere winst.

Zoolang de vraag naar voortbrengselen, het verbruik gelijken tred houdt met de meerdere voortbrenging, blijft de toestand van dien nijveraars uitmuntend : zijn vermogen en zijne winst zullen vermeerderen.

Dit geschiedt thans in België.

Doch vermindert het verbruik, dan kan de nijveraars daardoor erg worden getroffen. Zijne aanzienlijke inrichting, toegerust voor eene overgrootte voortbrenging, kan niet meer al de kracht aanwenden, waarvoor zij vatbaar is, de algemeene kosten worden erg verzwaaard door den last van ontleende kapitalen, de winst verdwijnt en kan verlies worden.

Dit ware niet het geval geweest, hadde hij aan de uitbreiding zijner inrichting niets anders besteed dan de verwezenlijkte winst, dat is, hadde hij niet ontleend.

Voor den Staat zou de crisis hierdoor erger worden, dat minder verbruik, gevolgd door mindere opbrengst der belastingen, een dubbel gevolg zou hebben.

De Regeering moet blijven ontleenen, zooniet verliest zij het nut van al de thans aangevangen werken.

Ondersteld dat wij tot geen nieuw werk meer besluiten, toch hebben wij de noodige som te besteden aan het volvoeren van de aangevangen werken. Om nauwkeurig dit cijfer te kennen, stelde de Afdeeling de vraag, waarop de Regeering een zoo zonderling antwoord gaf. Zonder overdrijving, mag het op een half milliard worden geraamd.

Welnu, door het afnemen der belastingen, zal de Regeering minder middelen bezitten om de lasten der leeningen te kwijten.

Dat is het eerste gevolg.

Ziehier het tweede : Niet alleen kan zij niet ophouden te ontleenen, maar moet zij nog meer ontleenen, want vermindert de opbrengst der belastingen, zoo slinkt het batig slot der begrooting. Dus veroorzaakt de leening uit dien hoofde eene aanzienlijke toeneming van lasten.

Vermeerdering van lasten, vermindering van inkomsten, in zulken voorwaar weinig benijdenswaardigen toestand zouden wij verkeeren.

Zonder het huidige nut, zelfs de noodzakelijkheid van leening in België te betwisten, kan de Middenafdeeling dan ook niet zonder eenig voorbehoud instemmen met deze gevolgtrekking, door het achtbaar Hoofd des Kabinetts in wat al te algemeene bewoordingen uitgedrukt in de Inleidingsnota :

« De Buitengewone Begrooting, zooals thans toegewijd aan opbrengende

» uitgaven, is te beschouwen als een der voornaamste bewerkers der uitbrei-
» ding van den openbaren rijkdom. »

Dit zou volkomen waar zijn, werden de buitengewone uitgaven niet bestreden door leening.

En nog zou het, ondanks de leening, waar blijven, zoo wij zeker waren dat 's lands voortbrenging zal blijven toenemen.

Doch wie beschikt over de toekomst? Wie kan het gevolg voorzien van de nieuwe richting van sommige landen op huishoudkundig gebied?

Wie kan de gevolgen voorspellen van de uitbreiding van werktuigarbeid, die de plaats van handenarbeid vervangt?

Sedert lang was en nog steeds blijft goedkoop leven, bijgevolg lager loon, een der grandoorzaken van den bloei onzer nijverheid.

Nochtans, sedert het werktuig den man vervangt, vermindert het aandeel van handenarbeid in den voortbrengingsprijs en komen onze voortbrengingsvoorwaarden die onzer mededingers nabij.

Dus ware 't een ideaal, niet meer te moeten ontleenen, maar in het batig slot der begrootingen het noodige te vinden voor onze openbare werken.

Op die baan deed de achtbare Minister van Financiën een stap vooruit, en daarmee wenschen wij hem geluk. Wij denken er niet eens aan hem te vragen dat hij dadelijk het overige van dit zeer netelig vraagstuk oplost; toch achten wij dat deze taak, welke al zijne bezorgdheid verdient, niet boven zijne krachten reikt.

In afwachting is matig ontleenen een verstandig iets, door ons aan te bevelen, door hem in practijk te stellen.

Deze matiging gaat ten minste gepaard met de zorg om : 1^o door middel van leening geene werken uit te voeren, waarvan de noodzakelijkheid of het nut — laat ons, om goed onze meening te vertolken, zeggen degelijk nut, — niet is bewezen; 2^o uit onze werken alle pracht te verbannen, die niet overeenkomt met hun aard en hunne bestemming, wat niet beteekent dat hun kunstkarakter uit het oog mag worden verloren.

Reeds in 1902 vestigde de Middenafdeeling daarop de aandacht der Regeering. Wij kunnen ons enkel vereenigen met hare juiste beschouwingen, vermits ons de tijd faalt om onze zienswijze door toepassing op bepaalde gevallen nader te staven.

Onderzoek der artikelen.

Eerst en vooral hield de Middenafdeeling zich onledig met het aanzienlijkste werk, de verbinding Noord-Zuid.

Verbinding Noord-Zuid.

VAN VROEGER.

Ter zitting van 28 Maart 1899, zette de Regeering het eerst hare denkbeelden uiteen over de verbinding Noord-Zuid en het maken van de middenstatie.

Ter vergadering van 27 Maart 1899, stelde de achtbare heer Woeste aan de Regeering de volgende vraag :

« Is de heer Minister van Spoorwegen vanzins eene statie te midden van Brussel te bouwen ? Denkt hij dit nog in dezen zittijd voor te stellen ? Hoeveel zou dergelijke statie kosten ? Zou dit niet voor gevolg hebben dat al of een gedeelte van de voorsteden worden ingelijfd bij de hoofdstad ? »

De achtbare heer Vandenpeereboom, Minister van Spoorwegen, gaf daarop den 28ⁿ Maart onderstaande antwoord :

Antwoord op de vraag van den heer Woeste, over het bouwen van eene middenstatie te Brussel.

« DE HEER VANDENPEEREBOOM, Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen. (Aandacht.) — De reizigersbeweging in Brussel en voorsteden bedraagt nagenoeg het vierde van gansch de beweging op 't vroeger spoorwegnet van den Staat. Ieder jaar neemt ze met 10 % toe, zoodat wij eerlang meer dan 48 millioen reizigers zullen moeten vervoeren.

» Van nu af aan zijn de statien volstrekt ontoereikend en worden ze niet spoedig vergroot, dan zal men onmogelijk de veiligheid en regelmatigheid van den dienst kunnen verzekeren.

» De Regeering denkt in den loop van dezen zittijd een eerste krediet te vragen voor de uitvoering dier werken.

» Ik zal aan de Kamer de cijfers der uitgaven mededeelen, benevens alles wat zal toelaten te oordeelen over de noodzakelijkheid der werken en de degelijkheid van het ontwerp der Regeering.

» Er zijn twee stelsels tot verbetering : 1^o uitbreiding van de bestaande inrichtingen ; 2^o maken eener verbinding, met middenstatie, tuschen de Noord- en de Zuidstatie.

» Het eerste stelsel zou zeer duur kosten en deze bezwaren opleveren : 1^o Behoud van de niet doorlopende statien ; 2^o voortdurende onderbreking van den dienst tuschen de Noord- en de Zuidstatie ; 3^o belemmering voortspuitende uit een te gering getal statien ; 4^o zeer groote kosten die geene zoo groote uitbreiding van 't verkeer veroorloven als met doorlopende statien ; 5^o bijgevolg noodzakelijk grootere kosten, in eene minder verwijderde toekomst te doen dan met het tweede stelsel ; 6^o eindelijk, noodzakelijke onteigening van eene gansche wijk, ten nadeele der stadswegen.

» Volgens het tweede stelsel, worden beide bestaande statien verbonden en tot doorlopende statien gemaakt, om het verkeer aanzienlijk te kunnen uitbreiden met een minimum van inrichtingen.

» Aldus zal de exploitatie aan het bestuur minder kosten en voor de reizigers voordeliger zijn, vermits al de treinen te Brussel door de hoofdstatien zullen rijden.

» De werken komen, ten andere, overeen met de belangen der wegenis. Dat werk kan uitgevoerd worden met of zonder middenstatie, maar 't is klaar dat, in elk opzicht, het maken van die statie zeer groote voordeelen zal op-

leveren. Ze zal immers toelaten : 1^o het reizigersverkeer min belemmerd te maken in de Noord- en Zuidstatie; 2^o dat reizigers aankomen in 't midden der stad of aan de twee uiteinden; 3^o de inrichtingskosten dier twee statien te verminderen; 4^o met het oog op den geldelijken toestand, binnen een betrekkelijk korten tijd de kosten van al de werken uit te delgen, dank aan eene bijkomende taxe.

» Er dient opgemerkt te worden, dat, op 't oogenblik dat die werken zullen voltooid zijn, het getal reizigers voor Brussel en voorsteden zoodanig zal geklommen zijn dat de thans bestaande Noord- en Zuidstatien niets van hare belangrijkheid van heden zullen verliezen.

» In rechten bestaat er geen volstrekt verband tusschen het uitvoeren van die werken en eene schadevergoeding, welke de stad Brussel zou kunnen eischen; doch er zal dienen onderzocht te worden of het billijk is aan de hoofdstad eene vergoeding toe te kennen voor 't verlies van geldmiddelen, dat zij zou kunnen ondergaan door 't verwezenlijken van bedoeld ontwerp. »

Sedert bleef de Regeering onveranderlijk getrouw aan haar stelsel. De eenige door haar aangenomen wijziging is het vervangen van de middenstatie door eene eenvoudige halte.

Verder zullen wij de beteekenis van deze wijziging onderzoeken.

Onmiddellijk na de mededeeling van den achtbaren heer Vandenpeereboom, nam de achtbare heer Woeste het woord, en drukte zich uit als volgt :

« Het antwoord van den achtbaren Minister bevredigt mij niet; ik zal van mijne vraag eene interpellatie maken. »

Dadelijk maakte hij het bureel eene aldus opgestelde vraag om interpellatie over :

« Ik verzoek den heer Minister van Spoorwegen te interpellereen over het ontwerp eener middenstatie te Brussel en de politieke gevolgen van dergelijk ontwerp. »

Interpellatie door den achtbaren heer Woeste.

De interpellatie vond plaats den 19ⁿ April 1899.

Vijf onzer achtbare medeleden namen er deel aan : de heeren Woeste, Renkin, Bertrand, Nerinx en d'Ursel.

Drie, de heeren Woeste, Bertrand en d'Ursel, verklaarden zich vlakaf tegen het ontwerp; een, de heer Nerinx, legde niet minder duidelijke verklaringen af in tegenovergestelden zin. De heer Renkin, zonder beslist partij te kiezen, had veeleer vrede met het ontwerp. Allen waren het eens om een grondig en omstandig onderzoek van het ontwerp te eischen.

De achtbare heer Woeste drukte zich volgenderwijs uit :

« Ik verzoek den achtbaren Minister van Spoorwegen geen gevolg te geven aan dat noodlottig ontwerp, en in geval hij daartoe niet besluit, de Kamer in staat te stellen om anders uitspraak te doen dan de achtbare Minister aanduidde.

» Volgens wat werd aangekondigd, geldt het de oprichting eener middenstatie de Brussel; doch moest het doorgaan, het zou eigenlijk voor gevolg hebben dat gansch Brussel wordt omgewoeld, met eene verschrikkelijke rekening van millioenen, door gansch het land te betalen. Met het oog daarop, zegde ik dat de interpellatie belang opleverde voor de schatplichtigen van gansch het land.

» Hoe het ook zij, waartoe eene middenstatie te Brussel? Brussel is geene groote hoofdstad en telt slechts 200,000 inwoners.

» 't Is te begrijpen dat er te Londen, deze overgroote agglomeratie, een onderaardsche spoorweg werd gelegd om de gemeenschap te vergemakkelijken; maar wat is voor Brussel, dat niet is te vergelijken met Londen, met het oog op het verkeer, het nut van dergelijk ontwerp?

» In groote hoofdsteden, als Parijs, bestaat geene middenstatie; in ons land hebben steden van tweeden rang, Gent, Luik, Antwerpen, er evenmin; waarom wil men er eensklaps eene maken te Brussel, zonder te willen letten op de gevolgen van allen aard, die dergelijk ontwerp moet hebben?

» Waar zal die middenstatie staan? De naam zegt dat het in 't midden der stad zal wezen, in de wijk der Putterij, welke gesloopt wordt. Daar zou men een overgroot gat maken, enerzijds door middel van een tunnel verbonden met de Noordstatie, en anderzijds over eene pijlerbrug met de Zuidstatie. Ik geef u te raden hoeveel millioenen de verwezenlijking van zulk plan moet kosten!

» De achtbare Minister van Spoorwegen zegde : Zoodra ik een eerste krediet aanvraag, leg ik het bestek over!

» Maar, Mijne Heeren, verbeeldt de achtbare Minister zich wellicht dat dit de Kamer voldoende bevredigt? Is het, na de ervaring, opgedaan bij het bouwen van het Justitiepaleis, van de Maasforten, van talrijke andere werken, genoeg hier, wanneer men een werk wil uitvoeren, te komen zeggen : Hier is het bestek?

» Ik ga verder, en verklaar u dat dit bestek, wat het ook moge wezen, volstrekt niet nauwkeurig kan zijn en aan de Kamer hoegenaamd geen waarborg kan geven.

» Want, Mijne Heeren, kan de achtbare Minister bij voorbaat berekenen wat de onteigeningen moeten kosten? Wat! niet alleen geldt het de slooping eener gansche wijk, maar ook een spoorweg hier onder een blok eigendommen, daar bóven andere eigendommen te doen loopen? De ingenieurs der Regeering en dezer ambtenaren hebben al wel, bij voorbaat, te berekenen hoeveel vergoeding uit dien hoofde toekomt aan particulieren, wij hebben het recht om wantrouwen te koesteren en, Mijnheer de Minister, te verklaren dat er aan die zijde overgroote misrekening zal bestaan.

» Onderstelt men overigens zelfs dat er geene zou bestaan, wie begrijpt toch niet dat het maken van eene middenstatie te Brussel, dat eene groote beweging in 't midden der stad zou bijbrengen, eerlang achtereenvolgende vergrootingen zou vergen, en dat het eene verkeerde opvatting is, te denken dat, wordt tot dergelijk werk besloten, men het bij de eerste ontworpen

slooping kan laten; nadien zal er nog meer moeten afgebroken worden, wat het aanzien der hoofdstad zal verminderen en anderzijds waarschijnlijk zeer duur zal te staan komen.

» Ongetwijfeld zal de achtbare Minister van Spoorwegen ons zeggen — en ik denk dat hij deze tegenwerping reeds heeft geschetst — dat de andere ontwerpen, waarvan spraak is, en die strekken om bestaande inrichtingen uit te breiden, insgelijks veel zullen kosten.

» Maar, Mijne Heeren, rede en gezond verstand zeggen ons dat de uitbreiding van die inrichtingen geenszins de overgrootte hoeveelheid millioenen kan kosten, die geveegd zouden worden voor het afbreken van eene gansche wijk te midden der stad, met de door mij aangehaalde bijkomende werken. En wie weet overigens niet dat wanneer iemand een ontwerp koestert, hij er allerhande voordeelen in aantreft en anderzijds aan het tegenovergesteld ontwerp alle nadeelen toekent?

» Dat is een oud middel om een gekoesterd denkbeeld er door te krijgen. Doch ik raad de Kamer aan niet te verwijlen bij zulke begoocheling en, zooals ik dadelijk aantoonen zal, andere staving te vergen dan die welke de achtbare Minister ons aankondigde.

» De achtbare Minister zegt ons dat hij in den loop van dezen zitting een eerste krediet voor die werken denkt te vragen.

» Welnu, Mijne Heeren, hij veroorlove mij hem te zeggen dat dit nogmaals de oude deun is. Men wil gansch op het einde van den zitting, die dreigt lang te wezen, 't is te zeggen in de maand Augustus op de Buitengewone Begrooting een eerste krediet uittrekken, dit eerste krediet ontrukken aan eene onaandachtige en vermoeide Kamer; en, eenmaal dit eerste krediet toegestaan, zal men ons zeggen: Gij zit in het wiel, gij zijt begonnen en moet blijven draaien! Welnu, wat ik den heer Minister en daarna aan de Kamer vraag, is dat zij zulken weg niet zouden betreden. Wanneer het te doen is om een zoo aanzienlijk werk, dat overgrootte geldelijke gevolgen moet hebben, mag men daarover niet handelen op het einde van een zitting, en niet op de wijze als de achtbare Minister aanduidt; dergelijk ontwerp moet in vollen zitting worden overgelegd, opdat de Kamer in staat zou wezen er met volle kennis over te oordeelen.

» Dat is de eerste vraag, die ik den heer Minister van Spoorwegen toestuur, en word ik daarover niet aanhoord, dan zou ik tot de Kamer zeggen: Wordt U gevraagd om dit eerste krediet, weigert er over te stemmen op een oogenblik dat de Kamer al te vermoeid zal wezen en niet zal beschikken over de noodige inlichtingen om volkomen licht over de zaak te verspreiden: verdaagt dat punt naar een aanstaanden zitting, dan zal men kunnen het gevaar van dergelijke onderneming berekenen. »

Vervolgens onderzocht de achtbare heer Woeste het vraagstuk der vergoedingen aan de stad Brussel te verleenen. Hij verklaarde zich tegen aanhechting der voorsteden en gaf in de volgende woorden lucht aan zijne meening:

« Beoogt men eene geldelijke vergoeding aan de stad Brussel, dan hoeven

wij dadelijk het bedrag te kennen en daarover dient eerst en vooral eene overeenkomst te worden gesloten tusschen de Regeering en de hoofdstad. »

In zijn antwoord, vulde de achtbare heer Vandenpeereboom de door hem den 28^e Maart gegeven inlichtingen volgenderwijs aan :

« Met reden vestigt het achtbaar lid de aandacht der Kamer op de aanzienlijke kosten en de kredieten, die duidelijk hoeven te worden bepaald. Daartegen heb ik niets in te brengen, doch wat hij volkomen over het hoofd ziet, is de technische zijde van het vraagstuk.

» Hebt gij er wel eens aan gedacht dat er dagelijks ter Noordstatie nagenoeg 12 miljoen reizigers aankomen langs slechts drie wegen, dat dit vervoer jaarlijks met 10 % toeneemt en dat er dagelijks nagenoeg driehonderd treinen in en uitrijden ?

» Vermeedert het verkeer nog, dan zal ik, zonder dat daartoe eene interpellatie noodig is, hier komen verklaren dat de veiligheid en de regelmatigheid van den dienst in gevaar verkeerren.

» Dus geldt het eene hoogst gewichtige en ernstige zaak. 't Is hier niet te doen om Brussel te verfraaien, maar wel om de veiligheid der reizigers te verzekeren.

» Ik koester geen ander denkbeeld dan het land, de stad Brussel nuttig te zijn en eenen regelmatig trainendienst te verzekeren.

» Bewijst men dat er een beter stelsel bestaat, ik zal het volgen.

» De Kamer zal kiezen tusschen de stelsels. Twee zijn er, waarbij niemand zal stilblijven. Vooreerst dit om de bestaande statien te verplaatsen naar het uiteinde van Schaarbeek of Sint-Gillis, Vorst-waarts, op een afstand van 1,500 tot 2,000 meter. Dat ware eene betrekkelijk goedkoope oplossing, doch gansch het tegendeel van wat in alle Europeesche hoofdsteden geschiedt, en niemand zal den Minister van Spoorwegen aanzetten om een middel voor te stellen waarbij de reizigers op 1 of 2 kilometer van Brussel worden verwijderd.

» Het ander stelsel ware heropening van den vroegeren ringspoorweg op de buitensingels, welke zoo wat twintig jaar geleden werd afgeschaft, en die voorwaar niemand zou willen heropenen : dat ware de slechtste oplossing.

» Wij bevinden ons tegenover slechts twee stelsels, waarover de Kamer heeft te beraadslagen, zoodra de zaak wordt onderzocht : een der ontwerpen wil vergrooting en verbetering der bestaande inrichting, om het verkeer te kunnen verdubbelen, wellicht te verdrievoudigen. Doch hebt gij daar goed aan gedacht ? Hebt gij de gevolgen van dat stelsel overwogen ? Werd het verwezenlijkt, dan is vooreerst eene overgroote wijk te onteigenen, moeten de Brabant- en de Vooruitgangstraat gedeeltelijk verdwijnen, hoeft er eene overgroote opening te worden gemaakt, die geenszins overeen komt met de wegenis en de wenschen der bevolking. Gij zoudt — met duidelijke cijfers zal ik het bewijzen — nagenoeg tot zooveel kosten geraken als met mijn

ontwerp. De niet doorlopende statien zouden blijven bestaan met hare bezwaren voor den dienst.

» Met mijn stelsel, dat ik hier zal verdedigen, — behoudens de Kamer te laten beslissen wat haar te doen staat, — met mijn stelsel, dat met of zonder middenstatie kan uitgevoerd worden, — daarover zal worden beraadslaagd, doch het is enkel bijzaak, — is het hoofdzaak Brussel Noord en Zuid te verbinden, beide statien te maken tot doorlopende statien. Verwerpt de Kamer dit ontwerp, zij zal, denkt mij, ongelijk hebben. Waarom dring ik zoozeer aan op verbinding van de Noord- met de Zuidstatie? Het is klaar genoeg: verander ik de niet doorlopende statien in doorlopende, waar dagelijks 2,000 en tot 5,000 treinen kunnen aankomen, zonder den dienst te hinderen, zoo verwerven wij het beste in zake van spoorwegen: snellen, gemakkelijken en veiligen dienst.

» Met dit stelsel verwerf ik dus deze uitslagen: 1^o het vervoer kan aanmerkelijk toenemen, zonder verandering der inrichtingen; 2^o hoogst aanzienlijke voordeelen, voor reizigers en dienst; 3^o eindelijk, dank aan den langeren weg en de bijkarten, delg ik in weinig jaren dat overgroot werk uit, dat het achtbaar lid schijnt af te schrikken.

» Derhalve heeft de Kamer uitspraak te doen, en met kennis van zaken zal zij het, zoodra beide ontwerpen in vergelijking komen: het een geeft enkel nadeel, het ander werpt rijpe vruchten af.

» En thans, Mijne Heeren, vraag ik of de middenstatie dient gebouwd te worden?

» Ik wil geen misbruik maken van de aandacht der Kamer, doch vat mijne meening saam in twee bewijsredenen, welke ik u verzoek goed te overwegen. De middenstatie ware nuttig voor publiek en dienst, ook in een geldelijk opzicht. Gelukt het mij te bewijzen dat deze drie voordeelen zijn verenigd, zoo zal de Kamer mij onbetwistbaar haren steun niet onzeggen.

» De middenstatie zal, zegde ik, voordeelig zijn voor publiek en dienst; vergeet niet uit het oog dat er thans in de statien, op dagen van grooten toevloed, overgroote belemmering bestaat. Wel kan men meer sporen leggen, breedere kaaien maken, doch met veertig of vijftig millioen reizigers zal de toevloed nog grooter zijn dan thans, zelfs op gewone dagen.

» Deelt ge dit met drie, en werpt gij een derde van die reizigers, — gelieft mij te verontschuldigen, zoo ik er niet met al te veel eerbied over spreek (*gelach*). — verdeelt gij een derde van die reizigers over elke statie, dan wordt die verbrokkeling hoogst nuttig voor de reizigers: bewonen zij het middelpunt, zij stappen af ter middenstatie; wonen zij daarentegen aan 't Noorden of aan 't Zuiden, zij verkiezen eene van beide statien, en dat doen ook zij die naar eene plaats nabij Brussel trekken.

» In een geldelijk opzicht, is er één kilometer meer af te leggen; men neemt eene bijkart voor de middenstatie, en aldus kunnen in weinig jaren niet alleen al de voor de middenstatie gemaakte kosten, maar ook voor al de werken in den Brusselschen omtrek worden gedelgd. Met de andere stelsels, delg ik niets uit; met het mijne daarentegen, alles, en wel zonder de reizigers te stroopen, vermits ik hun enkel kaartjes van 10 of 15 centiemen afpers. (*Gelach.*)

» Zooals gij ziet, Mijne Heeren, hoeft dit ontwerp niet voetstoots te worden afgewezen, zonder dat iets is overwogen, zonder dat er is gelet op de technische en de geldelijke zijde.

» Men spreekt van eene eerste snee krediet, door de Kamer toe te staan. Voorzeker is het eene snee, doch van eene gekende brok, en hoegenaamd wil ik de Kamer niet bedriegen noch bij verrassing handelen, want dat deed ik nooit. »

.

Aangaande de vergoeding voor de stad Brussel, zegde de achtbare heer Vandenpeereboom :

« Geen rechtskundig verband bestaat tusschen het uitvoeren van spoorweg- of andere werken en de vergoeding aan Brussel toe te staan. Dat is klaar. Mogen wij veroorloven dat telkenmaal wij enkele aren gronds aankopen voor inrichtingen van openbaar nut, dat Brussel bij ons komt aanbellen met den eisch : Wij behoeven geld ! Onmogelijk.

» Nogmaals herhaal ik : daarover behoud ik mijn gevoelens voor, rakende het te bestudeeren ontwerp. Doch op dezen toestand dient uwe aandacht te worden gevestigd : Brussel's grondgebied is uiterst beperkt, veel erger dan dit van andere groote steden des lands. Dagelijks neemt men die stad, voor spoorwegen, posten, telegraaf, telefoon, haveninrichting, voor tal van andere inrichtingen ten behoeve der Ministeriën, grond af, en ontnemt men haar tevens een deel der haar toekomende geldmiddelen, welke stads kas moeten stijven en zonder welke zij niet voort kan. Voorzeker raakt de door den achtbaren heer Woeste gestelde vraag niet inzonderheid de middenstatie noch de verbinding Noor-Zuid, doch wel een toestand in zijn geheel, waarin de hoofdstad wordt gebracht, zoo haar voortdurend zonder vergoeding zeker deel van haar inkomen wordt onttrokken.

.

» Billijkheidshalve mist gij het recht om zonder vergoeding eene gemeente te berooven van hare middelen ; naar het goed begrepen belang des lands, hebt gij niet het recht om eene hoofdstad, die het land rijkdommen aanbrengt, aldus ten onder te laten gaan. (*Links : Zeer wel !*)

» Ik verzoek de Kamer om niet bij voorbaat ieder ontwerp af te wijzen en de Regeering te beoordeelen naar degelijk onderzochte voorstellen ; en, naar mijn oordeel en dit van al mijne collega's, is er geen oogenblik aan te denken, onder voorwendsel van openbare werken, de inlijving der voorsteden te verwekken en zoodoende van de hoofdstad een enkel blok te maken, wat verkeerd zou wezen en waaraan geen mensch denkt. »

De achtbare heer Woeste verklaarde geen vrede te hebben met de uitleggingen van den achtbaren heer Vandenpeereboom. In zijn betoog zegde deze dat er geen spraak was van een *metropolitaan*.

« Men late dus, zoo voegde hij er bij, dit woord *metropolitaan* ter zijde ; dat klinkt slecht en kan veel nadeel berokkenen : ik verzoek u om het uit uwe redevoeringen te verbannen. »

De achtbare heer Woeste antwoordde :

« Toen ik het woord *metropolitaan* bezigde, doelde ik enkel op Londen, en de achtbare Minister dacht dat ik den binnen Brussel ontworpen *metropolitaan* beoogde. Laat het uit uwe redevoering weg, er is geen spraak van! voegt hij mij toe. Ik sprak niet van den spoorweg binnen Brussel, doch doe het thans, en schrap het woord niet uit mijn antwoord. Wat de achtbare Minister van Spoorwegen wil, is een binnenspoorweg, en moest ik hem vragen : Is dat eigenlijk uwe bedoeling, denkt gij dat er een spoorweg binnen Brussel en voorsteden moet loopen, dan, onbetwistbaar, zou de achtbare Minister mij antwoorden : Ja! »

» De achtbare Minister van Spoorwegen zegt ons : Daarvan is vooralsnu geen spraak, doch enkel van de verbinding der Noord- met de Zuidstatie! Maar, Mijne Heeren, wat is de verbinding der Noord- met de Zuidstatie, dwars door Brussel heen? Dat is de aanvang van den binnenstadschen spoorweg, en eenmaal die verbinding verwezenlijkt, zal men ons komen zeggen : Het werk is aangevangen en dient voltrokken te worden, wij moeten den *metropolitaan* maken! Ik dank den achtbaren Minister van Spoorwegen om deze verklaring. In mijne interpellatie zegde ik niet dat er in den grond spraak was van den binnenspoorweg; doch nu zeg ik het, omdat ik met geen schijn ben te paaien en de zaken doorgrond. Onbetwistbaar geraken wij daartoe, zoo wij den voet zetten op de baan die men ons wil doen betreden.

» De achtbare Minister maakte het zich zeer gemakkelijk, toen hij mij zegde : Gij let niet op de technische zijde van het vraagstuk! Eerst en vooral, ben ik geen ingenieur; vervolgens beschik ik niet over bestanddeelen die mij veroorloven zouden daarover te redeneeren. Doch zonder ingenieur te zijn, zonder die bestanddeelen te bezitten, is er eene aanmerking die treft : wanneer ik hoor dat de achtbare Minister zoo vinnig opkomt tegen niet doorlopende statieën, tegen de veelvuldige statieën te Brussel, zoo ben ik gerechtigd hem te zeggen dat zijne bewijsvoering te veel bewijst.

» Niet enkel hij zelf — daareven werd het hem herhaald — bouwt te Antwerpen eene statie die niet doorloopt, maar ook in tal van steden, hoofdsteden of groote gemeenten bestaan zulke statieën, en bij mijn weten verwekte dit geene klachten; of ten minste weet ik niet of overal middenstatieën niet grootere bezwaren zou verwekken. Dus mag de Kamer, bij het oplossen van een vraagstuk van dien aard, zich met geene woorden laten paaien : men dient de zaken te doorgronden en te zien welke geldelijke en politicke gevolgen dergelijk ontwerp zou hebben.

» Wat zegde ons de achtbare Minister in het geldelijk opzicht? Enkel twee redenen bracht hij in.

» Vooreerst zegde hij : Maar, lieve God! dat zal mij niets kosten; de spoorweg levert mij een batig slot op, en besteed ik het aan dat werk, dan hoef ik het land geen geld te vragen!

» Zulke redevoering is — men veroorlove 't mij — oprechte gekscheerderij.

» De spoorwegen zijn een bestanddeel der algemeene begrooting van den Staat, en onbetwistbaar is het, dat wordt het batig slot besteed aan dit werk van openbaar nut, de andere gaten, die men maken zal, dienen te worden gestopt met de nieuwe middelen, verkregen door belasting of door leening.

» Vervolgens zegt de achtbare Minister : Ik bezit plannen, komt in mijn kabinet, ik zal ze u toonen en er den toestand uitleggen !

» Zoo ik daartoe tijd vind, neem ik de vriendelijke uitnoodiging van den achtbaren Minister van Spoorwegen aan...

» De HEER VANDENPEEREBOOM, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen*. — En gij zult goed worden onthaald !

» De HEER WOESTE. — Doch meent de achtbare Minister dat ik te overtuigen ben door eene eenvoudige bewijsvoering van een op voorhand overtuigd man, dan vergist hij zich. Voor dergelijke werken, houd ik mij niet te vreden met zijne ramingen noch zelfs die van het bestuur, want men weet dat zij den invloed zullen ondergaan van de voorkeur des Hoofds van het Departement van spoorwegen voor de middenstatie.

» Zijn er in onze parlementaire geschiedenis geene overvloedige voorbeelden van werken, waarvoor men kredieten deed toestaan, gesteund op bestekken en technische ramingen, op het gevoel van bevoegde mannen, en die later toch nutteloos werden bevonden ?

.

» Thans ga ik over tot de punten mijner interpellatie.

» Reeds deed ik opmerken dat de heer Minister niets duidelijks antwoordde op de twee rechtstreeksche punten dezer interpellatie.

» Over het eerste punt zegde ik hem : Gij zijt van plan om in den loop van dezen zittijd een eerste krediet voor te stellen. Welnu, duidelijk blijkt het dat dit krediet ons voorgesteld zal worden op de Buitengewone Begrooting, die steeds zoo laat mogelijk wordt overgelegd, en men ons op 't laatste oogenblik zal komen zeggen : Staat toch dit krediet toe!...

» De HEER SMEETS. — Ga over tot de linkerzijde! (*Gelach.*)

» De HEER WOESTE. — Neen, ik blijf bij de rechterzijde, daar bevind ik mij zeer goed.

» De HEER SMEETS. — Gij hebt ongelijk !

» De HEER WOESTE. — Ik zegde dus tot den heer Minister van Spoorwegen, — en 't was het eerste punt der vraag om inlichting, — dat zulk aanzienlijk werk niet mag worden voorgesteld op het einde eens zittijds en de Kamer niet aanzocht om dan over een eerste krediet te beslissen.

» Ik vroeg hem, en doe het andermaal, dat hij in vollen zittijd een volledig plan zou overleggen. Ziedaar het eerste punt, doch de heer Minister antwoordde er niet op.

» Een tweede punt betreft de gevolgen van het bouwen van eene middenstatie.

» De heer Minister poogde te bewijzen dat, wordt aan de stad Brussel een deel harer geldmiddelen onttrokken, men haar vergoeding schuldig is. Daarover stem ik met hem in, want ik zegde het vóór hem; doch juist omdat het zoo is, wil ik Brussel zijne noodige geldmiddelen niet ontnemen.

» Het tweede deel der bewijsvoering van den heer Minister valt dus juist tegen zijn ontwerp uit.

» In dat opzicht stelde ik den achtbaren Minister eene vraag, waarop hij mij het antwoord schuldig bleef. Ik vroeg dat, in geval het bouwen der middenstatie de geheele of gedeeltelijke inlijving der voorsteden zou medebrengen, hij dit ontwerp tot inlijving tegelijk met de eerste vraag om krediet zou overleggen. Hier geldt het trouwens een gezamenlijk plan, en wij moeten in staat worden gesteld ter zelfder tijd de technische, geldelijke en politieke gevolgen daarvan te beoordeelen; 't is te zeggen dat beide ontwerpen tegelijk zijn in te dienen, opdat de zaak van al hare zijden door de Kamer kan worden onderzocht.

» Dat was het tweede punt mijner vraag om inlichting. De heer Minister antwoordde daarop niets; wellicht zal hij zulks thans raadzaam achten. »

Om de zaak volkomen toe te lichten en te weten wat het ontwerp bedoelt, dienen wij uit het antwoord van den achtbaren heer Vandenpeereboom onderstaande gedeelten over te nemen :

« Geldt het de uitvoering van een groot ontwerp, dan kan men zich onmogelijk verbinden zonder dat de Kamer weet hoe hoog de kosten moeten beloo-
pen. Ik zal volledige bestekken laten opmaken; zij zullen aan de wetgevende Kamers worden overgemaakt en kunnen dan grondig worden besproken. Wat kan ik meer doen?

.

» Het achtbaar lid zegde : De Minister is verbonden ! Volstrekt niet ! Het ontwerp acht ik goed en ik zal het ondersteunen; doch kunnen, na beraadslaging, de leden die de zaak doorgronden — zoo zijn er, bij mijn weten, velen — mij bewijzen dat er beters te doen is in een geldelijk, politiek en huishoudkundig opzicht, mijne eigenliefde staat zoo weinig op 't spel dat ik mij zonder dralen kan verbinden met hunne zienswijze in te stemmen.

.

» Ik zegde dat er geen spraak was van een binnenspoorweg. Thans doe ik dienaangaande hoegenaamd geen voorstel.

» Het achtbaar lid zegde : In den grond van uw hart denkt gij aan zulken spoorweg. Verlangt hij het, dan zal ik hem een blik laten werpen in den grond van mijn hart?

» Ik houd mij overtuigd dat, wanneer wij eenmaal te Brussel niet meer 500,000 tot 600,000 inwoners zullen hebben, maar wel, wat kan gebeuren, 1 millioen, ja 1,200.000 inwoners. — en neemt de bevolking toe zooals sedert twintig jaar, dan bereiken wij gemakkelijk zulk cijfer, — dan wordt een binnenspoorweg nuttig, onontbeerlijk.

» DE HEER GRINARD. — Heel juist gezegd !

» DE HEER VANDENPEEREBOOM, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en*

Telegraphen. — En hier voeg ik bij dat, wat mij in deze zaak bezorgd maakt, is dat het in sommige hoofdplaatsen, die tien of twaalf jaar geleden een binnenspoorweg konden leggen, het thans bezwaarlijk zouden kunnen en aan 't verwezenlijken van zulk ontwerp thans honderde millioenen zouden moeten besteden.

» Dus hoeven wij de toekomst te voorzien en dienen de werken thans te worden verricht, derwijze dat ze nuttig aangewend kunnen worden wanneer de binnenspoorweg nuttig wordt bevonden. »

Buitengewone Begrooting voor 1900. — Eerste kredieten.

Ter zitting van 11 April 1900, legde het achtbaar hoofd des kabinets, graaf de Smet de Naeyer, de Buitengewone Begrooting voor het toen loopend dienstjaar ter tafel.

Onder artikel 2 was een gezamenlijk krediet van 31,500,000 frank uitgetrokken voor spoorwegen (wegen en werken).

Littera *D* van gemeld artikel luidde aldus :

D. In aanleg zijnde spoorwegen, verbinding met statiën, verdubbeling van sporen, studiën over het aanleggen van lijnen, met name :

a. 1 ^o Lijn van Pondrome naar Gedinne	}	10,000,000 »
2 ^o — van Ciney naar Yvoir		
3 ^o — van Bertrix naar Munro		
4 ^o — van Schaarbeek-Muysen-Halle		
5 ^o — van Antwerpen-Zuid naar Mechelen.		
6 ^o — van Cerfontaine naar Florennes		
7 ^o — van Brussel-Zuid naar Gent		
8 ^o — van Brugge naar Heyst		
9 ^o Verbinding der statiën te Florennes		
10 ^o Verlegging van den ringspoorweg te Brussel op het grondgebied van Schaarbeek.		
11 ^o <i>Inrichting der Brusselsche statiën en aanlegging eener verbinding, met middenstatie, van Brussel-Noord en Zuid</i>		

b. Verdubbeling der baan tusschen Manage en Court-Saint-Étienne, en tusschen Pepinster en Spa 1,073,000 »

Dus had de Kamer uitspraak te doen over de verbinding Noord-Zuid en over de middenstatie.

Vermits de Inleidingsnota der Begrooting voor 1903 hoegenaamd geene inlichting geeft over de verbinding Noord-Zuid en de middenstatie, achten wij raadzaam de bewijisvoerende uitleggingen te herhalen, door de Regeering in 1900 gegeven :

« Laatstbedoeld werk hangt af van een vraagstuk van beginsel waarop .

beginsel, waarop de Regeering beloofde de aandacht der Wetgevende Kamers te vestigen, en daarover schijnt zekere uitweiding noodzakelijk.

» De aanzienlijke toeneming van het reizigersverkeer in Brussel en voorsteden, vergt de ernstige aandacht der openbare machten.

» Zoo helder blijkt het voor eenieder, dat het nauwelijks noodig is te bevestigen dat de inrichtingen van den reizigersdienst in Brussel's statien, inzonderheid de Noordstatie, nagenoeg de grens van alle mogelijke benutting hebben bereikt. Thans is het oogenblik gekomen om aan dien toestand te denken en doeltreffende maatregelen te nemen om te veruigen dat eerlang de regelmatigheid, zelfs de veiligheid der spoorweg-exploitatie in 's lands hoofdstad onherstelbaar in gevaar kome.

» Het gezamenlijk werk, te verrichten om de inrichting der reizigersstatien te Brussel gelijken tred te doen houden met de tegenwoordige uitbreiding van het personenverkeer, kan in tweeërlei en gansch uiteenloopenden zin worden opgevat.

» Met het eerst aangenomen stelsel, toen het bebouwd gedeelte der hoofdstad weinig buiten de grens der singels reikte, ware het voorzeker mogelijk de bestaande statien te vergrooten en te verbeteren, door middel van kostbare onteigening, gedeeltelijke of geheele wegruining van de omringende of er doorheen loopende straten. Doch dat dood eenvoudig middel, voorwaar betreuenswaardig met het oog op de kosten, zou nieuwe bezwaren voor stads wegenis opleveren, doch geen van de voor de reizigers en voor de spoorweg-exploitatie thans bestaande bezwaren wegnemen. Trouwens, de betreuenswaardige onderbreking van het doorlopen door Brussel der noord- en zuidlijnen, zou blijven bestaan. De reiziger uit onverschillig welk punt van den grooten Brusselschen omtrek zou verplicht blijven in- of uit te stappen aan eene enkele statie, voor eene bepaalde groep lijnen. De Brusselsche hoofdstatien zouden *doodlopend*, dat is gevaarlijk, ongemakkelijk, met uiterst beperkt dienstvermogen blijven. Het spoorwegbeheer ware steeds in de treurige noodzakelijkheid al de treinen voor de hoofdstad daar te vormen en te laten doodloopen, er een verkeer af te breken dat tot ieders groot voordeel doorlopend kon wezen; steeds zou het de overgroote kosten moeten betalen van deze vermindering zijner diensten, door verkeerd aanwenden van personeel, motoren en vervoertuigen.

» Het tweede stelsel, volstrekt overeenkomend met de vereischen van den dienst in 't belang des publieks, ware de bestaande statien doorlopend te maken, meer vertrek- en aankomstpunten binnen den omtrek te hebben voor alle treinen te Brussel, eindelijk het verkeer onafgebroken van het noorden naar het zuiden voort te zetten. Deze drievoudige uitslag is gemakkelijk te verwerven door eene rechtstreeksche verbinding der Noord- met de Zuidstatie en door het bouwen van eene middenstatie, op nagenoeg gelijken afstand van de twee eerste in het deel der stad begrensd door de Loxum-, de Keizerinnestraat, het Kanstersteen en de Bergstraat. Reeds nu loopen al de lijnen uit zuiden, westen en oosten samen ter Noordstatie. Eerlang zullen alle lijnen uit het zuiden ter Zuidstatie samentreffen. De verbinding binnen de stad verwezenlijkt zijnde, kan het verkeer van reizigerstreinen gemakkelijk derwijze

worden ingericht dat iedere trein voor Brussel, om 't even in welke richting, in de drie hoofdstatiën (Noord-, Zuid- en middenstatie) ophoudt, en dus den reiziger laat kiezen waar hij best afstapt, naar gelang van de wijk des omtreks waar zijne zaken hem vergen. In plaats van als heden samengevoegd te zijn door groepenlijnen in de twee hoofdstatiën, wordt gansch het verkeer voor den Brusselschen omtrek verdeeld over drie statiën, op behoorlijken afstand van elkander, zoodat iedere bediend is door al de te Brussel uitloopende lijnen.

» Voor het publiek, levert zulks een aanzienlijk en al te blijkbaar voordeel op om er te moeten op aandringen. Anderzijds kan gemakkelijk het getal treinen te Brussel gevormd of onder dak gehouden, tot een volstrekt minimum worden gebracht en daardoor de bijinrichtingen voor het vormen en onder dak brengen en de daartoe vereischte inrichtingskosten verlaagd worden. Beter gebruik van het rollend materieel en van het personeel der treinen, zal aanzienlijke bezuiniging van exploitatiekosten veroorloven. Ten slotte zal de geringe bij-taxi, door den reiziger te betalen voor langer vervoer, om tijd en vermoeienis uit te sparen, het Bestuur onvangsten bezorgen die het eerste stelsel niet opleveren zou.

» Voorwaar zouden bovenstaande beschouwingen op zichzelf volstaan om de voorkeur te geven aan het tweede stelsel. Doch het kwam ons nuttig voor eene duidelijke vergelijking te maken, voornamelijk in een geldelijk opzicht. Ziehier den uitslag van de te dien einde gedane studiën.

Eerste stelsel.

» Bedrag der kosten tot vergrooting der Noordstatie, als niet doorlopend behouden	fr. 54,200,000 »
» Uitgaaf van denzelfden aard voor de Zuidstatie . . .	11,880,000 »
TE ZAMEN.	fr. 46,080,000 »

Tweede stelsel.

» Inrichting der Noordstatie tot doorlopende statie . fr.	9,638,000 »
» Aanleggen van de rechtstreeksche verbinding Brussel Noord en Zuid, deel tusschen Brussel-Noord en de middenstatie (Loxumstraat) : onder de opene lucht van het Noorden tot den Kruidtuin, en onderaardsch van deze tuin tot de Loxumstraat	10,500,000 »
OVER TE DRAGEN.	fr. 20,138,000 »

OVERDRACHT. . . fr.	20,158,000 »
» Bouwen van de middenstatie op 6 meter diepte onder de opene lucht	16,154,000 »
» Deel der rechtstreeksche verbinding tusschen de middenstatie en Brussel-Zuid.	12,503,000 »
» Inrichting der doorlopend gemaakte Zuidstatie. . .	5,670,500 »
» Wijziging van riolen en kasseiwegen te Brussel en onvoorziene kosten	1,532,500 »
TE ZAMEN. . . .	<u>56,000,000 »</u>

» Doch met het tweede stelsel zijn mede te rekenen de nieuwe jaarlijksche ontvangsten op de middenverbinding. Zij is heel gematigd te schatten als volgt :

» Naar statistieken, op verschillende tijdstippen opgemaakt en rekening gehouden met de gemiddelde jaarlijksche tocneming van 't reizigersverkeer, nagenoeg 10 % voor Brussel's statien, bereikt stellig het getal reizigers, in voormelde statien in- en uitstappend, minstens vijf en veertig miljoen per jaar, tegen dat er verbinding met het midden bestaat. Daarin zijn begrepen tien miljoen werklieden met werkabbonnement. Voor twee derden kan dat verkeer worden toegerekend aan de middenstatie, en voor een derde aan de twee eindstatien samen.

» Naar die opgaven is de ontvangst aldus berekend :

» Werklieden met weekabbonnement, waarvan de prijs weinig is te verhoogen :

$$\begin{aligned} 2/3 \times 10,000,000 \times \text{fr. } 0 \text{ } 0025 &= \text{fr. } 16,666 \text{ »} \\ 1/6 \times 10,000,000 \times \text{fr. } 0 \text{ } 005 &= 8,333 \text{ »} \end{aligned}$$

» Reizigers met gewone kaart, van eene eindstatie naar de middenstatie (meer op den bestaanden prijs) :

$$2/3 \times 35,000,000 \times \text{fr. } 0 \text{ } 05 = 1,166,666 \text{ »}$$

» Reizigers met gewone kaart, die gansch den afstand tusschen beide eindstatien afleggen (meer op den bestaanden prijs) :

$$1/6 \times 35,000,000 \times \text{fr. } 0 \text{ } 10 = 583,333 \text{ »}$$

$$\text{TE ZAMEN. . . fr. } 1,774,998 \text{ »}$$

» Er valt op te merken dat de kosten tot onderhoud en exploitatie voor de nieuwe verbindingen de middenstatie heel waarschijnlijk gansch zullen gedekt worden door bezuiniging op de inrichting der algemeene beweging tusschen

het noorden en zuiden des lands. Voor tal van treinen naar de hoofdstad, volgt die bezuiniging uit het wegnemen van werkstilstand voor personeel en materieel in de bestaande eindstatien. Om dienaangaande alle misrekening te vermijden, is evenwel eene meerdere uitgave aan te nemen en af te trekken van de hierboven berekende ontvangsten, en dient de zuivere ontvangst voor het Bestuur reeds het eerste jaar gesteld te worden op 1,500,000 frank, ten gevolge der exploitatie van de rechtstreeksche verbinding en van de middenstatie.

» Deze zuivere ontvangst zal natuurlijk toenemen in dezelfde mate als het reizigersverkeer. Hierboven is gezegd dat zij thans jaarlijks met 10 t. h. vermeerderd, en, om binnen eene zeer gematigde berekening te blijven, ondersteld dat zij voortaan slinkt tot 3 t. h., zoo is gemakkelijk na te gaan dat het kapitaal van 56 millioen in min dan acht en dertig jaar is uitgedelgd.

» Dus eenerzijds (eerste stelsel), nagenoeg 46 millioen uitgaven, die hoeven uitgedelgd te worden, ofschoon al de bezwaren van den bestaanden toestand blijven, en er zelfs nog zouden bijkomen.

» Anderzijds (tweede stelsel), eene uitgave van nagenoeg 56 millioen, in min dan acht en dertig jaar uitgedelgd, dank aan het innen eener toenemende zuivere ontvangst, welke de Staat onbepaald blijft trekken na uitdelging van het kapitaal, en met het eerste stelsel niet bestaan zou; aanzienlijke voordelen voor de ingezetenen van Brussel en van gansch het land; oplossing die stadswegen en het gewoon verkeer volkomen onaangeraakt laat en zelfs zeer goed gepaard kan gaan met de werken tot verfraaiing, gezondmaking, verbetering van gemeenschap, die eene zich snel uitbreidende hoofdstad noodwendig in eene nabijzijnde toekomst dringend moet vergen.

» De keus kan voorwaar niet twijfelachtig wezen. Het tweede stelsel is zonder aarzeling aan te nemen, en met het inzicht om de werken zoo spoedig mogelijk aan te vangen, vraagt de Regeering een eerste krediet, bij onderstaande sommen begrepen. »

Stemming der afdeelingen en der Middenafdeeling.

In de afdeelingen werd de verbinding Noord-Zuid aldus goedgekeurd :

- 1^e afdeeling : 10 ja en 3 neen.
- 2^e — : Eenparig min 1 onthouding.
- 3^e — : Eenparig min 1 neen.
- 4^e — : Niet opgegeven uitslag.
- 5^e — : Voorstel tot verdaging verworpen met 8 stemmen tegen 4.
- 6^e — : Voorstel tot verdaging goedgekeurd met 13 stemmen tegen 4.

De Middenafdeeling werd samengesteld uit de heeren Beernaert, voorzitter, Ancion, Grimard, De Neef, van Limburg Stirum en Woeste.

Beraadslaging over de Begrooting van spoorwegen.

Terwijl de Middenafdeeling beraadslaagde, behandelde de Kamer de Begrooting van spoorwegen. Deze bespreking gaf den achtbaren heer Liebaert aanleiding om in de twee zittingen op 27 April het ontwerp andermaal te verdedigen.

Ziehier, zegde de achtbare Minister, wat ik bevestig :

« Nooit werd een werk zoo volledig en gewetensvol bestudeerd door een zoo gansch bijzonderlijk ingesteld bestuur als de verbinding Noord-Zuid... »

De Middenafdeeling stelde de Regeering negen vragen. Zij hoorde het achtbaar Hoofd des Kabinetts en den achtbaren Minister van Spoorwegen, en keurde ten slotte het ontwerp goed met vijf stemmen tegen ééne en ééne onthouding.

Volledigheidshalve hebben wij hier bij te voegen dat de Kamer over heel weinig tijd beschikte om de Begrooting te onderzoeken.

Den 1^{en} Mei werd het verslag overgelegd en den 5^{en} Mei stemde de Kamer de Begrooting.

Den 5^{en} Mei ving de zitting aan 5 minuten over 10 uur; 5 minuten over 12 uur werd zij geschorst en kwart over 14 uur hervat. Eene tweede maal geschorst 5 minuten over 19 uur, werd zij 50 minuten over 20 uur hervat en 55 minuten over 25 uur gesloten. Dat was de laatste dag van den zittijd.

Aan de Buitengewone Begrooting werd de ochtend-, de namiddag- en een weinig van de avondzitting gewijd.

Het overige der avondzitting werd besteed aan de Begrooting van Financiën en Openbare Werken, die van Nijverheid en Arbeid, aan het wetsontwerp strekkende om bijkredieten te verleenen op de Begrootingen van 1899 en 1900, en overdrachten en regelingen te veroorloven voor de Begrooting van 1899, en eindelijk aan de tweede lezing van en de stemming over het ontwerp van wet op de ouderdomspensioenen.

Dat was geene beraadslaging en stemming, maar het schommelen van wetten.

Zeven uren en half werden besteed aan de Buitengewone Begrooting, die 155 millioen bedroeg.

Toch handelden verschillende sprekers over de verbinding Noord-Zuid en de middenstatie, met name de heeren Grimard, Lorand, Ancion, De Jaer, Woeste en Bertrand.

De heeren Grimard, Ancion en De Jaer verklaarden zich voor het ontwerp; de heer Lorand insgelijks, doch vroeg om verdaging, ten einde de Kamer te veroorloven het ontwerp rijpelijk te onderzoeken.

De heeren Woeste en Bertrand bestreden het.

De beraadslaging ving aan naar aanleiding van een voorstel van den achtbaren heer Woeste, luidende als volgt :

« Ik stel voor om te verschuiven tot den naasten zittijd het deel van het » krediet van 31,500.000 frank, dat het voorwerp is van artikel 2 der tabel, » betreffende de verbinding van de Brusselsche Noord- met de Zuidstatie, » met middenstatie.

» Ik stel voor om artikel 27 der tabel : Antwerpsche vestingwerken, 600,000 frank, te verdagen tot toekomenden zittijd. »

Het achtbaar lid, dat deel uitmaakte van de Middenafdeeling en kennis had genomen van alle stukken, alle uitleggingen door de Regeering gegeven, oordeelde dat de Kamer niet voldoende was ingelicht.

« In de huidige omstandigheid », zegde hij, « wil ik niet bepaald uitspraak doen over dat werk, doch zeg dat, om drievoudige redenen, de Kamer niet genoeg is ingelicht om thans over dat werk te stemmen. »

Overigens herhaalde hij kortbondig de tegenwerpingen die hij had uitgebracht ter vergadering van 19 April, en zich vereenigend met een voorstel, ter zelfder zitting gedaan door den achtbaren heer Nerinx, besloot hij als volgt :

Ziedaar, Mijne Heeren, hoe de heer Nerinx spreekt : « Vooral dient eene commissie, bestaande eenerzijds uit bevoegde mannen en anderzijds uit de belanghebbende besturen, uitspraak te doen over dat groot werk. En thans zouden wij het blindelings moeten goedkeuren, zonder het gevoelen van bevoegde mannen noch van de belanghebbende besturen te kennen. Derhalve besluit ik dat verdaging is gebillijkt : wij zijn niet genoeg ingelicht, en wil de Kamer niet verdagen, zoo verwittig ik haar dat vele leden later zullen betreuren zich te hebben gewaagd in eene uitgave en een ontwerp, waarvan zij de gevolgen thans onmogelijk kunnen berekenen. »

Het achtbaar hoofd des kabinets antwoordde den achtbaren heer Woeste als volgt :

« De Regeering verwerpt de splitsing, in zake der verbinding Brussel-Noord en -Zuid.

» Daareven zegde ik dat de Staat een slecht nijveraar is, omdat zijn ondernemingsgeest wordt verlamd door de zware drukking van zijne beheerdiensten. Daar heb ik bij te voegen dat zij al te dikwijls stuit op een anderen hinderpaal, eene andere belemmering : de tusschenkomst van het parlement; daarvan levert de redevoering van den heer Woeste ons een bewijs te meer.

» Drie jaren geleden, stelde de achtbare heer Vandenpeereboom eene commissie in, bestaande uit ingenieurs, gekozen onder de bekwaamsten van zijn departement. Deze commissie bestudeerde grondig niet alleen de oplossing waarvan wij thans goedkeuring door de Kamer vragen, maar ook al de andere die werden aanbevolen, namelijk het ontwerp Dumortier en dit volgens hetwelk de lijn zou loopen langs de vaart van Charleroi, over de Slachthuislaan.

» De Commissie oordeelde ons ontwerp het beste, zoo in een technisch als in een schoonheidskundig opzicht, alsmede in het geldelijk opzicht, rekening gehouden met de ontvangsten der middenstatie. Sedert lang zou een nijveraar zijne keus hebben gedaan en ook sedert lang de hand aan 't werk gelegd.

» En wat stelt de heer Woeste voor? Na al die studiën wil de achtbare Minister van Staat de zaak verzenden naar eene commissie, ze overmaken aan eene commissie, binnen of buiten het parlement benoemd, ik weet het

niet heel wel. Daarna zou over de zaak opnieuw door de Kamers worden beraadslaagd, en wellicht na twee jaar zouden wij de uitvoering kunnen aanvangen.

» Ik begrijp waarlijk niet hoe mannen die een practisch begrip van zaken hebben, dergelijke handelwijze kunnen voorstaan : op den duur zou dit ons, op 't gebied van huishoudkundigen vooruitgang, achteraan alle volken plaatsen.

» De HEER WOESTE. — Schaf dan de Kamer af!

» De HEER DE SMET DE NAEYER, *Minister van Financiën en Openbare Werken*. — Er is geen spraak van afschaffing der Kamer of van haar het minste greintje van haar recht te ontnemen. Ik geef haar een volkomen gerijpt ontwerp, de vrucht van drie jaar studie...

» De HEER LORAND. — En geeft haar drie dagen om uitspraak te doen, en den Senaat drie uren.

» De HEER DE SMET DE NAEYER, *Minister van Financiën en Openbare Werken*. — En op 't oogenblik dat de Kamer plannen en bestekken heeft, in zulke voorwaarden opgesteld, raadt de heer Woeste haar om de zaak te verzenden naar eene commissie. Zoodoende, zou men als 't ware verklaren dat de Kamer onmachtig is in zake van huishoudkundige belangen, want weigeren om te beslissen wanneer hiertoe het oogenblik is gekomen, is eene bekentenis van onmacht.

De HEER WOESTE. — Voor u is het oogenblik gekomen, doch niet voor ons!

» De HEER DE SMET DE NAEYER, *Minister van Financiën en Openbare Werken*. — Het oogenblik is gekomen, zoodra de noodige studiën, die alle gewenschte waarborgen opleveren, afgelopen zijn, en wanneer de Kamers, na de Regeering en op deze vertrouwende, met kennis van zaken uitspraak kunnen doen.

» De HEER LORAND. — Wij missen de noodige technische inlichtingen en gij gunt ons geen tijd om ze te bestudeeren!

» De HEER DE SMET DE NAEYER, *Minister van Financiën en Openbare Werken*. — Denkt gij dat er hier ooit kan worden gehandeld over die technische inlichtingen?

» De HEER DEMBLON. — Dat weten wij wel, doch dat geldt het hier niet.

» De HEER DE SMET DE NAEYER, *Minister van Financiën en Openbare Werken*. — Wilt gij wachten tot de Kamer de noodige technische kennis heeft verworven, dan veroordeelt gij u tot eeuwig wachten. »

Bij stemming over het voorstel van den achtbaren heer Woeste, werd de verdaging van het krediet voor de Antwerpsche vestingwerken verworpen met 66 stemmen (rechterzijde) tegen 57 (34 linker- en 23 rechterzijde en 1 onthouding aan de rechterzijde).

Zonder hoofdelijke stemming, werd de verdaging van het krediet voor de verbinding Noord-Zuid afgewezen met zeer groote meerderheid.

In denzelfden zin werd het krediet zelf toegestaan.

Zoo scheen het vraagstuk opgelost en het ontwerp voorgoed aangenomen.

Toch kwam het weldra terug voor de Kamer.

**Verzoekschrift tegen het ontwerp. Verslag van den achtbaren
heer Carton de Wiart.**

Ter vergadering van 2 April 1901, bracht de achtbare heer Carton de Wiart, namens de Commissie voor verzoekschriften, verslag uit over een verzoekschrift, tot de Kamer gericht tegen het ontwerp der Regeering.

De Commissie bracht alles opnieuw ter spraak. Zij nam de noodzakelijkheid eener verbinding aan, doch voegde er bij :

« Blijft te weten of de richting der verbinding, die werd aangenomen in een eerste ontwerp, volgens hetwelk de spoorweg over eene nu onderaardsche, dan open baan dwars door het middenpunt der stad Brussel zou loopen, wel eene behoorlijke richting is.

» Deze zal een reusachtig werk vergen en allerhande bezwaren opleveren : Zal de aard van den ondergrond, gedeeltelijk bestaande uit welzand, geene erge misrekening voor de ondernemers zijn? Hoelang zullen de onteigeningen duren? Hoelang moet Brussel opgebroken blijven? Zijn de belangen der gezondheid niet in gevaar? Hoeveel zal men de door de Regeering geraamde 56 millioen te boven gaan? Welke verleelijking zullen de ingenieurs aan Brussel opleggen, onder voorwendsel van « kunstwerken »? Hoeveel belangen worden in gevaar gebracht, hoeveel ingezetenen benadeeld?

» Al deze bezwaren konden de aandacht der Regeering niet ontgaan.

» Is het niet te denken dat zoo zij, ondanks die bezwaren, de richting dwars door de stad voorstelde, langs de Putterijwijk, liever dan met eene andere richting, als daar zijn de buitensingels, zij daartoe vooral werd overgehaald door den wensch ons in 't midden van Brussel eene statie te bouwen?

» Zoo schijnt de middenstatie de hoofdreden en de staving van eene bijzonder moeilijke en kostbare richting.

» Welnu, het schijnt ons niet dat de noodzakelijkheid van eene middenstatie tusschen twee zoo dicht bij elkaar liggende statien als die ten Noorden en ten Zuiden, ernstig werd bewezen.

» Die statie maken, zou bij de bezwaren, reeds op zichzelf verwekt door het ontwerp van verbinding dwars door de stad, nog nieuwe moeilijkheden voegen.

.....

» Ondersteld dus dat de Regeering niet meer wil laten beraadslagen over het beginsel van verbinding door de stad heen, dienen ten minste de verhoudingen — tevens de kosten en bezwaren — voor die middenstatie niet te worden verminderd, en is deze niet te vervangen door eene halte voor het in- en uitstappen van reizigers?

» « De Noord- en Zuidstatie — zoo zegde de achtbare heer Montefiore-Levi » den 26^e Maart 1901 in Senaat — maken er eigenlijk slechts ééne uit. » Iedere harer bedient eene helft der stad, weinig afgelegen van het middelpunt en gemakkelijk genaakbaar, zoo van uit het centrum als van den omtrek en in alle richtingen. »

» Daarom is uwe Commissie, met de groote meerderheid van hen die het ontwerp tot verbinding onderzochten, tegen eene zoo aanzienlijke middenstatie als in gemeld ontwerp is voorzien.

» Sommigen gaan verder en vragen dat de Regeering hare oorspronkelijke plannen volkomen zou wijzigen.

» Voorzeker moet geene reden gesteund op eigenliefde of bestuursbelang, de Regeering verhinderen om te besluiten tot eene zelfs volslagen wijziging van plannen, die door de Kamer met ongewone overhaasting werden aangenomen. Het land zal haar integendeel erkentelijk zijn om hare voorzichtigheid bij het aanvangen van zulke aanzienlijke werken, die zwaar moeten drukken op onzen lateren geldelijken toestand.

» Wij hebben herinnerd aan de ontwerpen tot verbinding over de buitensingels.

» Uwe Commissie is van oordeel dat er van het bestudeeren der ontwerpen niet hoeft te worden afgezien, en dat niets de Regeering kan verhinderen ze terug op te vatten, zoo zij denkt dat zij beter zijn dan haar oorspronkelijk ontwerp. Ten minste vraagt zij dat, komt het oorspronkelijk ontwerp ten uitvoer, de in gemeld ontwerp voorziene verhoudingen van de middenstatie merkelyk worden verminderd. »

In hare vergaderingen van 3, 10 en 22 Mei 1901, besprak de Kamer de conclusien van dat verslag.

De eerste die het woord nam was de achtbare heer Woeste.

« De Commissie voor verzoekschriften », zegde hij, « vraagt hoofdzakelyk » dat Noord en Zuid niet worden verbonden dwars door de hoofdstad, en » dat er geene middenstatie worde gebouwd. In ondergeschikten zin, dat de » middenstatie mindere verhoudingen zou hebben. Ik ondersteun de hoofd- » zakelyke, niet de ondergeschikte conclusie. »

Na de voornaamste bezwaren tegen het ontwerp te hebben herinnerd, legde hij onderstaande dagorde over :

« De Kamer, oordeelende dat er geene reden bestaat om gevolg te geven » aan de ontwerpen voor eene middenstatie te Brussel, voordat zij, namens » met het oog op de kosten, die ontwerpen grondig kon onderzoeken, » verzendt de verzoekschriften naar de heeren Ministers van Openbare » Werken en van Spoorwegen. »

Lang werd over die dagorde beraadslaagd.

De achtbare Minister van Spoorwegen verklaarde ze niet ontvankelijk, daar zij strekte om te verhinderen dat de ten vorigen jare door de Kamer genomen beslissing uitvoering zou krijgen.

De achtbare verslaggever drukte het gevoelen uit dat de Kamer, al vereenigde zij zich met het denkbeeld dat de Noordstatie ontlast moet worden, evenwel niet *ne varietur* de tot de verbinding Noord-Zuid voorgestelde richting had aangenomen en niet had afgezien van haar recht om de verschillende richtingen en plannen te onderzoeken.

« In elk geval », voegde hij er bij, « kan men voor de verbinding zijn en » niet voor eene middenstatie, waartoe eene gansche wijk dient te worden » gesloopt en gansch de ondergrond van Brussel omgewoeld; ook achten wij » het plicht uitleggingen te vragen. »

.

» Trouwens, nooit werd op afdoende wijze aangeleend dat eene midden-

» statie te Brussel noodzakelijk is, vermits de Noord- en de Zuidstatie zoo
 » dicht bij elkander liggen. In geene stad van Europa dacht men er aan om
 » in dergelijke omstandigheden gansch het middelpunt eener hoofdstad om
 » te woelen. Daarop vestig ik de ernstige aandacht der Regeering en meen,
 » zoo doende, te beantwoorden aan het uiterst billijk gevoelen van een aantal
 » mijnere lastgevers. »

De achtbare heer Woeste antwoordde den achtbaren heer Minister van Spoorwegen, en herinnerde in welke omstandigheden het krediet was toegestaan :

« Mijne Heeren, naar aanleiding der middenstatie is geschied en geschiedt nog wat zich reeds in menige gelegenheid voordeed en aanleiding gaf tot zeer erge misbruiken : op 't einde van een zittijd, als ieders aandacht faalt, komt men voor den dag met een groot werk; de Kamers weten niet juist wat het kosten moet; eerst staan zij een gering krediet toe, zonder de gevolgen te berekenen. En is er later spraak van voortzetting des werks, dan komen de aanvragen om millioenen die op millioenen worden gestapeld; angst ontstaat, en men roept : Te laat ! Gij stemdet in met het beginsel, bijgevolg hebt gij de door ons gevraagde millioenen toe te staan ! Dat is het stelsel, en het is slecht.

.
 » Laat mij voor een oogenblik onderstellen dat er is besloten tot eene middenstatie; doch wordt het bewezen dat de Kamer dwaalde, waarom mag zij die stemming niet intrekken ?

» Om welke reden van openbaar belang zou de Kamer geene vroegere beslissing mogen verbreken ? Hoeven wij driemaal te falen, omdat wij het eens deden ? Wil men zulke stelling volhouden ?

.
 » DE HEER LIEBAERT, *Minister van Spoorwegen. Posterijen en Telegrafen.* — Wat gij wilt, is geen ontwerp hebben.

» DE HEER WOESTE. — Daarin hebt gij het mis, en straks verklaar ik u wat il wil, wees daarover gerust.

.
 » Heeft de Kamer het door u herinnerd vraagstuk van beginsel opgelost ? Kende zij een bijzonder krediet toe voor de verbinding Noord-Zuid en voor de middenstatie ? Daar even liet ik ter bibliotheek vragen om de Buitengewone Begrooting van verleden jaar en vond daar niets dergelijks in. Wel weet ik dat de Memorie van toelichting sprak over dit ontwerp en dat er in deze Kamer insgelijks werd over gehandeld. Wel weet ik dat ik zelf verklaarde dat wij onvoldoende waren ingelicht. Eindelijk weet ik dat onder het gezamenlijk cijfer van 31,500,000 frank voor wegen en werken, op de begrooting voorkomende, enkele millioenen konden begrepen zijn om bij voorkomend geval bedoeld werk te verrichten. Doch dat was enkel eene mogelijkheid ; ieder jaar trekt men vroeger toegestane te groote kredieten in. Dus werd een geraamd cijfer toegestaan; doch op gansch de Begrooting staat geen krediet voor de verbinding Noor-Zuid noch voor de middenstatie, waarover de Kamer inzonderheid uitspraak had te doen.

» Let er goed op, Mijne Heeren, mijne aanmerking geldt thans des te beter, daar sedert één jaar niets voor bedoelde verbinding is uitgegeven.

» DE HEER LIEBAERT, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Dwaling!

» DE HEER WOESTE. — Tot hiertoe schijnt de heer Minister van Spoorwegen zich tot taak gesteld te hebben de Kamer niet in te lichten; in den Senaat ondervraagd, antwoordde hij zeer onbepaald; trots allen wil hij het ontwerp verwezenlijken, in zooverre dat wel de vraag zou kunnen oprijzen welken invloed hij ondergaat.

» DE HEER LIEBAERT, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Wat bedoelt gij daarmee?

DE HEER WOESTE. — Dat uwe houding ons het recht geeft om te denken dat gij u laat dwingen...

» DE HEER LIEBAERT, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en telegrafen.* — Ik vraag wat gij bedoelt, want ik beweer in deze zaak enkel te gehoorzamen aan mijn geweten.

» DE HEER WOESTE. — Welnu, ik hoef u te zeggen dat wij onder een vertegenwoordigend, niet onder een ondervragend stelsel staan.

» DE HEER FURNÉMONT. — Men wil den Koning in de zaak betrekken, en dat is verboden, Mijnheer de Voorzitter.

» DE HEER WOESTE. — Ik zeg dat, wanneer het zulk aanzienlijk werk geldt, waarbij een aantal allergewichtigste belangen op het spel staan, het niet doorgaat te beweren dat de Kamer deze zaak kan opgelost hebben, zonder ze gansch in 't bijzonder te hebben bestudeerd; neen, het is niet aan te nemen dat de wil eens Minister dien der Kamer moet overvleugelen.

» Wij hoeven elkaar goed te verstaan : Ik vraag niet dat het ontwerp worde van de hand gewezen, maar eenvoudig dat de zaak grondig worde onderzocht; dat het ontwerp niet ten uitvoer kome voordat dit onderzoek kan voortgezet worden. Heeft de Kamer daartoe niet het recht en wil zij dat recht verbeuren?

» Voor de Maasforten werden de werken geraamd op 34 millioen, en tot die som verbond zich de Kamer; toen later de werken waren aangevangen, zegde men : Zij dienen toch te worden voortgezet en ze hebben 70 millioen gekost. Hetzelfde deed zich voor met het Brusselsch Justitiepaleis.

» Thans wil men andermaal dergelijk stelsel, ondanks vroegere ervaring.

» Begrijpt gij niet, Mijnheer de Minister, dat er op die baan niet hoeft voortgegaan?

» Mijn voorstel is uiterst gematigd, vooralsnu vraag ik geene einduitspraak, maar wel dat wij kunnen onderzoeken; ik eisch het recht van het Parlement, en gij wilt den ministerieelen wil daarboven stellen; welnu, vindt gij daartoe eene meerderheid, gebruik ze; ik voor mij, acht mijn plicht te vervullen door protest aan te tekenen en het land te verwittigen. (*Goedkeuring aan verschillende zijde.*)

Ter zitting op 10 Mei 1901, antwoordde de achtbare heer De Jaer den achtbaren heer Woeste. Hij trachtte te bewijzen dat de Kamer niet enkel het door de Regeering voorgesteld ontwerp tot verbinding had goedgekeurd, maar ook alle noodige inlichtingen had om met zaakkennis te stemmen.

Hij herinnerde wat wij zelf hierboven neerschreven, en voegde er bij :

« Zooals de heer Woeste deed opmerken, 't is voorwaar niet door het toestaan van de eerste kredieten op de Buitengewone Begrooting van verleden jaar, dat men aan de Regeering toereikende middelen gaf om bedoeld groot werk van openbaar nut te kunnen volvoeren.

» DE HEER WOESTE. — Wacht gij zoolang, dan is het te laat en dat dient te worden vermeden.

» DE HEER DE JAER. — Maar binnen een paar maanden hebt gij te stemmen over eene nieuwe Buitengewone Begrooting, waarop waarschijnlijk nieuwe kredieten worden gevraagd voor de verbinding Noord-Zuid en de middenstatie; en acht thans de Kamer dat zij ongelijk had tot die werken te besluiten, dat wij achteruit moeten treden, wil zij geen werk meer dat zij verleden jaar wilde, dan voorzeker behouden de leden der Kamer hunne volle vrijheid om tegen die nieuwe kredieten te stemmen, bijgevolg de Regeering te verhinderen het werk ten uitvoer te brengen.

» Vraagt men thans dat de Regeering eene goedgekeurde en afgekondigde wet niet uitvoere, dan vraagt men haar eigenlijk dat zij in verzet zou komen tegen de wet, en hoe zulks de rol der Kamer zou wezen, kan ik maar niet begrijpen. »

Ten slotte verklaart de achtbare heer De Jaer dat hij tegen de dagorde van den heer Woeste stemt.

De achtbare heer Renkin toonde aan welke houding hij in deze zaak zou nemen.

Hij liet het niet bij het onderzoek der uitvoering van de door hem als noodzakelijk beschouwde verbinding, maar beoordeelde tevens de algemeene inrichting van den spoorweg, wat natuurlijk en verstandig was :

« De wezenlijke vraag is, zegde hij, of de verbinding met de middenstatie dienen kan voor electrische lijnen met snel verkeer, die zijn aangekondigd, en of zij, ondersteld dat, wat waarschijnlijk is, zulk net tot stand komt, zij nuttig zullen blijven. Dat denk ik niet.

» DE HEER LIEBAERT, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Dwaling.

» DE HEER RENKIN. — Ik zal naar uwe bewijzen dienaangaande luisteren.

» DE HEER NERINCX. — Voorzeker is het eene dwaling.

» DE HEER RENKIN. — Ik meen te weten wat de achtbare Minister antwoorden zal, en mij dunkt dat het vervolg mijner redevoering het zal bewijzen.

» Dus worden de groote statieën ontbloot, eene middenstatie komt tot stand, en men bevestigt, zoo zal de achtbare Minister ons zeggen, dat het

ontwerp juist strekt om toegang te verleen tot de in te richten sneltreinen. Welnu, thans weet men hoegenaamd niet welke uitbreiding het electrisch net erlangt. Te nauwernood wordt zij voorgevoeld. Daarom zeg ik dat op dit vooruitzicht niet werd gelet bij het opmaken van het ontwerp tot verbinding.

» Naar 't oordeel der Regeering, hoeven al onze groote lijnen te worden verdubbeld. Bijgevolg is te voorzien dat wij na Brussel-Antwerpen, lijnen voor sneltreinen zullen hebben tusschen Brussel en Luik, Oostende, Namen, Bergen. Dat mogen geene lijnen voor plaatselijk verkeer zijn. Zij hoeven ondereen te worden verbonden, een net doch geene afzonderlijke baanvakken te zijn, die het vervoer veeleer moeilijker dan gemakkelijker maken.

» Juist voor die lijnen, is eene middenstatie onontbeerlijk.

» Wat is de ware oorzaak van belemmering op die lijnen? Niet zoozeer het aantal der treinen als dezer verschillende snelheid. Maakt lijnen voor sneltreinen en laat op de vroegere enkel lokaal- en goederentreinen loopen, dan is er geene belemmering meer. Waartoe zou het in die onderstelling dienen, statien die enkel lokaaltreinen bedienen te vereenigen door middel van eene kostbare en gevaarlijke bindingslijn?

» Volgens mij, beantwoordt het ontwerp dan ook niet aan de behoeften van het vervoer, ondersteld dat er een electrisch net ontstaat, en zou een net met middenstatie dit voorzeker nutteloos maken, want eenmaal de bestaande statien ontdaan van den dienst der sneltreinen, ware 't gemakkelijk ze doelmatig in te richten en de bestaande gevaren door weinig aanzienlijke werken weg te nemen.

» Op zulk standpunt plaats ik mij om te vragen dat de zaak opnieuw wordt onderzocht. Daarover ben ik het met den achtbaren heer Woeste eens. Een aandachtiger onderzoek van dit gewichtig vraagstuk ware van groot nut voor het algemeen belang. »

Ook de achtbare heer Hubert verklaarde zich voor eene verbinding Noord-Zuid, doch verkoos eene lijn over de buitensingels, en verklaarde dat eene middenstatie ter door de Regeering opgegeven plaats hem nutteloos scheen :

« Ik verzwijg niet, zegde hij, dat ik liever eene bovenlijn had over de buitensingels, van 't Noorden naar 't Zuiden. Die lijn op pijlers zou niet meer kosten dan eene brug over eene rivier, dat is 5,000 frank per loopenden meter. Vermits de afstand tusschen Noord en Zuid 3,000 meter bedraagt...

» DE HEER LIEBAERT, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — In rechte lijn. (*Onderbreking.*)

» DE HEER HUBERT. — Gij ziet dat wij het daarover niet eens zijn; doch geef ik u gelijk; zoo wordt mijne redeneering daarvoor maar weinig te kort gedaan, en ik ga voort.

» Zoo geraken wij tot eene uitgave van nagenoeg 15 miljoen frank voor den bovenbouw; voegt daarbij de noodige som voor de onteigeningen, zoo

gaan de kosten niet verre boven de helft van de werken voor de onderaardsche baan.

» De HEER NERINCX. — En de middenstatie zou te Molenbeek staan!

» De HEER HUBERT. — Met dit plan wordt, ja, de middenstatie weggelaten, doch daar ik bewijzen zal dat deze nutteloos is, hindert dat gevolg mij geenszins. Wilt gij overigens eene statie op de buitensingels, zij zou 500 meter van de Beurs verwijderd zijn. »

Op zijne beurt, nam de achtbare heer Lepage het woord. Hij beoogde vooral de belangen van Brussel en dezès ingezetenen en klaagde over de onzekerheid waarin men ze liet.

Hij verklaarde dat de stad Brussel geen belang hoegenaamd had bij het maken der middenstatie, en zij er zich enkel om 't algemeen belang mede vereenigd had.

Hij verklaarde tegen de dagorde van den achtbaren heer Woeste te zullen stemmen, en drong in elk geval aan op eene spoedige oplossing.

Anderzijds vereenigde de achtbare heer Bertrand zich met de door den heer Woeste voorgestelde oplossing

« De vraag, zegde hij, is hoelang dergelijk werk nuttig zal zijn, gezien de overgrootte uitbreiding van Brussel en voorsteden.

» In 1850, eene halve eeuw geleden, telden Brussel en voorsteden 200,000 inwoners; thans nagenoeg 600,000; alles laat voorzien dat er na nog eene halve eeuw 1 millioen of anderhalf millioen ingezetenen zullen zijn. Wat is dan nog uwe beruchte verbinding Noord-Zuid waard, die u zoo duur zal te staan komen?

» Thans bestaan onderscheiden ontwerpen, opgemaakt door hoogstbevoegde vakmannen. Wat beteekenen zij? Wij vragen om ze te mogen bestudeeren, alvorens nog meer millioenen toe te staan.

» Openhartig beken ik dat ik geene vaste meening heb. Ik acht het noodig de Noord- met de Zuidstatie te verbinden, en aan den Brusselschen omtrek den spoorwegdienst te geven, welken hij behoeft; wij moeten alle bevoegde mannen raadplegen en vooral dient de Kamer ingelicht te wezen. Verleden jaar was dit niet het geval, en 't zal het evenmin zijn wanneer men ons andermaal om kredieten vraagt.

» Ik, voor mij, verklaar dat, erlangen wij geene voldoening, ik voor dat werk geen centiem meer geef op buitengewone begrootingen. Daarom acht ik de door den heer Woeste voorgestelde oplossing de eenig redelijke; hij wil dat zoo spoedig mogelijk door de Regeering uitdrukkelijke voorstellen aan de Kamer worden gedaan, dat er geweten wordt wat men wil, dat er naast de lastkohieren een bestek en plannen zouden zijn, opdat wij weten zouden tot welke uitgave wij ons verbinden; dat er eene goed bepaalde oplossing zij, opdat er geene onrust meer zou heerschen onder Brussel's ingezetenen.

» Nogmaals herhaal ik dat ik geen krediet voor die middenstatie meer toesta, zoo de Regeering weigert wat wij zoo billijk vragen! »

In zijn antwoord, verzette de achtbare Minister van Spoorwegen, de heer Liebaert, zich hevig tegen de dagorde van den heer Woeste, strekkend om het uitwissel eener regelmatig door de Kamer goedgekeurde wet te schorsen.

Op eene onderbreking door den heer Woeste : « Ik acht een contradictoir » onderzoek noodig », antwoordde hij dat hij de Kamer alle middelen tot beoordeeling aanbood, die zij verlangen kon.

Andermaal verdedigde hij het ontwerp. Onderstaande belangrijke verklaringen dienen te worden aangeleekend :

« Nu de boringen bijna gedaan zijn, mag ik zeggen dat zij al de verwachtingen onzer ingenieurs bekrachtigen.

.

» En de vijftien jaar omwoeling?

» Ziehier het programma der werken; ze zijn in drie reeksen verdeeld.

» In de fraaie deelen der stad, bezocht door reizigers en waar het verkeer eener groote stad samenloopt, zal er niets gesloopt, niets omgewoeld worden.

» Op de hoofdwegen, Kruidtuinlaan, Sinter-Goedelestraat, Loxumstraat, Magdalenasteenweg, Sint-Jansstraat, Hospitaalstraat en nog andere, wordt niets opgebroken, om deze goede reden dat de werken onder den grond worden uitgehold, door middel van rammen, een uitsluitend onderaardsch stelsel, dat werd aangewend voor de talrijke werken onder de wegenis en onder gebouwen te Londen, Parijs, Glasgow, Boston, enz.

» Dus zal het voor de vreemdelingen bijzonder aantrekkelijk gedeelte niet omgekeerd worden, zoomin vijftien jaar als vijftien dagen; niets zal bewijzen dat er onder den grond wordt gearbeid. Het werk kan te gelijker tijd worden aangevangen op zes plaatsen en zal waarschijnlijk twee jaar duren.

» In de tweede reeks komen de werken in de opene lucht, en zij worden verricht in eene door bezoekers der hoofdstad weinig doorloopen wijk, de Huidevettersstraat en het Nieuwland, en dan nog worden zij uitgevoerd in het achterste der hoven, de huizen aan de straat onverlet latende, behalve op eenige punten waar de lijn boven de dwarsstraten loopt.

» Eindelijk het derde gedeelte, ditgene wat de heer Janson dacht dat ik vergeten zou, betreft de werken in de opene lucht, ter Putterijwijk en de wijk der Zandstraat, de twee lage deelen tusschen de heuvelen. In elke onderstelling zijn die twee wijken gedoemd tot verandering. Wat men ook doen moge, de wijk der Putterij en die der Zandstraat zullen niet in den huidige staat blijven, en onderneemt de stad of eene of andere maatschappij de vervorming, deze zou ten minste zoolang duren als de werken die wij er hebben te verrichten en die, naar ons begrip, twee tot vier jaar zullen duren. Overigens zullen die werken het algemeen voorkomen der stad niet schaden, vermits geene bezoekers der hoofdstad die wijken aandoen.

» Ziedaar, Mijne Heeren, wat er is van die beruchte « openscheuring » der stad Brussel, welke vijftien jaar moet duren.

.

» Wij ook, Mijne Heeren, ik moet het bekennen, ondervonden den invloed van het voorbeeld van vreemde landen. Het goede is te nemen waar men het vindt, en geven andere landen ons goede voorbeelden, zoo is het wijslijk er nut uit te trekken.

» Ziehier eenige voorbeelden :

» De engelsche South-Eastern-Company is betrekkelijk weinig aanzienlijk; ik denk dat haar spoorwegnet slechts 600 kilometer bedraagt, terwijl wij er meer dan 4,000 hebben; enkel om van Cannon Street naar Charing-Cross te gaan, maakte zij in Londen een onderaardschen gang, die 80 millioen kostte, en verre van het te betreuren, wenscht zij zich daar dagelijks geluk mede, en deed zij eene heel goede zaak. Dat verrichtte eene kleine spoorwegmaatschappij.

» De Northern-Company, de Chatham en Midland, vereenigden zich om ten gezamenlijken gebruike « Widened lines », breedere sporen te leggen, die haar 43,400,000 frank kostten, voor een afstand van 2 kilometer 8 hectometer, gansch onder den grond, tot aan Victoria Station, in het bedrijvigst gedeelte van Londen, dat omgewoeld, geopend noch gescheurd werd.

» In Duitschland, behalve te Frankfort, waar het om bijzondere redenen niet geschiedde, schaft men overal de eindstatiën af. Te Maagdeburg is het reeds gedaan, te Dusseldorf, Straatsburg en Keulen insgelijks, en te Berlijn werd het sedert lang gedaan.

» Te Dresden, hoofdzakelijk eene kunststad met 300,000 inwoners, half zoo aanzienlijk als Brussel met voorsteden, gaf de Saksische Regeering onlangs 80 millioen frank uit, om al de spoorweginrichtingen, aan de verschillende uiteinden der stad gelegen, onderling en met eene middenstatie te verbinden.

.

» De achtbare heer Renkin beweert dat er bij het opmaken van het ontwerp niet was gelet op het maken van electrische lijnen.

» Nogmaals eene dwaling. Het echte bewijs daarvan ligt in het ontwerp voor de Buitengewone Begrooting en in het verslag der Middenafdeeling van verleden jaar. De Regeering had de zoo noodzakelijke lijn Brussel-Zuid naar Gent voorgesteld. Op de vraag of het eene electrische lijn zou wezen, antwoordde ik dat zij derwijze zou worden aangelegd om electrisch bediend te kunnen worden en dat het profiel daarvoor was geregeld: bochten van 8,000 tot 10,000 meter krommingstraal, geene overwegen noch tussenstatiën. Dat mag wel eene electrische lijn heeten. Dit voorstel keurde de Kamer eenparig goed. En waarom loopt die lijn uit op in de Zuidstatie? Omdat van daar eene verbinding kan gemaakt worden, om door de middenstatie aan te komen in de Noordstatie, van waar de treinen zullen voortloopen hetzij naar Duitschland, hetzij naar Antwerpen en eene andere electrische lijn vervoegen. Van 't oogenblik dat gij de verbinding niet wilt, verwerpt gij deze door de Kamer eenparig goedgekeurde lijn, want zij zou van geener beteekenis zijn. Dus voorziet ons ontwerp tot verbinding zeer wel het inrichten van electrische lijnen en past het voor dezer gebruik. »

In zijn antwoord drong de achtbare heer Woeste nogmaals aan op een contradictoir onderzoek.

« De achtbare Minister van Spoorwegen gaf uitleggingen die deze zijn zijner bureelen. Wat ik hem vraag en wat ik het recht heb uit naam van het openbaar belang te vragen, terwijl zooveel verschillende ontwerpen aan den dag komen, is dat al die ontwerpen worden onderzocht al eer eene beslissing wordt genomen...

» DE HEER LIEBAERT, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Zij werden onderzocht!

» DE HEER WOESTE. — ... niet enkel mits rekening te houden met inlichtingen van het bestuur, dat eene bepaalde baan betrad, doch met medewerking van mannen die zich niet waagden op dien weg, zooals Staats ingenieurs deden.

» Begrijpt de achtbare Minister van Spoorwegen niet dat hij moet toestemmen dat die zaak wordt onderworpen aan een contradictoir onderzoek?

» Merkt trouwens goed op, Mijne Heeren, dat mijne eischen niet verder gaan. Zij zijn gestaafd op vroegere ervaring. Ik zeg tot den achtbaren Minister : Gij komt hier met getuigenissen, doch van wie? Van uw bestuur, dat u zelf doet spreken. Gij maakt redevoeringen volgens de opgaven u door het bestuur gezonden : wij hooren maar ééne klok.

» Wordt een zoo gewichtig ontwerp ter spraak gebracht, dan dient het van iedere zijde te worden beschouwd; niet enkel is de beste richting op te sporen en te zien hoeveel de kosten moeten bedragen, ook de politieke gevolgen zijn te overwegen en men hoeft, de Kamer eene gezamenlijke opvatting voor te stellen. Dit alles hoeft, mijns dunkens, aan eene commissie te worden opgedragen.

» Het denkbeeld om de zaak naar eene commissie te verzenden, komt niet van mij, maar wel van den heer Nerinx, die het voorstond toen er voor 't eerst spraak was van het bouwen van eene middenstatie. »

De achtbare heer Liebaert hem gezegd hebbende dat hij « een stelselmatten afkeer voor het ontwerp » had, antwoordde hem het achtbaar lid :

« Ik loop inderdaad niet hoog op met het ontwerp. Uit gevoel ben ik er tegen; doch wordt mij contradictoir bewezen dat dit ontwerp het beste is, dat het moet doorgaan, dan natuurlijk vervalt mijn verzet. En juist dat geschiedt niet. Gij wilt enkel ééne klok laten hooren, en tegen dat stelsel kom ik op.

» Toen gij, Mijnheer de Minister, daareven zegdet dat gij met licht gemoed de verantwoordelijkheid voor die zaak op u neemt, hebt gij dan wel gedacht aan de beteekenis van uwe woorden?

» Gij neemt wel te verstaan de verantwoordelijkheid op u; doch laat mij

onderstellen dat uw ontwerp feitelijk slecht blijkt, en in plaats van 56 miljoen. er 100 of 200 kost. Wat is uwe verantwoordelijkheid dan waard?

» Naderhand zoudt gij worden gehekeld; doch die verantwoordelijkheid zoudt gij heel licht dragen, want persoonlijk zou het u geene onaangenaamheid berokkenen. Dus was het onnoodig hier uwe bewijsvoering te steunen op uwe verantwoordelijkheid, want zij heeft volstrekt geene waarde. »

De achtbare heer Vandervelde kwam insgelijks in verzet tegen den korten tijd, aan de Kamer gelaten voor de behandeling der Buitengewone Begrooting.

« ... Ik vereenig mij, zegde hij, met het protest van mijn vriend Bertrand, tegen de wijze waarop men ons dwingt jaarlijks de Buitengewone Begrooting te onderzoeken, en met hem heb ik te zeggen dat, wil men ons nog dwingen zoo haastig te stemmen over aanzienlijke kredieten, wij ons protest verscherpen zouden door tegen die kredieten te stemmen; doch noch voor den grond noch voor den vorm kan ik de dagorde van den achtbaren heer Woeste aannemen. In strijd met wat hij zegt, wist de Kamer zeer goed waartoe zij zich verbond, toen zij het eerste krediet van 31 miljoen toestond. »

Zonder den grond der zaak te behandelen, uitte de achtbare heer Feron zich insgelijks voor nader onderzoek en gaf aan zijn gevoelen lucht in onderstaande dagorde, door hem aan de vergadering voorgesteld :

« De Kamer, gezien de tegenkanting sedert het toestaan van het eerste krediet, ter beschikking van de Regeering gesteld voor de verbinding Noord-Zuid en de middenstatie te Brussel,

» En wenshende zoo spoedig mogelijk een einde te maken aan alle onzekerheid,

» Verzoekt de Regeering haar eerlang opnieuw hare ontwerpen mede te deelen. »

Op zijne beurt, deed ondergeteekende verslaggever aanmerken dat het zelfs niet in de bedoeling van den achtbaren heer Woeste kon liggen, eene door de Kamer goedgekeurde wet te niet te doen door eene dagorde.

De Kamer had ingestemd met de verbinding Noord-Zuid, door de Regeering voorgesteld. Onbetwistbaar deed zij zulks zonder tijd te hebben gehad om dit ontwerp te onderzoeken, zonder de andere voorgestelde oplossingen te kennen en te kunnen beoordeelen.

Doch daar de Regeering zich eerlang verplicht zou bevinden nadere kredieten aan te vragen, zou de Kamer harerzijds gelegenheid vinden om de zaak andermaal te onderzoeken. Hij drong aan opdat de Regeering te dier gelegenheid de Kamer zou willen inlichten, en om het debat te besluiten, stelde hij onderstaande dagorde voor, waarin de achtbare heer Woeste dadelijk verklaarde te berusten :

« De Kamer, oordeelende dat men, alvorens opnieuw kredieten voor de verbinding Noord-Zuid aan te vragen, haar in staat hoeft te stellen de ontwerpen grondig te onderzoeken, inzonderheid met het oog op de kosten, verzendt de verzoekschriften naar de heeren Ministers van Openbare Werken en van Spoorwegen. »

De achtbare heer Janson drukte groote vrees uit ten aanzien der gevolgen van het maken van eene middenstatie, doch verklaarde in te stemmen met de dagorde van den heer Helleputte.

Dat was mede het geval met de achtbare heeren Feron, Lorand, Liebaert en Carton de Wiart.

Zonder hoofdelijke stemming werd de dagorde met overgroote meerderheid goedgekeurd, met toevoeging van de woorden « ten gepasten tijde » vóór « *in staat hoeft te stellen* », door den heer Bertrand voorgesteld.

Vraag om inlichting, door den achtbaren heer Lepage gesteld.

Eindelijk, ter vergadering van 11 Februari 1902, vroeg de achtbare heer Lepage de Regeering om inlichting « *over den stand der zaak van de middenstatie te Brussel* ».

De vraag liep vooral over den toestand, waarin de stad Brussel wordt gebracht door het oprichten der middenstatie.

In zijn antwoord, « het vijfde of zesde, zegde hij, dat ik hier geef over deze zoo wenschelijke aanvulling van 's lands spoorwegnet, die de verbinding Noord-Zuid heet », verdedigde de achtbare heer Liebaert andermaal het maken van de middenstatie, doch verklaarde dat eene verstandhouding, « een verbond zonder bijbedoeling » tusschen stad en Regeering noodig was om dit ontwerp te verwezenlijken. De vraag om inlichting liep ter zelfder zitting af, zonder dat eene dagorde werd voorgesteld.

Huidige stand der zaak.

Zoo, Mijne Heeren, staan de zaken thans

In 1900 stemde de Kamer voor de verbinding Noord-Zuid en eene middenstatie, zooals de Regeering voorstelde en nog voorstelt.

Doch die stemming was niet voorafgegaan door een grondig onderzoek van het ontwerp.

Dadelijk na de stemming, rezen klachten op.

De eenen vroegen dat de Regeering zou afzien van het werk.

De anderen, op verre na de talrijksten, wilden eenvoudig dat de Kamer in staat werd gesteld de verschillende ontwerpen te onderzoeken en met zaak-kennis uitspraak te doen.

De Regeering, hierin getrouw blijvende aan hare belofte, deelde aan de Kamer talrijke stukken mede, die hier worden opgesomd :

Inventaris van de plannen en stukken, ter Kamers overgelegd tot staving der vraag om kredieten, begrepen in het ontwerp van Buitengewone Begrooting voor 1903, voor het uitvoeren van de overeenkomst, met de stad Brussel gesloten tot vervorming van de Putterijwijk en dezer omgeving, enz. (art. 2, § 2 van het wetsontwerp) :

A. — *Overeenkomst van 7 April 1902* (met de 4 er aan toegevoegde plannen).

B. — *Plannen, geleverd door het Departement van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.*

1. Plan van Brussel en voorsteden, met aanduiding der vergrooting van de Noord- en Zuidstatie *ter plaatse*.
2. Plan der verbindingslijn Noord-Zuid, schaal op $\frac{1}{5000}$.
3. Plan der verbindingslijn Noord-Zuid, schaal op $\frac{1}{2500}$.
4. Lengteprofiel der verbindingslijn Noord-Zuid.
5. Plan der middenhalte.
6. Doorsnede der middenhalte.
7. Profiel-modellen van tunnels.
8. Plan tot inrichting der Noordstatie, met het oog op verwezenlijking der verbinding Noord-Zuid.
9. Plannen tot inrichting der Zuidstatie, met het oog op de verbinding Noord-Zuid.
- 9^{bis}. Doorsnede van de aardlagen in de lengte, naar de aangenomen richting.
- 9^{ter}. Verzameling tabellen van boring volgens de richting.

C. — *Ontwerpen, door verschillende stellers aangeboden voor de verbinding Noord-Zuid.*

10. Ontwerp van hertog d'Ursel. — Kaart van den Staf, met richting der voorgestelde verbinding.
11. Ontwerp van den heer senator Montefiore-Levi. — Schets met eene richting voor het verwezenlijken van zijne in den Senaat uitgedrukte denkbeelden.
12. Ontwerp van den heer senator Hanrez :
 - a) Nota van den steller, met schets;
 - b) Richting eener verbindingslijn Noord-Zuid en middenstatie ter Nieuwe Graanmarkt;
 - c) Plan der beschikbare gronden ten gevolge van het wegruimen van de bestaande Noordstatie.
13. Ontwerp Alf. Müllender. — Vlagschrift onder den titel : « Het vraagstuk der middenstatie te Brussel ».
14. Ontwerp Dumortier :
 - a) Uitleggingsnota;
 - b) Plan-schets bij de nota;
 - c) Plan op groote schaal, waarop zijn aangeduid de schikkingen, te nemen tusschen de statie te Schaarbeek en de Lehon-plaats.
15. Ontwerp Vanderswalmen. — Afschrift eener nota van den ontwerper.
16. Ontwerp Maréchal. — Toezendingsbrieven en vijf plannen tot opheldering van het ontwerp.
17. Ontwerp Rau en Zwicker. — Twee uitleggingsnota's en bijgevoegd plan.
18. Ontwerp Foettinger. — Toezendings-brief en plan.
19. Ontwerp Motte D — Toezendingsbrief, twee nota's met plannen.

D. — *Onderzoek van de ontwerpen door verschillende stellers aangeboden.*

E. — *Raming der kosten tot doelmatige inrichting der Brusselsche Noord- en der Zuidstatie, en maken van de verbinding met middenhalte.*

Zooals de Kamer ziet, zou zij, ware er genoeg tijd over, zich gemakkelijk een beredeneerd oordeel kunnen vormen over iedere zijde van het vraagstuk.

Ongelukkiglijk ontbreekt die tijd in 1903 evenals in 1900.

't Is overigens niet naar aanleiding eener vraag om toelage, dat de Kamer wordt aanzocht andermaal uitspraak te doen, maar wel over de haar gevraagde goedkeuring eener overeenkomst, tusschen de Regeering en de stad Brussel gesloten.

Bijgevolg heeft de Kamer niet alleen niet meer tijd dan in 1900, doch is de vraag verbonden aan eene overeenkomst, zoodat, wordt door de Kamer het ontwerp Noord-Zuid verworpen, ook de overeenkomst met Brussel wordt afgewezen.

Dien toestand kan de Middenafdeeling slechts betreuren, en zij betreurt eenparig dat de Regeering geen gevolg gaf aan de verlangens, haar door schier al de leden der Kamer uitgedrukt, en niet op vollediger wijze de door haar aangegane verbintenis uitvoerde.

Toch, Mijne Heeren, heeft uwe Middenafdeeling getracht uit den toestand zooveel mogelijk partij te trekken. Zij besteedde den korten tijd waarover zij beschikte om zoo volledig als het kon het u onderworpen vraagstuk te bestudeeren.

Zij meende uwen wensch te beantwoorden, door deze studie te doen met gansch onafhankelijken geest, en alsof er geene overeenkomst met de stad Brussel bestond. Zij kan trouwens niet aannemen dat zulke ernstige vraagstukken derwijze worden verbonden dat de stemming der Kamer niet meer vrij schijnt te wezen.

* * *

Kan er vooreerst worden gezegd dat de vraag niet meer in haar geheel bestaat?

De Middenafdeeling stelde onderstaande vraag aan de Regeering :

Vraag.

« Deed de Regeering reeds aankopen tot uitvoering der verbinding Noord-Zuid? Zoo ja, welke; wat is het bedrag der uitgegeven sommen?

Antwoord.

Sedert het toestaan van het eerste krediet, op de Buitengewone Begrooting voor 1901 uitgetrokken, kocht de Regeering een honderdtal eigendommen aan, op verschillende plaatsen der richting gelegen, voornamelijk ter wijk waar de middenhalte is voorzien.

Er is in 't geheel nagenoeg 3 ¹/₂ millioen voor die aankopen uitgegeven. »

Dus zijn 3 ¹/₂ millioen, aan aankopen besteed, verbonden.

Zou dit voldoende wezen om de Kamer de naar de raming der Regeering nog noodige 32 ¹/₂ millioen voor het volvoeren van het werk te doen toestaan?

Dat denkt uwe Middenafdeeling niet.

Ter vergadering van 3 Mei 1901 werden tusschen den achtbaren heer Woeste en den achtbaren heer Liebaert onderstaande opmerkingen gewisseld :

« De heer WOESTE. — ... Mijne opmerking geldt thans des te meer, daar sedert één jaar niets meer werd uitgegeven voor bedoelde verbinding.

» De heer LIEBAERT, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien*. — Dat is mis.

» De heer WOESTE. — Ik weet wel dat gij eenige studiën hebt bevolen, zooals uw Departement doet voor tal van werken, doch in zake van aankoop van gronden of gebouwen, hebt gij, meen ik, niets gedaan.

» De heer LIEBAERT, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien*. — Dat hebt gij mis op, er werden gronden aangekocht.

» De heer WOESTE. — Welnu, hebt gij gronden aangekocht, gij kunt ze terug verkoopen! (*Gelach.*)

» Dat gelach acht ik verwonderlijk. Is er iets buitengewoons in wat ik daareven zegde? Wat! gij koopt gronden aan en kunt ze nadien niet gebruiken, zoo is het heel natuurlijk ze terug te verkoopen. (*De heer Beernaert onderbreekt.*) Wellicht zult gij nog winst doen, en, zooals de achtbare heer Beernaert zegt, kunnen die aankopen niet veel bedragen. »

Mijne Heeren, de achtbare heer Woeste had volkomen gelijk. Ondersteld dat het wederverkoopen van de aangekochte eigendommen zeker verlies moet opleveren, wat niet is bewezen, 't ware beter dit gering verlies te lijden dan ten onrechte meer dan vijftig millioen uit te geven.

Toen de Regeering van plan was den Kunstberg te maken, vroeg zij in 1899 aan de Kamer om 3,500,000 frank toe te staan voor den aankoop van gronden, aan de stad Brussel behoorende en die noodig waren tot volvoering van het ontwerp.

Zij zelve verklaarde dat die stemming hoegenaamd geene verbintenis over het beginsel was, en dat, verklaarde de Kamer zich tegen den Kunstberg, de Regeering eenvoudig de gronden verkoopen zou.

Dank alleen aan die verklaringen werd het krediet toegestemd.

Nu nog koopt de Regeering te Antwerpen eene overgroote oppervlakte gronds aan. Die gronden moeten de wijziging der bedding van de Schelde mogelijk maken, doch tot die werken zelve is nog niet besloten, en vereenigt de Kamer er zich niet mede, dan hoeft de Regeering die gronden terug te verkoopen.

Dezelfde toestand bestaat voor de verbinding Noord-Zuid, bijgevolg staat het aan de Kamer vrij zich aan te sluiten bij de oplossing die haar de beste schijnt.

* * *

Wat is die oplossing?

In de hooger herhaalde beraadslagingen, nam de achtbare heer Woeste het meest deel aan de bespreking. Hij ook drukte met de meeste kracht bedenkingen tegen het ontwerp uit.

Hij zegde dat de verbinding Noord-Zuid een groot deel der stad zou doen omwoelen;

Hij zegde dat de Kamer andermaal uitspraak zou hebben te doen op het einde eens zittijds, wanneer daartoe tijd ontbreekt;

Hij vroeg om contradictoir onderzoek der overgelegde ontwerpen en het samenstellen van eene commissie, waarin behalve het Parlement, de voornaamste belanghebbende besturen vertegenwoordigd zouden zijn;

Hij verklaarde dat de middenstatie nutteloos was, en dat hoogstens eene halte hoefde te worden opgericht;

Hij uitte de grootste vrees over de mogelijkheid om het werk te verrichten, gezien den aard der te doorloopen gronden;

Hij zegde dat de kosten merkkelijk meer zouden bedragen dan geraamd was;

Zoo maakte hij als 't ware het programma op, voor het door ons in te stellen onderzoek.

Het achtbaar lid voorspelde goed aangaande de beide eerste punten.

Wij dringen niet verder aan over het gemis van tijd voor de Kamer om het ontwerp te onderzoeken. Dat zou nutteloos den onzen verminderen.

De slooping en heropbouwning overtreft voorzeker de raming van het achtbaar lid.

Want 't is over eene uitgestrektheid van vijf en twintig hectaren dat er valt te onteigenen, enkel tot uitvoering der overeenkomst met de stad Brussel.

Daarbij zijn te voegen al de noodige onteigeningen voor het maken van de eigenlijke verbinding.

Doch een oogslag op het aan de Kamer overgemaakt plan bewijst ten overvloede dat de werken, voorzien in de overeenkomst met de stad, nog iets anders gelden dan het maken van de middenstatie.

De doelmatige inrichting der straten naar den Kunstberg heeft daarin een aanzienlijk aandeel.

Dus wordt meer « omgewoeld » dan het achtbaar lid voorzag, doch gedeeltelijk voor iets anders.

Is deze aanzienlijke omwerking te beschouwen als eene erge tegenwerping ten aanzien van het ontwerp.

Ja, zoo een ander even voordeelig ontwerp mindere werken vergde.

Zoo niet, en vergen alle voor uitvoering en verwezenlijking vatbare ontwerpen zooveel of nog meer slooping, dan verliest de tegenwerping alle waarde.

Onderzoek der verschillende mogelijke oplossingen.

Zoo komen wij terug tot het onderzoek van de verschillende mogelijke oplossingen.

De noodzakelijke verbetering der Noord- en der Zuidstatie, tot vermeerdering van haar verkeersvermogen en veiligheid wordt door niemand betwist: onnoodig daarbij stil te blijven.

Voordeel der verbinding van de Noord- met de Zuidstatie.

De vraag dient echter gesteld of haar vermogen niet vermeerderd kan worden, door ze ter plaatse uit te breiden en ze desnoods derwijze te ver-

binden dat alle terugrijden nutteloos wordt voor de treinen die naar de hoofdstad rijden.

Niet doorlopende statien hebben op doorlopende een enkel voordeel, — en onze bedoeling is niet het te minachten, — zij vergemakkelijken het in- en uitstappen van reizigers : dezen hebben platvloers, boven of onder den grond, over geene sporen te gaan.

Behalve dit, leveren zij enkel bezwaren op. Voor een zelfde verkeer eischen zij aanzienlijkere uitbreiding, maken de exploitatie moeilijker, kostbaarder, gevaarlijker.

In het onderhavig geval acht de Regeering overigens dat de werken tot vergrooting der Noord- en der Zuidstatie ter plaatse nagenoeg zooveel zouden kosten als de voorgestelde oplossing, zonder hoegenaamd meer ontvangst op te leveren.

Daarenboven ware de toekomst minder verzekerd, aangezien zelfs vergrootte statien niet vatbaar zijn voor een zoo aanzienlijk verkeer dan wanneer zij verbonden zijn.

Derhalve vereenigde de Afdeeling zich eenparig met het plan om de Noord- met de Zuidstatie te verbinden, zoodat alle terugrijden ophoudt.

Die vraag opgelost zijnde, viel er te kiezen tusschen de onderscheiden voorgestelde oplossingen.

Korte beschrijving van het door de Regeering aangenomen plan.

De Middenafdeeling is van oordeel dat het contradictoir onderzoek door eene Commissie, zooals de achtbare heer Woeste voorstelde, goede uitslagen kon opleveren. Aangezien zulke bijzondere Commissie niet bestaat, heeft de Middenafdeeling getracht zich zoo goed mogelijk rekenschap te geven van de waarde der verschillende aanbevolen stelsels.

Onderstaande nota, door de Regeering medegedeeld, behelst de korte beschrijving der voorgestelde richting, met de voordeelen die zij oplevert.

« Met die richting, zijn de sporen ter Noord- en ter Zuidstatie ondersteld derwijze verheven dat de bestaande overwegen kunnen verdwijnen en men in het nieuw deel der richting op eene pijlerbrug boven de bestaande straten en pleinen rijdt.

» Van de Noordstatie uit, loopt de lijn op 7 meter boven de Brabant- en 3^m,50 boven de Plantenstraat. De Sint-Lazarusstraat wordt doorgesneden, doch er wordt een bruggetje gelegd voor voetgangers, en rijtuigen hoeven slechts een omweg van 60 meter te maken, langs de Spoorwegstraat.

» Vervolgens komt zij aan den Plantentuin, waar zij door een tunnel binnen loopt, zonder het voorkomen of de inrichting van den tuin hoegenaamd te veranderen. Overigens werd deze schikking goedgekeurd door het Comité tot bewaking van den Plantentuin.

» De baan loopt in een tunnel voort onder de Pacheco- en de Schaarbeek-straat, rijdt onder de Sinte-Elizabeth-kazerne door en geraakt in de Putterijwijk, waar de middenstatie wordt gebouwd. Er wordt gezegd dat de wijk der Putterij bestaat uit kwelzand, waarop de middenstatie onmogelijk gebouwd kan worden.

» Onbetwistbaar staat in dit uitgespoeld dal, dat eene lage kuip vormt, het water dichter bij de oppervlakte van den grond is dan elders. Doch de tegenwerping volgt hieruit, dat aangezien de statie lager zal liggen dan de straten, het publiek zich inbeeldt dat de baan diep in den grond wordt gegraven en dus lagen met veel water doordringt. Dat is niet. De statie wordt schier niet in den grond gegraven. De sporen liggen ter nauwernood enkele centimeter lager dan de Putterij, waar deze samenloopt met de Tusschen Dag- en -Nachtstraat, en al de kelders van de huizen in dit deel der Putterij liggen lager dan de statie. Deze zal maar in de laagte liggen, omdat de nieuwe straten ettelijke meters boven de bestaande worden opgehoogd.

» Aan den doortocht der Zandstraat, die ook laag ligt, wordt de baan hooger gelegd dan de grondvesten der bestaande huizen en boven het peil der riool.

» Voorbij de middenhalte, loopt de lijn in een tunnel door tot nabij de Kapellekerk, waar zij, ten gevolge eener schielijke zakking van den grond, onder de opene lucht komt en onmiddellijk boven de Brigittienenstraat rijdt. Zij loopt voort naar de Zuidstatie, in gelijke richting als de Huidevettersstraat, waar zij is verborgen door huizen en eindigt ter Zuidstatie, na de laan en de Grondwetplaats te hebben doortrokken op 7 meter boven grond.

» Evenveel wordt de Zuidstatie verhoogd, opdat de overweg der Theodoor Verhaegen-straat zou worden vervangen door een duiker onder de baan.

» Aan het uiteinde der statie, bevindt zich de rangeerstatie, aan de instijgingswegen verbonden door volstrekt op zich zelf staande wegen.

» Daar worden de treinen gansch gevormd en ze komen gansch vaardig aan de kaaien; desnoods verwarmd en verlicht.

» De machines kunnen naar en van de loodsen komen zonder den gewonen dienst te schaden of hoegenaamd te storen.

» De nieuwe Noordstatie zal, evenals de Zuidstatie, tien sporen omzoomd met gaanpaden voor den reizigersdienst hebben. De treinen uit Gent, Antwerpen, Luik, Ringspoorweg-Oost, komen tot tegen de voelpaden over volkomen onderscheiden banen en zonder aanraking met elkander.

» Daar de sporen der verschillende lijnen gansch op zichzelf staan, wordt daardoor de stipte en veilige gang der treinen verzekerd.

» Evenals voor Brussel-Zuid, zijn alle overwegen afgeschaft.

» De ligging der rangeerstatieën Noord en Zuid en der instijgingsplaatsen duidt klaar aan wat, met het stelsel der verbinding, de wijze van exploitatie en de inrichting der treinen zal wezen en hoe wordt verwezenlijkt het programma naar hetwelk al de treinen zonder onderscheid door de drie statieën, Zuid, Middenhalte, Noord, moeten.

» Het algemeen plan bewijst dat met dit stelsel al de verrichtingen bij de aankomst of de afvaart, het vormen bij deze of het uitwijken bij de aankomst geschieden zonder dat de treinen eenigszins moeten terugrijden.

» Uit de lengtedoorsnee ziet men hoe voordeelig de verbindingslijn is, vermits de daarin voorziene hellingen van 0^m,003 enkel strekken om de tunnels beter droog te houden.

» De middenhalte, voor 't meerendeel overdekt met private gebouwen of

door den openbaren weg, zou eene open vlakte hebben van 72 meter breed en 100 lang; zij bevat acht sporen, het meerendeel omzoomd door 10 meter breede gaanpaden. Het ontvangstgebouw, gelegen aan den samenloop der twee hoofdwegen die de statie insluiten, ligt op dezer hoogte en dus boven de sporen. De reiziger neemt zijne kaart, komt in de overdekte halle en bevindt zich in eene gaanderij die deze gansch omringt; uit de gaanderij, — en onmiddellijk vlak voor den uitgang der wachtzalen, — genaakt hij rechtstreeks ieder gaanpad langs afzonderlijke trappen.

» Bij de aankomst, beklimt de reiziger, aan het overeind der overdekte halle, trappen van waar hij, langs de gaanderij, rechtstreeks toegang heeft tot den uitgang.

» Met dit stelsel komen en vertrekken de reizigers zonder elkander te ontmoeten. »

Eene nota, door de Regeering overgelegd en voorkomende in bijlage *A* van dit verslag, handelt over de ontwerpen, door onderscheiden vervaardigers ingediend.

Alhoewel er mede rekening houdende dat de nota is opgemaakt door voorstanders van het ontwerp der Regeering, wellicht door dezès vervaardigers, erkende de Middenafdeeling het gegronde van de bezwaren, tegen die verschillende ontwerpen aangevoerd.

Toch hadde zij eene vergelijkende raming gewild van de kosten der verschillende ontwerpen, en stelde daartoe onderstaande vraag :

Vraag.

« Wat zouden, de eenheidsprijzen volgens het bestek der Regeering nemende, de verschillende plannen, ten minste de voornaamste, nagenoeg kosten?

Antwoord.

Die raming werd voor de onderscheiden ontwerpen niet gedaan. De bezwaren die er worden tegen ingebracht zijn zoo groot voor schier al de ontwerpen, dat het, alle uitgaven daargelaten, onmogelijk is ze aan te nemen.

Met het ontwerp van hertog d'Ursel, waarbij het bezwaar tegen de uitgaaf voor de uitvoering, gevoegd bij de jaarlijksche onderhoudskosten, hoofdzaak is, beloopt die raming, gedaan naar de voor het ontwerp der Regeering aangenomen grondslagen, 50,110,000 frank voor de eigenlijke verbinding, die enkel 4 hoofdsporen tusschen de statien heeft. Het aangenomen ontwerp, in dezelfde mate beperkt, zou slechts 31,150,000 frank kosten, ongeminderd de doelmatige inrichting der uiterste statien.

Voor andere ontwerpen, alsdaar zijn die der heeren Hanrez, Dumortier, Maréchal, bewijzen de aan de Middenafdeeling overgemaakte nota's dat de kosten, ondersteld dat de plannen konden aangenomen worden, meer beloopten dan met het aangenomen plan. »

Hadde het niet gefaald aan tijd, de Middenafdeeling zou aan de bijlage A schetsen hebben toegevoegd van de verschillende voorgestelde oplossingen, alsmede hare eigene opmerkingen. Doch daaraan viel, ondanks al haar verlangen, niet te denken.

Onder al de ontwerpen hield ik mij het langst onledig met dit van hertog d'Ursel, voorzitter van den Senaat.

Aan dit ontwerp dacht ons achtbaar medelid de heer Hubert, toen hij eene verbinding onder de opene lucht verdedigde; het levert dit groot voordeel op, dat de onderaardsche baan vervangen zou worden door eene baan onder de opene lucht.

Doch volgens de raming der Regeering, valt daardoor weinig te bezuinigen, de weg is langer, de statie tusschen Noord en Zuid ligt minder in het midden, de spoorweg zou veel meer den openbaren weg innemen en minder ontvangsten opbrengen dan het ontwerp der Regeering.

Daarenboven wordt daarin meer ijzer gebruikt en ijzer verslijt spoediger dan metselwerk.

Dit zijn de hoofdbezwaren, die de Regeering in de bijlage A inbrengt tegen dat ontwerp, en de Middenafdeeling beaamde ze.

Met vijf stemmen tegen twee, verklaarde de Middenafdeeling zich voor eene rechte verbinding, deels onderaardsch, zooals de Regeering voorstelt, met dit voorbehoud om te onderzoeken of het door de Regeering overgelegd ontwerp ten volle de voordeelen oplevert, die er worden aan toegeschreven.

Is er eene middenstatie noodig ?

Veel werd gesproken over de noodzakelijkheid of het nut eener middenstatie. Uit de lezing van de beraadslagingen waartoe de zaak aanleiding gaf, blijkt dat velen niet goed weten wat, volgens hare voorstanders, die statie heeft te wezen.

Laat ons eerst en vooral zeggen dat er geen oogenblik spraak kan van zijn in 't midden van Brussel eene onderaardsche of open statie te bouwen, in den aard van de gewone statieën in eenige onzer groote steden, met haren goedereindienst, hare uitwijkingsporen, rijtuigen- of locomotievenloodsen, enz.

Ongetwijfeld gaf deze verkeerde opvatting aanleiding tot de scherts, door den achtbaren heer Woeste uitgebracht tijdens de beraadslaging over het verslag van den achtbaren heer Carton de Wiart, als zou na weinig jaren de stad Brussel nog enkel eene groote statie zijn, met het Stadhuis als woning voor den statiemeester.

De middenstatie mag en moet slechts bestemd zijn voor den reizigersdienst. Het is louter eene doorgangstatie waar enkel reizigers mogen in- en uitstappen.

Dus bevat zij niets meer dan de sporen voor den doortocht der treinen, gaanpaden of kaaien voor het instappen en zoo klein mogelijke ontvangstgebouwen, met bij voorbeeld geen enkelen van de diensten die men zoo vaak aantreft in onze gewone statiegebouwen.

Toch ware 't ongerijmd, van dergelijke middenstatie, zelfs daartoe beperkt, de hoofdreden voor de verbinding Noord-Zuid te maken.

Sommigen dachten dat gansch het werk en de uitgave van 56 miljoen strekte om die statie te maken. Dat ware gek, en wie daaraan twijfelt, herleze wat ons achtbaar medelid, de heer Hubert, ter vergadering van 10 Mei 1901 zegde over het mogelijk verkeer en het nut van dergelijke statie.

Tegen zulk ontwerp zouden al de tegenwerpingen in hare volle kracht oprijzen, en afdoende zijn.

Doch zoo is het vraagstuk niet gesteld.

Gezien de goedbegrepen spoorwegdienst de volvoering medebrengt van eene verbinding door Brussel heen, mag de vraag worden gesteld of het redelijk ware daar geen gebruik van te maken om eene statie te bouwen in 't midden der stad zelve.

Zoo ongerijmd als het wezen zou de verbinding Noord-Zuid te maken voor de middenstatie, zoo ongerijmd ware het geen gebruik te maken van die noodzakelijke verbinding om eene middenstatie te bouwen.

Onbetwistbaar moet die statie meer gemak opleveren voor de bewoners der hoofdstad en voor reizigers van andere plaatsen.

Even stellig kan zij de belangen der wijken in de nabijheid der Noord- en der Zuidstatie niet schaden.

Zooals de achtbare heer Hubert bewees, zal die statie slechts een deel van al het verkeer hebben, en dit deel zal nauwelijks zooveel bedragen als de geregelde vermeerdering van verkeer tegen dat de statie dienst doet.

Evenmin valt te betwijfelen dat die statie eene bron van ontvangsten voor den spoorweg zal wezen en bijgevolg in zekere mate kan bijdragen tot uitelgving van de te maken kosten.

Eindelijk, zal zij dit groot voordeel opleveren, dat de belemmering aan de bestaande statien wordt vermeden, daar de menigte der reizigers die te Brussel aankomen of er vertrekken, over meer punten wordt verdeeld.

Deze overwegingen kwamen de Middenafdeeling afdoende voor, en eenparig min ééne onthouding, verklaarde zij zich voor de middenstatie.

Is eene middenhalte niet toereikend?

Doch sedert eenigen tijd schijnt er spraak te zijn van eene *middenhalte* in stede van eene *statie*.

Dat is enkel een verschil van woorden.

Tusschen *statie* en *halte* bestaat enkel dit verschil : eene *statie* onderstelt een dienst voor reisgoed, en eene *halte* niet.

Welnu, wil men dat eene halte tot iets nuttigs dient, dan hoeft men te veroorloven dat reizigers die iets meer hebben te vervoeren dan hun eigen persoon, bij voorbeeld een reiszak, koffer, enz., daar afstappen. Voor de anderen is de tramwegdienst ruim voldoende.

Daarom hoeft de noodige instelling van een reisgoeddienst te worden voorzien.

In dien zin uitte de Middenafdeeling zich eenparig.

En schoon de Regeering het niet zegt, dat is ook haar gevoelen.

Naast de halte komt ook eene Handelsbeurs, en ziehier onder welke voorwaarden deze wordt gebouwd.

Het volgende staat in artikel 14 der overeenkomst met de stad Brussel :

« Tijdens het maken van de ontworpen halte, veroorlooft de Staat de stad Brussel om op hare kosten boven het gedeelte van gemelde statie, aangeduid op het plan n^o 1, eene Handelsbeurs te bouwen, met toegang tot de twee aanpalende straten. Voordat de plannen tot overwelving worden opgemaakt, onderwerpt het Gemeentebestuur de plannen voor die Beurs aan den Staat, met aanduiding van het gewicht, door het gewelf te dragen.

» Op de ruimte die dat gebouw beslaat, drukken dezelve dienstbaarheden als op de voort te verkoopen gronden.

» Deze vergunning wordt toegestaan onder dit beding dat de Stad jaarlijks den Staat eene som van negenduizend (9,000) frank betaalt, van den dag dat de Beurs open staat voor het publiek.

» Te rekenen van het tiende jaar na dien datum, kan de Staat ten allen tijde aan de stad Brussel opzegging doen van bovenvermelde vergunning.

» In zulk geval, eindigt Stad's genot vijf jaar na gemelde opzegging en betaalt haar de Staat op hetzelfde tijdstip de waarde der door haar opgerichte gebouwen, naar schatting van deskundigen. »

Dus voorziet de Regeering dat zij behoefte kan krijgen aan de door Brussel te bouwen lokalen. Deze zullen haar dienen om de diensten harer halte uit te breiden.

Aan dit ontwerp voor de toekomst, blijkbaar niet ver verwijderd, is een ander verbonden.

Elkeen weet dat de oorspronkelijke plannen van den achtbaren heer Vandenpeereboom niet enkel golden het maken van de verbinding Noord-Zuid, maar ook een spoorweg onder de opene lucht, door een onderaardschen spoorweg aangesloten met de verbinding.

Die ringspoorweg met zijne aansluiting en verbindinding waren wat men toen den stadspoorweg of *metropolitaan* heette.

Velen kwamen dit ontwerp te grootsch voor, en gezien de door hem ontmoette tegenkanting, verminderde de achtbare heer Vandenpeereboom zijn ontwerp tot de thans voorgestelde verbinding.

Toch bleef hij overtuigd dat na enkele jaren de voltoering van gansch het werk noodig zou gemaakt worden door het toenemen van de bevolking.

De Regeering, de achtbare heer Liebaert evenmin als de achtbare heer Vandenpeereboom, verborg daarover nooit haar gevoelen.

Al stelt zij thans niet het maken van den stadspoorweg voor, toch verklaarde zij dat de mogelijkheid van dit werk diende voorbehouden te worden, en dat kunnen wij enkel goedkeuren.

Den dag dat het leggen van den ringspoorweg, hoofdgedeelte van den

Stadspoorweg, noodig wordt bevonden, zal de middenstatie veroorloven de verbindingslijn te doen aansluiten met dien spoorweg.

Dat is een der voordeelen van het maken der middenstatie

Raming der kosten.

In allereerste plaats wilde de Middenafdeeling weten of in de som van 56,000,000 frank al de te volvoeren werken zijn begrepen. Zij stelde onderstaande vraag :

Vraag.

« Bevat de som van 56,000,000 frank al de werken, te verrichten in de Noord- en de Zuidstatie, uitwijkingsporen, loodsen, wijziging der toegangslijnen, enz ; of enkel de werken voor de eigenlijke statien en de verbinding?

Antwoord.

De uitgave van 56,000,000 frank bevat al de werken voor het doelmatig inrichten der reizigersstatien Noord en Zuid en het maken van de eigenlijke verbinding benevens de middenstatie.

De kosten voor de rangeerstatien Noord en Zuid zijn daar niet inbegrepen. In dien zin werd geantwoord op eene dergelijke vraag, gesteld bij het eerste aanzoek om krediet (zie verslag der Middenafdeeling, in 1900 overgelegd door den heer Nerinx, blz. 15).

Er valt op te merken dat, welke oplossing ook wordt aangenomen, er rangeerstatien noodig zijn, en dat met het stelsel der verbinding die statien het minst uitgebreid hoeven te zijn en het minst kosten. »

Dus zijn in de 56,000,000 frank enkel begrepen de kosten voor het doelmatig inrichten van de eigenlijke reizigersstatien en voor de verbinding.

Natuurlijk kon de Middenafdeeling daarover niet beraadslagen en niet grondig de kosten onderzoeken, door de Regeering geraamd voor de uitvoering van het werk.

Zij kan enkel de voorgelegde cijfers aannemen.

Toch heeft zij te verklaren dat op 't eerste zicht de eenheidsprijzen haar goed vastgesteld schijnen.

Tegen dergelijke prijzen werden in België en in den vreemde werken van denzelfden aard verricht.

Ziehier eenige voorbeelden, ontleend aan de Raming der kosten, door de Regeering aan de Middenafdeeling medegedeeld.

« Ophoojing van het deel der opene vlakte van de statien, niet gebruikt voor dienstlokalen : 2 frank per kubieken meter.

» De aanvulling ter nieuwe Ooststatie-Antwerpen, met grond door den ondernemer geleverd, kostte, inbegrepen het vervoer van Calmpthout naar

Antwerpen, fr. 1.10 en fr. 1.50 per kubieken meter, voor ophooging in de slechtste omstandigheden, te midden der beweging van den dienst.

» Die aardwerken worden te Brussel-Noord verricht met grond voortkomende van andere werken door den Staat verricht in de onmiddellijke nabijheid van den brusselschen omtrek, dus zijn de vervoerkosten gering. Schat men die ophooging op 2 frank per kubieken meter, zoo houdt men meer dan ruimschoots rekening met de grootste bezwaren der gebruikmaking van de statie. Overigens is op te merken dat een groot deel van die ophooging kan geschieden op gronden tijdelijk vrij van alle exploitatiebaan.

» *Steunmuren ter zijde der overdekte statie :*
350 frank per loopenden meter.

» De steunmuren, gebouwd in den zin dergene te Antwerpen, door middel van dwarspijlers en verlichtingsgewelven, bevatten per loopenden meter 7^m 500 metselwerk in baksteen en 4 kubieke meter beton of metselwerk met bloksteen. Te Brussel-Noord vormen de steunmuren afsluitingen langs private eigendommen ter zijde der statie en hoeven bijgevolg niet te worden versierd. Schat men het metselwerk op 22 frank, de beton op 20 frank per kubieken meter, zoo kost de voornaamste blok slechts 245 frank per loopenden meter meer. Zoo blijft er een verschil van 105 frank voor bijuitgaven, dekwand, dichtmaking der gewelven, een ruim toereikend cijfer.

» *Overdekte statieën :* 90 frank per loopenden meter.

» De bestaande overdekte statie Brussel-Noord kostte 50 frank per vierkanten meter; te Leuven, 58; te Doornik, 72 en te Mechelen 89 frank per vierkanten meter. De overdekte statieën ter Alexanderplatz en ter Friedrichstrasse, te Berlijn, hebben 69 frank gekost. De overdekte statie te Antwerpen kost nagenoeg 100 frank per vierkanten meter. Doch de zijgevels staan in de Pelikaanstraat of langs den Dierentuin, en zijn derhalve rijkelijk versierd met uitstekken, balkons, gaanderijen, versiersels in marmer en gegoten ijzer, dat zeer duur kost. Te Brussel-Noord is de statie ingesloten door private eigendommen, onzichtbaar van de straat, en vergt geene uitwendige versiering der zijgevels. Dus is de prijs van 90 frank ruim berekend.

» *Tunnel in metselwerk met drie aaneengesloten vakken, onder private eigendommen :* 4,500 frank per loopenden meter.

» Een tunnel voor twee sporen, in gewone voorwaarden gemaakt, en naar de vroegere stelsels, in gedeeltelijk vochtige zandgronden, kost van 1,300 tot 1,400 frank per loopenden meter. Drie aaneengesloten openingen met twee tussenpijlers, zou niet driemaal zooveel kosten, dat ware 3,750 frank. Dus laat de geraamde prijs nog een groot verschil voor het onvoorziene.

» De riool te Clichy extra-muros, in 1895-1897 te Parijs gemaakt met den ram Chagnaud, heeft eene doorsnede van 6 meter breedte op 8 meter hoogte, dus de afmetingen van een spoorwegtunnel. Zij werd gebouwd in eenen kwelzandgrond, en het onderdeel is gelegd in een zeer overvloedigen waterplas. Zij werd gemaakt ten prijze van 4,016 frank per loopenden meter. Een tweede deel van die riool (intra-muros), van denzelfden omvang, insgelijks in waterachtig zand, werd in 1896-1897 gemaakt met den ram Fongerolle, ten prijze van 769 frank per loopenden meter. Aan de werken tot verlenging van den spoorweg van Orleans tot aan de Orsay-kaai te Parijs, waren de kosten voor beide aaneengesloten tunnels, uitgehaald met den ram, geraamd op 3,000 frank per loopenden meter. Die prijs werd niet overtroffen bij de uitvoering. Welnu, 't is bekend dat te Parijs verrichte werken merkelyk meer kosten dan in België. Duurder werkloon, duurder materialen, octrooirechten komen voor veel in de kosten. 't Ware niet overdreven die meerdere kosten te ramen op 30 t. h. van het geheel, en zoo houdt de op het bestek gebrachte prijs van 4,500 frank, rekening met alle onvoorziene kosten.

» *Hoofdgebouw der middenstatie, langs de statieplaats :*
500 frank per vierkanten meter.

» Dat gebouw moet, evenals de overdekte statie, niet hoog zijn en behoeft geene bovenverdieping. Daar er binnen meerendeels niets anders zijn dan reisgoedzalen, uit- en ingangen, bewaarplaatsen, mag zij langs binnen op bescheidene wijze worden versierd. Dus is de prijs van 500 frank per vierkanten meter ruim toereikend.

» *Zijgebouw tegen den gevel der overdekte statie :*
300 frank per vierkanten meter.

» Dit gebouw met wachtzalen en voorzaal met winketten, vergt geene bovenverdieping. Ook heeft het geen gevel aan de straat. 't Is eigenlijk enkel eene benedenplaats zonder grondvesten, en in den prijs van 300 frank is ruimschoots rekening gehouden met de binnenversiering der wachtzalen. »

Deze cijfers volstaan, dunkt het ons, om de Kamer een denkbeeld te geven van de wijze waarop de eenheidsprijzen zijn opgesteld.

Thans weet de Regeering overigens op stellige wijze of hare verwachtingen rakende de kosten der onteigeningen verwezenlijkt worden. Zooniet, hoopt de Middenafdeeling dat de Regeering tijdens de beraadslaging de Kamer daarvan eerlijk zou onderrichten.

Daarom dan, veroorlooft niets de bevestiging dat de raming overtroffen zal worden en dat de uitgaven 100 en zelfs 200 millioen zullen bereiken, zooals werd gezegd.

Moeielijkheid om de onderaardsche gangen te maken.

Bij de uit te voeren werken, hoeft men overigens een onderscheid te maken tusschen twee gansch verschillende soorten : werken in de opene lucht : statiën, pijlerbruggen, verheven spoorwegen, enz.; en onderaardsche werken.

Ofschoon werken in de opene lucht — er zijn helaas! talrijke voorbeelden van — in ons land aanleiding gaven tot veel misrekening, is het vooral rakende de onderaardsche werken dat onrust ontstond.

En dat is te begrijpen. Onderaardsche werken zijn veel moeilijker, staan veel meer bloot aan onzekerheid dan werken in de opene lucht.

Den 5ⁿ Mei 1900 den achtbaren heer Woeste antwoordende, zegde het achtbaar Hoofd des Kabinets :

« Mijne Heeren, de heer Woeste maakte over een bijzonder punt opmerkingen die bij u zekere vrees konden doen ontstaan : de aard van den grond in den tunnel.

» Wij hebben boringen gedaan, en er is inderdaad bevonden dat de tunnel grootendeels gebouwd zal worden in waterachtigen zandgrond. Doch dat hoeft geene ontrust te baren, want wij hebben een voorbeeld dat ons volkomen gerust kan stellen.

» Zoowat vijf en twintig jaar geleden, deed de Staat den tunnel te Senefte maken, op de vaart van Charleroi naar Brussel. Twee ondernemers waren reeds ten onder geraakt, uit hoofde van deze bijzondere grondgesteldheid, waarop thans wordt gewezen, toen een derde kwam, die den Staat volslagen gelukken van de werken verzekerde. 't Was het ei van Christoffel Columbus. Hij graafde eenvoudig een draineergang onder den vloer van den tunnel met groote opening, en meer was er niet noodig om het zand droog te maken en het welslagen van de onderneming te verzekeren.

» Te Brussel zal evenals te Senefte, eene draineering voldoende zijn. Overigens beschikt de ingenieurskunst thans over zulke middelen dat wij zeker zijn van welslagen, zonder dat ongevallen zijn te duchten. »

't Ware wellicht vermetel zoo gerust en zoo bevestigend te zijn als het achtbaar Hoofd des Kabinets. Men zoekt soms lang naar Columbus' ei. Doch 't ware kinderachtig, terug te deinzen voor het uitvoeren van de verbinding, uit hoofde van de bezwaren waarop men stuiten kan.

Geen groot werk is vrij van onvoorziene toevallen en moeilijkheden; doch er mag worden gezegd dat de ingenieurskunst thans beschikt over middelen die alle moeilijkheden, welke men ontmoeten zou, laten overwinnen.

De Regeering liet talrijke boringen verrichten.

Op het bureel der Kamer legde zij de boorstaten over. Wij kondigen ze af in bijlage B.

Hier volgt eene nota, waarin de heer Mourlon, onder wiens leiding die boringen werden gedaan, den heer Minister van Spoorwegen zijn oordeel doet kennen over den uitslag van die boringen.

Brussel, 16 Juli 1903.

Nota voor den heer Minister.

« Ten gevolge van de ziekte en het overlijden van een der leden van de Commissie, ingesteld om de grondlagen te onderzoeken, die doorboord hoeven te worden voor de verbinding Noord-Zuid, kon zij haar eindverslag niet eindigen om het toe te voegen aan de doorsnede die den heer Minister vandaag werd overgemaakt.

» Toch kan ik in afwachting, en als gevolg op de nota waarvan de heer Minister den 29^{en} Mei 1901 ter Kamer lezing hield, een algemeen gevoelen uitbrengen over het doorzocht gedeelte, sedert het oogenblik der eerste bespreking ter Kamer.

» Dat gedeelte is gelegen tusschen de Putterij en de Kapellekerk.

» Zooals is aangeduid op de doorsnede, gemaakt door middel van boringen door den aardkundigen dienst, is de ondergrond minder goed dan in het deel tusschen de Putterij en den Plantentuin.

» Trouwens, de boring n^o 28, gedaan op den Magdalenasteenweg, stuitte op « week en vochtig zand », ter diepte van 7^m.30, dus 1^m.80 boven de ligging der sporen.

» Doch 't is ook die boring welke de slechste uitslagen opleverde. Er valt op te merken dat bij de boringen langs de Kapellekerk het « week en vochtig zand » achtereenvolgens worden gevonden op steeds grootere diepte, zoodat zij beneden de rails liggen bij de boring n^o 26 in de Trapstraat.

» Die diepte wordt nog grooter bij de volgende boringen, zoodat bij die n^o 30, gedaan in Sint-Michiels College, gemelde laag « week en vochtig zand » 3 meter onder de rails ligt, 't is te zeggen zoo diep dat zij de uitvoering van het werk niet meer kan dwarsboomen.

» Ofschoon deze uitslagen, zooals hierboven is gezegd, minder gunstig zijn dan bij de vroeger bestudeerde boringen, tusschen den Plantentuin en de Putterij, toch meen ik dat er geene reden bestaat om daarover ongerust te wezen, zoo er bij de uitvoering van het werk genoeg rekening wordt gehouden met de duidelijke opgaven, die vermeld zullen staan in het verslag der Commissie.

» *De Bestuurder,*

» M. MOURLON. »

Zooals men ziet, zal men naar allen schijn de grootste moeilijkheden aantreffen in het onderaardsch gedeelte tusschen de middenstatie en de Zuidstatie; doch doordien de gesteldheid van den grond zorgvuldig is opgenomen en er dien ten gevolge uitvoeringsmiddelen kunnen worden aangewend, mag worden gehoopt dat de bezwaren zullen wijken voor de aangewende middelen.

Over den duur der werken werd volgende vraag gesteld :

Vraag.

« In hoeveel tijds kan men de werken verrichten ?

Antwoord.

Onmogelijk den ganschen duur der werken te bepalen. Het onteigenen van de eigendommen en het regelen van de vergoedingen aan de bewoners kan jaren duren.

Doch dit onzekere daargelaten, mag geschat worden dat er vijf jaar noodig is voor de eigenlijke uitvoering der werken. »

Beantwoordt het ontwerp voorzeker aan toekomstige behoeften?

Mijne Heeren, eene hoofdzakelijke vraag, veel gewichtiger dan al die welke wij tot hiertoe onderzochten, is of mits het uit te voeren werk, de Noord- en de Zuidstatie, alsmede de er op uitlopende lijnen, derwijze ingericht zullen zijn om te voldoen aan al de toeneming van het verkeer dat men in de toekomst mag en moet voorzien?

Wanneer men ziet hoe verbazend het verkeer op onze spoorwegen toenam en in welke mate nauwelijks gebouwde statien reeds ontoereikend zijn, mag men zich afvragen of wij steeds onze ontwerpen opvatten met de voor openbare werken onontbeerlijke onbekromenheid en vooruitzicht van de toekomst.

Gemakkelijk berust men in het uitgeven van veel geld, zoo het goed is besteed.

Met reden zucht men, wanneer men ziet dat een kostbaar werk niet beantwoordt aan het doel waartoe het werd uitgevoerd.

Te Antwerpen verteerden wij 23 millioen aan eene niet doorlopende statie. Nog is zij niet voltooid en reeds blijkt voor iedereen dat zij reeds ontoereikend is.

Nagenoeg driemaal zooveel zullen wij uitgeven om te Brussel twee niet doorlopende statien weg te nemen. Zal deze proefneming betere uitslagen opleveren?

Dat is de hoofdzaak.

Wij zien in België een nieuw spoorwegnet tot stand komen van banen met snel verkeer. De in aanlegging zijnde lijn Brussel-Zuid naar Gent-Sint-Pieters, de ontworpen lijn van Leuven naar Visé over Tongeren, de gevraagde lijn van Brussel naar Antwerpen zijn daarvan de eerste bestanddeelen.

Wordt dit nieuw net aangelegd naar een rijpelijk bestudeerd gezamenlijk plan? 't Is te hopen. In elk geval is thans het oogenblik niet gekomen om daarover te handelen.

Doch wij dienen ons af te vragen of de verbinding Noord-Zuid wordt gemaakt met het oog op wat dit nieuw net de hoofdstad kan aanbrengen aan nieuwe lijnen, rechtstreekscher, sneller, uitgestrekter gemeenschap.

Eveneens mag men zich afvragen of het meerder vervoer, hetzij het volgt uit de gewone toeneming van het verkeer of uit het maken van de nieuwe lijnen, behoorlijk bediend kan worden.

Die zijde der zaak beoogde de heer Renkin in de redevoering waaruit wij eenige uittreksels gaven.

Over die zijde van het vraagstuk kan de Middenafdeeling niet oordeelen.

De Regeering alleen weet aan welke ontwerpen zij denkt, of zij een plan heeft en welk plan, en binnen welk tijdsverloop zij denkt het uit te voeren.

De Kamer heeft zich natuurlijk te houden aan de verklaringen der Regeering.

Daarom stelde de Middenafdeeling onderstaande vraag :

Vraag.

« Ondersteld dat het verkeer blijft toenemen zooals thans, hoelang zullen de Noord- en de Zuidstatie nog toereikend zijn.

Antwoord.

In gewone tijden, is er te Brussel (Zuid) eene dagelijksche beweging van meer dan 210 treinen en te Brussel (Noord) van meer dan 320. Te zamen nagenoeg 530 (in en uit).

Zoodra de verbinding bestaat, kunnen een zeker getal dier treinen, van de Noordlijnen komende, over die verbinding hunnen weg voortzetten naar de Zuidlijnen of omgekeerd; 't getal van die treinen mag, naar de eerste gedane studie, op 100 worden geschat.

Dus zou in den beginne de verbinding slechts worden gebruikt door 430 treinen. 't Is te onderstellen dat later, ten gevolge eener nieuwe inrichting van den algemeenen reizigersdienst, het getal treinen, die rechtstreeks van het Noorden naar het Zuiden rijden, merkelyk zal verhoogd worden.

In landen met uiterst snel verkeer, Frankrijk, Duitschland, Engeland en Amerika, rijden op drukke banen nu reeds in vele gevallen de treinen om de twee minuten.

Dus voorzien wij van nu af aan en zonder onbezonnenheid dat, mits allerhande verbeteringen geleidelijk in te voeren, het mogelijk zal wezen de eerste beweging aanzienlijk te doen toenemen.

Op de zes hoofdsporen, in het ontwerp voorzien, kunnen voorzeker wel tienmaal zooveel treinen rijden als bij den aanvang, zonder te rekenen op de hulp van nieuwe verbindingen die, is daar later behoefte aan, kunnen worden gemaakt tegen of binnen den omtrek van Brussel en voorsteden, zoodat het vermogen van de verbinding nog wordt vermeerderd door het grooter getal treinen die er maar eenmaal overrijden.

Dus mag de toekomst, zelfs de verst afliggende, met volle vertrouwen worden te gemoet gezien en de overtuiging ontstaan dat de ontworpen werken voor de Brusselsche statien en dezer verbinding, als 't ware in 't onbepaalde benuttigd kunnen worden. »

Wel zouden wij eenige voorbehoudingen te maken hebben over het voorziene vermogen der verbinding, doch daartoe faalt het ons aan tijd.

Wij denken dat eer 4,500 treinen dagelijks in iedere statie aankomen, er zullen verbindingen dienen gemaakt te worden binnen den omtrek van Brussel en voorsteden.

Noodzakelijkheid eener wijziging van het ontwerp.

Dit antwoord zou echter van aard zijn om de Kamer volkomen gerust te stellen, ware 't niet dat voor de statien zelve, de Noord-, de Midden- en de Zuidstatie, voornamelijk de eerste, de waarnemingen der Middenafdeeling niet beantwoorden aan den goeden dunk der Regeering.

Wij laten ons enkel in met de Noordstatie, omdat zij de gebrekkigste is. Onze aanmerkingen gelden slechts gedeeltelijk de Zuid- en de middenstatie, en voor laatstgemelde schijnen de door ons gevraagde wijzigingen gemakkelijker te verwezenlijken.

Het ontwerp voor de Noordstatie heeft twee zeer erge gebreken.

Volgt men de richting van Brussel naar Schaarbeek, zoo bevindt men dat de wegen die afdalend uit den tunnel onder den Plantentuin komen, afdalend blijven tot aan de bruggen ter Koninginnelaan en verder weeropklimmen.

De Noordstatie zelve heeft eene helling van 0^m,003 per meter, de wegen hellen van 0^m,007 en van 0^m,0045 en geraken tot de overgroote afhelling van 0^m,020 per meter aan de bruggen ter Koninginnelaan. Van daar af, klimmen zij.

Dus is er aan den rechterkant der Koninginnelaan een laag punt, en het profiel der baan herinnert nagenoeg, wel te verstaan in 't klein, aan een « Russisch gebergte ».

Onnoodig aan te dringen op de gebreken van zulke ligging, met het oog op de exploitatie.

De gaanpaden ter statie zijn maar 205 meter lang, en nu reeds hebben wij veel langere treinen.

Voor sommige vonden wij eene lengte van 290 meter, en volgens de bestaande onderrichtingen over het getal rijtuigen die aan een trein mogen gehecht worden, kunnen de treinen 300 meter lang zijn en nog meer!

Ware dus reeds morgen de nieuwe Noordstatie gebouwd, zij zou reeds ontoereikend zijn voor onze huidige behoeften, en in vele gevallen zouden de reizigers het ongemakkelijke en gevaarlijke in- en uitstijgen aan sporen zonder gaanpaden ondervinden! Wat zou het dan eenige jaren later wezen?!

De opmaker van het ontwerp schijnt te hebben gedacht aan die ontoereikende schikking, want ter middenstatie voorziet men gaanpaden op 250 meter. Welnu, dezelfde treinen komen in beide statien.

In de Noordstatie kunnen thans treinen van nagenoeg 300 meter op sommige banen langsheen het gaanpad plaats vinden.

In de nieuwe statie is het niet meer mogelijk, zoodat de nieuwe inrichting in dat opzicht niet zoo goed zal wezen als de bestaande! Verre van de toekomst te voorzien ware zij dus nu reeds ontoereikend.

Deze waarneming trot de Middenafdeeling sterk.

Herhaaldelijk werd het ontwerp tot verbinding Noord-Zuid te recht geprezen. Het werk strekt zijnen opvatter tot eer, om de bedrevenheid waarmede hij voordeel wist te trekken uit de ligging van den grond en de

omstandigheden waarin de verschillende wijken der hoofdstad, die te doorloopen zijn, verkeerden.

Doch de statien laten te wenschen over; vooral de Noordstatie is niet te verwezenlijken zooals zij werd ontworpen.

Laat ons bedenken dat de zoo aanzienlijke en kostbare vervorming die wordt voorgesteld, uitgaat van het ontoereikende der Noord- en der Zuidstatie. De verbinding is slechts een middel om dit ontoereikende te verhelpen; ongetwijfeld levert zij nog andere voordeelen op voor onze spoorwegen in 't algemeen, doch waren de Noord- en de Zuidstatie niet ontoereikend, niemand zou aan de voorgestelde verbinding denken. De middenstatie is enkel een gevolg van, een toevoegsel aan de verbinding.

Dus steunt gansch het ontwerp wel op ontoereikendheid der Noord- en der Zuidstatie.

En deze herbouwde, vervormde statien zouden van nu af ontoereikend zijn en de Noordstatie onregelmatig en moeilijk te gebruiken zijn!

Dat mag niet. Op dat punt vestigt de Middenafdeeling de aandacht van Regeering en Kamer. Eenparig uitte zij haar gevoelen dat zoo, wat zij niet denkt, de Regeering niet bij machte was de Kamer over dat hoofdpunt volkomen te bevredigen, het beter ware dat deze weigerde het ontwerp tot verbinding goed te keuren.

* * *

Vervolgens ging de Middenafdeeling over tot het onderzoek der andere artikelen van de Begrooting.

Veel artikelen lokten geene aanmerkingen uit. Wij spreken dus enkel over die welke eene gedachtenwisseling uitlokten, of naar aanleiding van welke er aan de Regeering vragen werden gesteld.

ART. 2 DER TABEL. — *Buurtwegen. Aanleggingswerken.*

Aangevraagd krediet : 3,000,000 frank.

Met genoegen ontwaarde de Middenafdeeling dat krediet op de Begrooting.

Verleden jaar, bedroeg het krediet slechts 2,000,000 frank.

Om te weten hoe de kredieten, toegestaan voor de vijf voorgaande jaren, werden aangewend, had de Middenafdeeling in 1902 onderstaande vraag aan de Regeering gesteld : « De Afdeeling verlangt de tabel der werken, sedert vijf jaar verricht door middel van de kredieten, zoo op de gewone als op de Buitengewone Begrooting uitgetrokken voor buurtwegen. »

Daarop antwoordde de Regeering : « Het opmaken van de door de Middenafdeeling gevraagde tabel zou zeer veel tijd vergen.

» Het zou ettelijke dagen duren om de namen op te sporen en over te schrijven van de wegen en de gemeenten, alsmede de cijfers der duizende toelagen, welke voorkomen in de koninklijke besluiten welke toelagen verleenden. Overigens verscheen in het *Staatsblad* een uittreksel van deze besluiten.

» Hieronder geven wij, per jaar en provincie, het bedrag der verstrekte toelagen op. »

Op deze vraag liet de Middenafdeeling (in 1902) de volgende bedenkingen volgen :

« In dit antwoord vindt de Middenafdeeling niet de door haar gevraagde inlichtingen.

» Zij dringt niet aan, omdat het al te veel tijd zou vergen ze te leveren.

» Enkel verzoekt zij de Regeering de omstandige tabel aan de Buitengewone Begrooting voor 1903 toe te voegen. »

De Regeering bevredigde dien wensch niet; om gevolg te geven aan het verlangen van talrijke medeleden, herhaalde de Middenafdeeling dit jaar eene dergelijke vraag, doch beperkt tot het enkele jongste dienstjaar.

De Kamer zal hieronder het antwoord der Regeering vinden :

Vraag.

- 1^o Welke som werd in 1902 uitgegeven aan buurtwegen?
- 2^o Voor welke werken diende die som?
- 3^o Welke toelagen zijn voor 1903 aangevraagd?

Antwoord.

1 ^o A. Op gewoon krediet	fr.	2,036,708 29
B. Op buitengewoon krediet		2,000,000 »

TE ZAMEN.	fr.	4,036,708 29
-------------------	-----	--------------

2^o Die som werd besteed aan volgende werken :

A. Nieuwe werken voor buurtwegen	fr.	2,492,803 »
B. Buitengewone verbeteringswerken		23,940 »
C. Werken aan veldwegen		1,519,965 29

GELIJK TOTAAL.	fr.	4,036,708 29
------------------------	-----	--------------

3^o A. Aan nieuwe werken voor buurtwegen (van 1 Januari tot 18 Juli 1903):

Provincie.	Getal ontwerpen.	Uitgaven voor die ontwerpen.	Toelagen door den Staat beloofd.
Antwerpen.	13	898,347 »	339,070 »
Brabant.	29	1,413,253 »	534,993 »
Henegouw.	27	1,032,396 »	497,731 »
Limburg.	14	332,590 »	161,530 »
Luik.	41	818,124 »	379,623 »
Luxemburg.	39	213,490 »	103,829 »
Namen.	14	456,712 »	163,703 »
Oost-Vlaanderen. . . .	15	492,900 »	173,472 »
West-Vlaanderen. . . .	9	444,270 »	211,280 »
TE ZAMEN. . . .	201	6,124,084 »	2,570,237 »

B. Aanvragen voor veldwegen (van 1 Januari tot 18 Juli 1903):

464 ontwerpen, tot een gezamenlijk bedrag van 2,647,000 frank, waarvoor tot beloop van 1,047,650 frank toelagen door den Staat werden beloofd.

HEROPSOMMING.			
	Ontwerpen.	Totale kosten.	Toelagen door den Staat beloofd.
A. Nieuwe werken aan buurtwegen	201	6,124,084 »	2,570,237 »
B. Werken aan veld- wegen	464	2,647,000 »	1,047,650 »
ALGEMEEL TOTAAL. . . .	665	8,771,084 »	3,617,907 »

De Middenafdeeling heeft geen tijd om dit antwoord te beoordeelen. Zij herhaald eenvoudig haren wensch van verleden jaar.

ART. 3 DER TABEL. — *Spoorwegen. — Banen en werken.*

Aangevraagd krediet : 31,999,300 frank.

Onderscheidene vragen van plaatselijk belang werden gesteld.

Vraag.

« Hoe staat het met de werken tot verbetering der statie Bergen?

Antwoord.

Er is in beginsel een algemeen plan aangenomen.

Toch kan de Regeering vooralsnu niet zeggen wanneer de werken kunnen aangevangen worden. »

Vraag.

« Hoe staat het met de werken ter statie Geeraardsbergen ? »

Antwoord.

Het ontwerp is goedgekeurd. Het plan-tabel der aan te koopen gronden wordt opgemaakt. »

Vraag.

« Wanneer worden aanbesteed : 1^o de gebouwen ter statie Aalst ;
2^o De vaste brug en het verhoogen der sporen aldaar ;
3^o Het ophoogen der baan naar Antwerpen-Zuid, op grondgebied Aalst ? »

Antwoord.

Vele dier werken kunnen waarschijnlijk worden aanbesteed om wellicht in den loop van 1904 te worden begonnen.

Die ophooging hangt af van het openen van de nieuwe laan en eene nog niet gesloten overeenkomst met de stad.

Die werken hooren tot de gezamenlijke ophooging der statie Aalst. »

Vraag.

« Wanneer worden de sedert 1900 besliste werken tot vergrooting der statie Zantbergen aangevangen ? »

Antwoord.

Onmogelijk te bepalen wanneer die werken kunnen aanvangen. »

Vraag.

« Wanneer wordt een maatregel genomen om van de halte Baardegem eene statie te maken ? Daartoe werden sedert jaren ter plaatse van die halte gronden aangekocht. »

Antwoord.

Die zaak wordt onderzocht. Er is vertraging, uit hoofde van geschil tusschen plaatselijke belangen. »

Vraag.

« De Middenafdeeling verlangt te weten welke haltes en stopplaatsen voor het loopend dienstjaar zijn voorzien. »

Antwoord.

In begingel is besloten in 1903 haltes te maken te :
Couillet (Centrum), Hamipré, Eede, Vloesbeek (Bosch), Strichon, Minnestraat,

Genval ⁽¹⁾, Musson, Louette-Saint-Denis, Falemprise, Erbisœil-Brûlotte ⁽¹⁾, Montignies-le-Tilleul, Michelbeke ⁽¹⁾, Liedekerke-Teralphene ⁽¹⁾ en Gourdinne.

Toch kunnen, voor het in bezit nemen of den aankoop van de mogelijk noodige gronden, bezwaren oprijzen die het openen van sommige dier haltes zouden vertragen.

Waarschijnlijk kunnen dit jaar twee stopplaatsen worden ingericht : te Neder-Waver en te Rigaudrye. »

Vraag.

« Wanneer zal de lijn Muisen-Schaarbeek-Halle voltrokken zijn ?

Antwoord.

Eerlang wordt overgegaan tot de aanbesteding van de uit te voeren werken voor een vak der lijn van Schaarbeek op Halle en de verbindingen dier lijn met de bestaande lijnen, voor het verbreedten tot viersporen van een vak der Luxemburg-lijn, voor het wegnemen der overwegen ter statie Watermaal en voor het oprichten van de aanhoorigheden der statie Etterbeek voorbij de overbrug ten einde der eigenlijke statie langs Namen en Tervuren.

Voor het uitvoeren van dat werk is twee jaar gesteld.

Voor 't overige worden studiën en aankopen van grond met den meesten spoed voortgezet, doch het is niet mogelijk den tijd waarop de lijn zal voltooid zijn, zelfs ten naasten bij te bepalen. »

Vraag.

« Kan aan de Middenafdeeling worden medegedeeld het richtingsplan der spoorlijn Muisen-Schaarbeek-Halle ?

Antwoord.

Het richtingsplan wordt aan den heer Verslaggever medegedeeld. »

Een lid der Middenafdeeling vestigt de aandacht der Regeering, voor het uitvoeren van het baanvak tusschen het Soniënbosch en Halle, op de richting over Sint-Genesius-Rhode, Alsemberg en Dworp. Die richting zou, onder andere verdiensten, de nijveraars dier streek vertierwegen verschaffen, die hun thans ontbreken.

Vraag.

« Aan welke werken denkt de Regeering het krediet van 2,500,000 frank te besteden, dat is uitgetrokken voor de lijn van Brussel-Zuid naar Gent-Sint-Pieters ?

Antwoord.

Dat krediet dient tot het aankopen van de voor die lijn noodige gronden. »

⁽¹⁾ Opening dezer haltes voor zware goederen.

Vraag.

« Is het krediet van 3,000,000 frank onder littera D uitgetrokken voor 't verbeteren van de statiën te Brussel bestemd voor werken die zullen dienstig zijn in geval dat de ontwerpen der Regeering tot de verbindingslijn Noord-Zuid worden uitgevoerd?

Antwoord.

Het antwoord luidt bevestigend. »

Vraag.

« Hoe staat het met het aanleggen van de electrische lijn Brussel-Antwerpen.

Antwoord.

De Regeering zag geenszins af van het ontwerp tot vergunning van eene electrische lijn van Brussel op Antwerpen; zij kan echter nog geene voorstellen ter Kamer indienen. »

Verscheidene leden drongen aan opdat er ten spoedigste eene oplossing kome voor dat gewichtig vraagstuk.

Vraag.

« Voor welke veiligheids toestellen is het krediet van 979,300 frank bestemd?

Geldt het electrische of mechanische toestellen?

Zullen de besluiten van 't Bestuur betreffende de wederzijdsche waarde dier toestellen aan de Kamer onderworpen worden?

Antwoord.

Dat krediet is bestemd voor het inrichten van electrische, mechanische en op luchtdrukking gesteunde toestellen.

De Kamer zal over de werking dier toestellen alle wenschelijke inlichtingen bekomen. »

ART. 4 DER TABEL. — *Spoorweg. — Trekdienst en materieel.*

Aangevraagd krediet : 32,908,700 frank.

Daar in zekere afdeeling twijfel werd geopperd over de bestemming van dat krediet, stelde de Middenafdeeling volgende vraag :

Vraag.

« Is het krediet van 31,450,000 frank uitsluitend bestemd voor nieuw materieel?

Wordt er niets van dat krediet besteed aan hernieuwingen?

Antwoord.

Die uitgaven zijn bestemd om meer materieel aan te koopen.

De kredieten voor het hernieuwen van het gebruikte materieel worden betaald op de Gewone Begrooting. »

Uit dat antwoord blijkt dat het uittrekken van dit krediet volstrekt regelmatig is. De Middenafdeeling wenscht de Regeering geluk met hare zorgzaamheid om ons rollend materieel op de hoogte te houden van de steeds toenemende behoeften van ons vervoer.

ART. 9 DER TABEL. — Aankoop van onroerende goederen tot vergrooting van het boschdomein en tot uitbreiding of regeling van de grenzen der Staatseigendommen en voornamelijk der Staatsduinen.

Aangevraagd krediet : 300,000 frank.

Vraag.

« De Regeering vraagt onder artikel 9 der tabel een krediet van 300,000 frank tot het aankopen van onroerende goederen, om het boschdomein te vergroten. Hoeveel werd in het geheel daaraan besteed sedert 1897 en welke zijn de aangekochte onroerende goederen en domeinen? »

Antwoord.

Onderstaande tabel duidt de onroerende goederen aan, die sedert 1897 werden aangekocht voor het uitbreiden van 't boschdomein door middel van de jaarlijksche kredieten op de buitengewone begrotingen. Het totaal der prijzen en kosten bedraagt fr. 369,963.49.

Buiten die aankopen, kocht de Staat met hetzelfde doel onroerende goederen aan, waarvan de kosten, tot een bedrag van fr. 2,678,886.73, werden betaald op *afzonderlijke* kredieten, door de Kamers toegestemd (zie het antwoord betreffende artikel 10 der tabel).

DATUM der aankoopsakten.	GEMEENTEN waar het goed gelegen is.	OPPERVLAKTE.			KORTE BESCHRIJVING VAN HET GOED.	BEDRAG der aankopen (prijs en kosten)
		Heet.	Aren.	Cent.		
29 Maart 1897 . .	Eprave.	7	24	30	Braakland belendende aan 't bosch van Bestin	1,754 45
2 Februari 1899 .	Id.	2	47	40	Id. id.	1,017 78
5 November 1897.	Petit-Thier en Vielsalm.	158	66	10	Beboschte eigendom belendende aan het domeinbosch van Grand-Bois.	129,224 61
17 Januari 1898. .	Beho.	40	95	40	Braakland aan gemeenten behoorenden. .	9,506 58
10 Februari 1902 .	Id.	36	92	10	Beboschte eigendom nabij het Grand-Bois.	15,875 20
9 Augustus 1902.	Id.	12	55	50	Beboschte eigendom belendende aan het Grand-Bois.	5,622 27
31 Maart 1903 . .	Petit-Thier.	15	84	40	Beboschte eigendom ingesloten door het Grand-Bois	51,296 85
29 April 1903 . .	Id.	6	71	80	Id. id.	6,508 91

DATUM der aankoopsakten.	GEMEENTEN waar het goed gelegen is.	OPPERVLAKTE.			KORTE BESCHRIJVING VAN HET GOED.	BEDRAG der aankopen (prijs en kosten).
		hect.	Aren.	Cent.		
10 Maart 1898 . .	Paliseul.	1	27	50	Grond voor het inrichten van eene boomkwekerij	1,223 09
25 April 1898. . .	Arendonck.	15	74	"	Gemeente-heigrond belendende aan een Staatsbosch	1,210 38
19 April 1898 en 4 December 1899.	Wuestwezel.	16	86	27	Heigrond behoorende aan het Weldadigheidsbureau en veldwegen	2,558 44
1 Maart 1899 . .	Theux.	1	17	04	Ingesloten stuk grond in het bosch van Heid-Fanard	2,960 26
1 Augustus en 23 December 1899.	Id.	1	14	60	Twee ingesloten perceelen grond	950 76
31 Augustus 1899.	Id.	19	13	36	Bosch van Franchimont	18,598 92
13-30 Aug. 1898 en 14 September 1899.	Id.	"	13	50	Twee ingesloten perceelen grond	208 19
29 Juni 1901. . .	Id.	25	46	20	Bosch van Chincul.	22,041 48
9 Mei 1902 . . .	Id.	"	54	50	Braambosch en weide ingesloten door het bosch van Longue-Heid	534 49
24 April, 18 Sep- tember en 17 Oc- tober 1902 . .	Id.	14	45	35	Gedeelten van het bosch van Chincul.	28,031 83
10 November 1902.	Id.	"	15	58	Perceel ingesloten door het Massif-bosch.	177 41
15 September 1899.	Dilsen.	22	70	60	Gemeente-heigrond	3,758 73
18 Februari 1900 .	Brée.	"	78	90	Grond voor het inrichten van eene boomkwekerij	2,304 11
1 October 1901 .	Id.	"	48	10	Grond om die kwekerij te vergrooten	1,462 60
23 Augustus 1899.	Sart.	2	80	"	Beboscht perceel ingesloten door het bosch van Vieille-Fange.	1,526 15
15 Januari 1903. .	Id.	1	69	52	Id. id.	771 21
24 Juni 1901. . .	Id.	"	74	53	Gemeentebosch « Heid du Poubon » genaamd	2,508 99
6 Maart 1903 . .	Id.	13	66	53	Het zoogenaamde « Lousberg bosch »	19,521 56
30 Juli 1901 . . .	La Reid.	"	9	20	Grond belendende aan het bosch van Rohaimont.	252 79
18 Juli 1902 . . .	Saint-Hubert.	2	19	19	Perceelen belendende aan het Saint-Michel woud.	1,412 78
6 December 1902.	Jalhay.	"	45	95	Weide ingesloten door het bosch van Gospinal	1,271 88
16 Februari 1903.	Bihain.	91	91	90	Gemeente-heigrond	12,416 72
4 April 1903. . .	Hoeylaert.	5	42	02	Weiden en bosschen ingesloten door het Souien-bosch.	45,000 .
					Uitgaven en vergoedingen van verscheidene ambtenaren	766 27
						389,963 49

ART. 10 DER TABEL. — *Aankoop van het woud van Huqueny, van een gedeelte van het woud van Freyr, van gemeentelijke heidegronden te Ravels en te Exel, en van bijzondere gronden te Oud-Turnhout.*

Uitgetrokken krediet : 610,000 frank.

Vraag.

« Welke goederen werden sedert 1897 aangekocht door middel van afzonderlijke kredieten door de Kamers gestemd?

Antwoord.

Onderstaande tabel duidt de goederen aan, sedert 1897 aangekocht om ingelijfd te worden bij het boschdomein, door middel van de kredieten afzonderlijk toegekend voor het aankopen van die goederen.

DATUM der akten.	GEMEENTEN waar de goederen gelegen zijn.	OPPERVLAKTE.			KORTE BESCHRIJVING der goederen.	BEDRAG der aankopen (prijzen kosten).	WETTEN tot het toekennen van de noodige kredieten.	
		Hect.	Aren.	Cent.				
19 Juli 1897. . .	Petit-Thier, Beho en Vielsalm.	440	08	10	Het zoogenaamde « Grand Bois »	317,933 65	Buitengewone Begroting voor 1897.	
18 November 1898	Petit-Thier.	80	30	20	Beboschte eigendom belen- dende aan het Grand Bois.	85,585 55	Id.	1899.
16 Juni 1900 . .	Id.	43	06	20	Id. id.	54,302 65	Id.	1901.
20 Juni 1900 . .	Beho.	227	13	80	Id. id.	171,870 07	Id.	1901.
25 Juli 1900. . .	Id.	96	21	20	Id. id.	73,692 75	Id.	1901.
26 Juli 1900. . .	Bovigny en Vielsalm.	42	38	60	Id. id.	57,086 28	Id.	1901.
Id. . .	Petit-Thier.	42	28	30	Id. id.	40,711 71	Id.	1901.
Id. . .	Id.	60	82	10	Id. id.	31,179 95	Id.	1901.
13 October 1900.	Id.	25	37	90	Id. id.	18,628 76	Id.	1901.
Id.	Id.	5	89	20	Id. id.	2,819 79	Id.	1901.
14 Mei 1901. . .	Id.	66	39	40	Id. id.	26,380 04	Id.	1901.
11 Mei 1901. . .	Beho en Bovigny.	118	08	80	Id. id.	65,635 63	Id.	1901.
9 Augustus 1901.	Petit-Thier.	70	81	»	Id. id.	54,928 46	Id.	1901.
29 November 1898	Sainte-Cécile.	201	65	10	Het zoogenaamde « Bois de Conques » ingesloten door de domeinbosschen van Herbeumont en van Sainte-Cécile.	205,870 74	Id.	1899.
19 November 1898	La Reid.	67	77	74	Bosch van Rohaimont be- lendende aan de domein- bosschen van den berg van Spa	62,125 41	Id.	1899.
25 Juni 1901 . .	Jalhay en Sart.	446	88	93	Domein van Gospinal na- bij de domeinbosschen van den berg van Spa .	251,075 .	Id.	1901.
22 Mei 1901. . .	Grand-Ménil.	96	15	52	Beboschte gronden afhan- gende van het zooge- naamde « bois du Pays ».	55,380 91	Id.	1901.
30 Maart 1901. .	Seraing	97	52	10	Het zoogenoemde bosch « La Marchandise » be- lendende aan het Vec- quée-bosch	79,740 52	Id.	1901.
28 Mei en 5 Juni 1901	Rance, Solre-Saint- Géry en Renlies.	377	69	10	Woud van Rance en bosch Buissonville	1,063,958 86	Id.	1901.
TOTAAL.						2,678,886 73		

Die antwoorden zouden eenige bedenkingen vergen. Daar het der Middenafdeeling faalt aan tijd, herinnert zij de Regeering aan de beschouwingen over hetzelfde punt uitgebracht door de Middenafdeeling in 1902.

ART. 41 DER TABEL. — *Inrichtingswerken voor het tot waarde brengen van de domeinduinen.*

Aangevraagd krediet : 300,000 frank.

Vraag.

« Hoe werden de kredieten besteed, vroeger toegestemd voor het schikken en tot waarde brengen van de domeinduinen? »

Antwoord.

De in 1899, 1901 en 1902 toegestemde kredieten bedragen fr. 900,000 »
 waarvan een gedeelte, namelijk 108,695 47
 op 31 December 1901 door onbruik vervallen is.

BLIJFT DUS OVER. . . fr. 791,304 53

Op die som werd tot heden betaald :

Ten einde te Wenduine een riolennet te maken met de noodige toestellen tot het zuiveren van rioolwater, alsmede eene waterleiding. fr. 232,652 06

Als bijdrage van den Staat in het verbreed en rechtekken van de baan langs de domeinduinen te Oostende, Albertusgehucht. fr. 60,453 26

TOTAAL. . . fr. 293,105 32

Zooals de Regeering reeds verklaarde aan de Middenafdeeling voor 1902, werden de werken te Wenduine uitgevoerd om de domeinduinen te dier gemeente voordeelig te kunnen verkoopen, en de Schatkist deed enkel een vershot, daar de gemeente de kosten der onderneming bij jaarsommen moet uitkeeren; het rechtekken van bedoelde baan deed Staatsgronden merkelyk in waarde stijgen, en zal ze voordeeliger doen verkoopen. »

ART. 43 DER TABEL. — *Wegen en verbindingen : aanleggen, rechtmaken en verbeteren. Bouwen van bruggen of toelagen voor dergelijke werken. Naasting van Staatwege van vergunde wegen en bruggen; toelagen aan de provinciën en de gemeenten voor dergelijke naastingen.*

Aangevraagd krediet : 6,000,000 frank.

In nagenoeg al de afdeelingen verwekte de staat der wegen in de provinciën bittere klachten.

Die klachten vonden weerklink bij de Middenafdeeling, en eenparig achtte zij het zich tot plicht de meest ernstige aandacht der Regeering te vestigen op een toestand waarover sedert ettenjke jaren wordt geklaagd zonder dat hij doelmatig is verholpen.

Hier geldt het niet op de Buitengewone Begrooting de kredieten gelijkelijk te verdeelen onder de verschillende provinciën, zelfs verschillende gemeenten.

In 's lands goed begrepen belang achten wij dat de geldmiddelen waarover de Regeering beschikt, over al de plaatsen van 't land niet zijn te verdeelen, — of beter nog te verstrooien, — maar wel dat die geldmiddelen zijn te besteden aan werken die den meesten invloed kunnen hebben voor de algemeene ontwikkeling onzer beweging op handels-, landbouw- en nijverheids-gebied.

Verstrooien is onvruchtbaar maken, en dat kan niemand willen.

Vraagt de Middenafdeeling met zooveel aandrang het leggen en verbeteren van wegen, 't is omdat zij vast overtuigd is van dezer hoofdzakelijk belang.

De wegen van allen aard zijn de aders langs welke het leven rondstroomt over de gansche uitgestrektheid van het land, en in den echten zin van 't woord, 's lands grond tot waarde maakt.

Zij doen den economischen stroom tot het verste onzer gehuchten toe vloeien, overal welzijn aanbrengende, al de voortbrengingspunten onderling in betrekking stellende, en er nieuwe doende ontstaan.

Daardoor zelf, doen zij naar de meer bevolkte centums, naar onze statien, naar onze havens, talrijke voortbrengselen toestroomen, de waarde van alles vermeerderende, waarde gevende aan hetgeen er geene had, tot vermeerdering van 's lands rijkdom.

De stedelingen beseffen niet altijd juist het belang der wegen, omdat zij die niet kennen, ze niet bezigen, hun doel niet beseffen.

Intusschen zijn onze landelijke bevolkingen slecht bedeed en hare klachten, verspreid als de bevolking zelve, gelukken er ternauwernood in zich te doen hooren en gelukken er weinig of niet in zich te doen aanhooren.

Er zou kunnen gewezen worden op wegen die bij gemis van herstelling ten gepasten tijde, bepaald onbruikbaar zijn geworden.

Moeilijk te gelooven en toch waar is het dat de onderhoudspachten op 30 April verleden vervallen, nog niet zijn hernieuwd. Zoo dat er sedert drie maanden niets meer wordt onderhouden !

Zooals in 1902, vraagt de Regeering een krediet van 6 miljoen frank aan. 't Is het grootste krediet dat ooit op de begrooting voorkwam en de Middenafdeeling ziet dat met genoeg. In 1901, bedroeg het aangevraagde krediet slechts 3 miljoen frank.

De Kamer zou voorzeker meer willen verleen. Maar het bestuur is er, zoo het schijnt, niet naar ingericht om een grooter krediet te gebruiken.

Dus is onmisbaar onze huidige inrichting te veranderen, want de ondervinding leert dat niettegenstaande de telken jare door de Kamer toegestemde kredieten, onze wegen bij voortdurend in een ellendigen staat verkeerden, en dat hoeft kost wat kost te worden verbeterd.

De Middenafdeeling verlangde te weten hoe de sedert 1899 toegestemde kredieten werden besteed.

Op de vraag dienaangaande gesteld kwam, uit tijdgebrek zegt de Regeering, slechts gedeeltelijk antwoord.

De afdeeling verlangt dat die inlichtingen worden aangevuld door eene tabel, aan de aanstaande Buitengewone Begrooting toegevoegd.

Het antwoord der Regeering verwekte overigens opmerkingen, welke de Middenafdeeling, bij tijdgebrek, niet kan uitdrukken. Zij vestigt nochtans de aandacht op den bevoordeelden toestand van West-Vlaanderen en Brabant.

Vraag.

« De Middenafdeeling vraagt de omstandige tabel, per jaar, van de sedert 1899 uitgevoerde werken en verleende toelagen door middel van de kredieten door de Kamers toegestaan?

Aan welke werken en toelagen denkt de Regeering het voor 1903 uitgetrokken krediet van 6,000,000 frank te besteden?

Antwoord.

De eerste der twee bijgaande tabellen betreft de verdeeling van het krediet van 1902, en de tweede de bestemming van het voor 1903 aangevraagd krediet.

De gevraagde inlichting vergt langdurige opzoekingen, en het was stoffelijk onmogelijk de tabellen op te maken voor de jaren 1899-1901. »

Lijst der werken waarvan de kosten werden betaald op het krediet van 6,000,000 frank van 1902.

Aanduiding der werken.	Bedrag der gedane betalingen.
1. — Provincie Antwerpen.	
Nieuwe baan van Meerle op Baarle-Hertog met vertakking naar Hoogstraten.	135,781 92
Nieuwe baan van Arendonk op Weelde	175,000 »
Nieuwe baan van Réthy op Poederlé	3,231 58
Nieuwe baan van 'S Gravenwezel op Schilde	6,177 25
Baan der brug 10 te Schuurhoven, gehucht van Westmalle.	
Verandering en herstelling der kassijding	20,275 »
Baan van Brussel op Breda. Buitengewone herstelling der bestrating tusschen Brasschaat (dorp) en de baan van Brasschaat op Esschen	10,000 »
Brug op het Schyn, tegen Deurne. Verbreeding	10,964 28
2. — Provincie Brabant.	
Baan van Tienen op Bergen. Grondgebied Geldenaken. Buitengewone kassijwerken	67,087 15
Baan van Brussel op Aalst. Grondgebied Assche. Herstellingswerken	75,314 64
Baan van Leuven op Sint-Truiden. Grondgebied Tienen. Herstellingswerken	49,320 »

Aanduiding der werken.	Bedrag der gedane betalingen.
Baan van Brussel op Sint-Pieters-Leeuw. Grondgebied Vorst. Herstellingswerken fr.	51,913 03
Baan van Brussel op Sint-Pieters-Leeuw. Grondgebied Ruys- broeck. Herstellingswerken	13,137 07
Baan van Genappe op Ter Hulpen. Grondgebied Genappe. Verbeteringswerken	6,183 86
Baan van Leuven op Diest. Grondgebied Kessel-Loo en Lin- den. Herstellingswerken	49,740 »
Baan van Brussel op Luik. Grondgebied Leuven en Winxle. Verbeteringswerken	24,588 35
Troonstraat te Elsene. Kassijwerken	25,717 »
Groote singellaan. 1 ^e vak. Voltooiingswerken (kassij) . . .	22,922 36
Groote singellaan. 1 ^e vak. Voltooiingswerken (riolen) . . .	16,887 54
Groote singellaan. 2 ^e vak. Voltooiingswerken	150,000 »
Groote singellaan. 1 ^e vak. Kroonkandelaars en wegwijzers. .	3,326 »
Tervuren-laan. Voltooiing en versiering	123,174 »
Verlenging der Van Praet-laan tusschen de toekomstige zee- vaart en de statie Schaarbeek.	462,547 90
Verbreeding van de Sinte-Cathelijnestraat te Brussel. Toelagen aan de stad Brussel	245,190 »
Laan tusschen de Sinte-Anna-fontein en het eerportaal der nieuwe kazern, te Laken	10,979 »
Laan tot verbinding van de Louiza-laan met den steenweg op Ter Hulpen. Onroerende goederen	104,380 29
Baan van Brussel op Waver. Verbreeding tusschen de Krijgs- laan en Auderghem-dorp	8,197 99

3. — Westvlaanderen.

Staatsbaan tusschen Thorhout en de aansluiting met de pro- vinciebaan op Diksmuide. Buitengewone herstelling . . .	138,033 42
Baan van Veurne naar de fransche grens. Buitengewone her- stelling te Veurne, enz.	60,000 »
Banen van Roesbrugge op Ieperen en van Elsendamme op Ieperen. Herstelling te Ieperen	90,000 »
Baan van Roeselare op Sint-Elloo-Vijve. Buitengewone her- stelling te Rumbeke.	33,543 58
Baan van Brussel op Oostende. Buitengewone herstelling te Slykens	30,000 »
Baan van Nieuwpoort naar de brug te Zandvoorde. Verbetering tusschen Nieuwpoort en Leffinge	20,000 »

Aanduiding der werken.	Bedrag der gedane betalingen.
Baan van Ieperen op Rousbrugge. Besteening tusschen Rousbrugge en Poperinghe fr.	34,742 48
Baan van Veurne op Elsendamme. Besteening tusschen het buitengoed Bernier en Elsendamme	150,000 »
Baan van Oostende op Thorhout. Besteening tusschen Oostende en de brug te Snaaskerke	100,000 »
Baan van Elsendamme op Ieperen. Besteening tusschen Elsendamme en Elverdinge	150,000 »
Baan van Ieperen op Meenen. Besteening tusschen Gheluveld en Meenen	220,000 »
Baan van Ieperen op Meenen. Besteening tusschen Gheluveld en Ieperen	120,000 »
Kassijden van de Kerkstraat te Middelkerke	57,421 10
Kassijden van de Kerkstraat te Wenduine	38,863 23
Baan van Oostende op Nieuwpoort. Verbetering tegen Oostende	36,821 68
Baan van Oostende op Wenduine. Schikking en besteening .	150,000 »
Baan van Oostende op Wenduine. Grond	66,429 49
Baan van Veurne naar de Panne. Verbredening en herstelling.	81,316 42
Baan van Oostende op Thorhout	150,000 »
Baan van de brug te Snaaskerke naar de Nieuwpoortbrug te Veurne. Verbredening en herstelling	80,000 »
Verandering van de square op de Van der Sweep-plaats te Oostende	5,476 13
Baan van Kerkhove op Sint-Eloois-Vijve. Rechttrekking en verbredening te Waregem. Grond	5,016 80
Baan van den Strooienhaan op Wenduine. Verbredening te Wenduine	74,025 35
Baan van Nieuwpoort naar de brug te Zandvoorde. Verlenging. Grond	1,274 83
Baan van Kortrijk op Oudenaarde. Verbredening te Kortrijk. Grond	19,780 »
Nieuwe laan te Oostende. Grond, schattingskosten en eere-loon	2,932 36
Kortrijkstraat te Meenen. Verbredening. Grond	29,500 »
Duinkerkestraat te Poperinge. Verbredening. Grond	779 50
Baan van Nieuwpoort naar de brug te Zandvoorde. Verbredening. Grond	6,500 »
Aankoop van een huis in de Hertoginnestraat, op den koek der Keizerkaai, te Oostende	22,295 »
Baan van Sint-Eloois naar Armentiers. Nieuwe brug op de Douve	12,869 93

Aanduiding der werken.

Bedrag
der gedane
betalingen.

4. — Oostvlaanderen.

Leggen van het tweede vak der baan van Temsche op Cruybeke	74,800	»
Leggen van het derde vak der baan van Temsche op Cruybeke	5,198	49
Afschaffing van den O. W. van den spoorweg van Mechelen op Terneuzen aan het kruisen met de baan van Temsche op Cruybeke	255	»
Nieuwe baan van Eedemolen op Lozere	15,405	34
Nieuwe baan van Sinte-Maria-Aalter op Knesselare. Grond	12,845	92
Baan van Oudenaarde op Schoorisse. Verbreed en verbeteren. Grond	317	62
Baan van Oosterzeele op Dickelvenne. Verbreed. Grond.	25,531	40
Baan van Wetteren op Oombergen. Rechttrekking te Massemen. Grond	5,467	18
Afkoop van de vergunde banen van Ertvelde op Bouchoute en van Bouchoute naar de haven van Bouchoute en naar het Sint-Laureins fort	1,999	34
Baan van Melle op Destelbergen. Verbeteren van de bestrating der markt te Heusden	6,495	80
Baan van Beveren naar de Schelde. Buitengewone herstelling te Haasdonck	31,661	36
Baan van Antwerpen op Lille. Buitengewone kassijwerken te Sint-Nicolaas	149,749	»
Baan van Oudenaarde op Kerkhove. Buitengewone herstelling te Kerkhove	20,550	»
Baan van Gent op Maubeuge. Hernieuwing van het brugje n ^o 42, te Hemelveerdegem	8,670	73
Baan van Nederbrakel op Leeuwergem. Hernieuwing van het brugje n ^o 28, te Strypen. Grond.	384	59

5. — Henegouw.

Baan van Charleroi op Philippeville. Nieuwe besteende zijweg van « la queue » te Couillet tot de grens van Henegouw.	27,975	»
Baan van Ronse op Leuze. Buitengewone verbeteringswerken te Anvaing	15,000	»
Baan van 's Gravenbrakel op Nijvel. Verbetering op grondgebied 's Gravenbrakel	12,339	85
Baan van Charleroi over Marcinelle op Beaumont. Kassijwerk te Montigny-le-Tilleul	9,011	»
Baan van Doornik op Bury en van Doornik op Rijnssel. Herstelling	3,587	74
Baan van Charleroi op Montigny-sur-Sambre. Herstelling	48,000	»
Baan van Helchin op Pottes. Herstelling te Pottes. fr.	24,266	47

Aanduiding der werken.	Bedrag der gedane betalingen.
Baan van Zinik op Mariemont. Herstelling der kassij tusschen Zinik en Houdeng-Aimeries	97,830 »
Baan van Grandglise op Antoing. Herstelling te Péruwelz en te Wiers	174,630 41
Baan van Ellezelles op Quatre-Vents. Herstelling en verbreeding der kassij	53,315 35
Baan van Bury op Grandglise. Verbetering te Basècles	13,751 34
Baan van Bray op Nijvel. Herstelling te Fayt lez-Seneffe . . .	47,977 93
Baan van Ath op Nimy. Verbetering tusschen Jurbeke en Nimy	90,190 26
Baan van Fleurus op Velaines. Verbetering te Wanfercée-Baulet. Grond	471 »
Baan van Thulin op Roisin. Nieuwe brug op de Groote Honnelle te Angre	13,000 »

6. — Provincie Luik.

Vijfde vak der nieuwe baan der Lienne. Gedeelte van Lierneux op Petit-Sart	40,000 »
Vijfde vak der nieuwe baan der Lienne. Grond	738 52
Derde vak der nieuwe baan der Lienne. Bijwerken en pletten van de besteeuing	15,168 96
Baan van Luik op Sint-Truiden. Buitengewone herstelling te Ans, Loncin, Awans, enz.	130,289 82
Baan van Hannut op Gingelom. Verbetering en verbreeding te Cras-Avernas. Grond	12,946 82
Baan van Hoei op Ramet. Verbetering te Ramet	45,684 36
Baan van Ougrée op Boncelles. Buitengewone herstelling te Ougrée, Seraing en Boncelles.	148,868 79
Baan van Luik op Aywaille. Herstelling en verbreeding te Grivegnée en te Chénée	29,329 41
Baan van Jupille op Berneau. Herstelling der kassijen te Visé. .	25,703 34
Baan van Hoei op Andenne. Verbetering te Ben-Ahin	8,992 10
Baan van Hoei op Borgworm. Verbetering te Chapon-Seraing. .	19,519 87
Baan van Louveigné op Theux en van Luik op Aken. Besteeuing der hellingen te Mont, te Bauway en te Thier du Grand Hu	33,843 46
Baan van Angleur op Hamoir. Buitengewone herstelling te Angleur	13,327 31
Baan van Dolhain op Eupen over Membach. Kassijing der Davidlaan te Dolhain-Limbourg.	14,349 87
Baan van Aywaille op Remouchamps. Verbreeding	8,072 »
Baan van Borgworm op Avennes. Verbetering te Geer	859 50
Baan van Luik op Aywaille. Herstelling en verbreeding te Grivegnée en te Chénée	1,989 92
Nieuwe brug op de Lienne te Trou-de-Bra	14,187 »

Anduiding der werken.

Bedrag
der gedane
betalingen.**7. — Provincie Limburg.**

Nieuwe baan van Kinroy op Kessenich en op Geystingen . fr.	6,193 87
Nieuwe baan van Diepenbeek op Genck	23,713 32
Baan van Loozen naar de nederlandsche grens, Weert-waarts. Herstellen	2,780 »
Baan van Asch over Brée op Hamont. Hernieuwing van het 1 ^e vak	49,313 08
Baan van Kerkom op Trognée. Voltooïing der afleiding te Rosoux-Goyer.	30,000 »
Baan van Leuven op Maastricht. Verbreding der Maastricht- straat te Hasselt	6,486 58
Baan van Sint-Truiden op Hasselt. Verbetering te Sint-Trui- den, Cosen, Alken en Sint-Lambrechts-Herck	30,000 »
Baan van Maastricht op Wezel. Kassijwerken te Maaseick . .	25,183 74
Baan van Sint-Truiden op Herck-de-Stad. Verbreding te Sint-Truiden	51,413 54
Baan van Stevoort op Zolder. Hernieuwing. Grond	986 »
Baan van Luik op 's Hertogenbosch. Verbetering te Freeren. Grond	846 »

8. — Provincie Luxemburg.

Nieuwe baan van Suxy op Les Fossés	66,091 84
Nieuw baanvak van Corbion naar de fransche grens. . . .	15,664 66
Vertakking tot aansluiting van de baan van Athus op Sint-Mard met de statie van Halanzy.	4,023 »
Baan van Neufchâteau op Bastenaken. Kassijwerk tusschen Neufchâteau en Longlier	58,600 »
Baan van Oostende op Aarlen. Verbetering te Libin. . . .	5,946 »
Baan van Oostende op Aarlen. Rechttrekking te Recogne . .	10,000 »
Verbreeden van de Atheneumstraat te Aarlen	15,000 »
Banen van Bertrix op Paliseul en de Ardoisières. Verbeterin- gen rond de markt te Bertrix.	2,779 35

9. — Provincie Namen.

Tweede nieuw baanvak van Celles op Mesnil-Saint-Blaise. Grond	33,083 80
Baan van Namen op Marche. Verbreding op grondgebied Jambes	3,000 »
Baan van Namen op Châtelet. Kassijwerk te Floreffe . . .	6,566 39
Baan van Achène op Ocquier. Verbetering te Méan	6,072 80
Baan van Achène op Ocquier. Verbreding te Trissogne, gemeente Pessoux	7,431 84

Aanduiding der werken.	Bedrag der gedane betalingen.
Baan van Champion op Wasseiges. Verbreding te Hanret.	
Grond fr.	5,799 46
Allerhande (werkloon, kosten van aanbesteding, enz.) . . .	121,077 50
TOTAAL. . .	6,000,000 »

Begrooting voor 1903. — Uitgetrokken krediet : 6,000,000 frank.

Bijzonderste werken en toelagen waaraan de Regeering schikt dat krediet te besteden.

AANDUIDING DER WERKEN.

1. — Provincie Antwerpen.

Nieuwe baan van Arendonck op Weelde. Voltooing.
 Buitengewone herstelling der kassij der baan van Brussel op Breda, tusschen
 Brasschaat-dorp en de baan van Brasschaat op Esschen.
 Baan van Réthy op Poederlé. 3^e vak.
 Baan van Nieuwmoer op Zundert.
 Baan van 's Gravenwezel op Schilde. Eigenlijk leggen.
 Verbeteren van de baan der Kleine Barreel op Cappellen en Putte.
 Baan van Gheel op Diest en op Tessenderloo. 1^e vak.

2. — Provincie Brabant.

Groote singel-laan rond Brussel. 2^e vak. Laatste voltooiingswerken.
 Groote singel-laan rond Brussel. Vak tusschen Montplaisir-laan en den
 Zeiënberg.
 Verbeteren van de baan van Brussel op Gembloers.

3. — Westvlaanderen.

Baan van Oostende op Wenduine en Blankenberge.
 Baan van Nieuwpoort naar de brug te Zandvoorde. Verbetering en
 verlenging.
 Nieuwe vloer en verbreding van de « Noordbrug » tusschen Nieuwpoort
 en Ramscappelle.
 Grondgebied Brugge. Buitengewone herstelling der kassijwerken.
 Grondgebied Wareghem. Rechttrekken en verbreedten van de baan van
 Kerkhove op Sint-Eloois-Vijve.
 Grondgebied Oostvleteren. Rechttrekken en verbreedten van de baan van
 Elsendamme op Ieperen.
 Grondgebied Ingelmunster. Herkassijen van de baan van Kortrijk op Brugge.

4. — Oostvlaanderen.

Baan van Temsche op Cruybeke. Leggen van het 2^e vak.

Baan van Temsche op Cruybeke. 1^e vak. Afschaffing van den overweg te Temsche en vervanging door een duiker.

Baan van Temsche op Cruybeke. 3^e vak.

Verlengen van de baan van Deurle op Nazareth tot aan die van Cruyshautem op Nederzwalm, tusschen de gehuchten Eedemolen en Lozere.

Baan van Oosterzeele op Dickelvenne.

Buitengewone herstelling van de kassijwerken op grondgebied Geeraadsbergen, Oudenaarde, Beveren, Eecloo en Lokeren.

Twee nieuwe brugjes te Erpe en te Erondegem, ter baan van Aalst op Gent.

Hernieuwen en verlengen van twee brugjes te Massemen, ter baan van Wetteren op Oombergen.

Baan van Nederbrakel op Leeuwergem.

Hernieuwen van het brugje nr 28, te Strypen.

5. — Provincie Henegouw.

Baan van Zinik op Mariemont. Herstellen van de kassij tusschen Zinik en Houdeng-Aimeries.

Baan van Ronse op Leuze. Verbetering op grondgebied Anvaing. Voltooing.

Baan van Doornik op Saint-Amand. Verbetering op grondgebied Hollain.

Baan van Brussel op Philippeville. Herstelling op grondgebied Frasnes-lez-Gosselies.

Baan van Charleroi op Anderlues. Verbetering te Monceau-sur-Sambre, Landelies, Fontaine-l'Évêque en Anderlues.

Baan van Doornik op Bury. Verbetering te Gaurain-Ramecroix. Voltooing.

Baan van Doornik op Kortrijk. Herstelling tusschen Froyennes en Pecq.

Demping van den overweg op Staatsspoorweg aan de Jemappes-laan, te Bergen.

Nieuwe brug op de Samber te Marchienne-au-Pont en herstellen van de kassij op grondgebied dier gemeente.

6. — Provincie Luik.

Baan der Lienne. 5^e vak. Gedeelte van Lierneux op Petit-Sart.

Baan van Louveigné op Theux. Besteening van de hellingen van Mont en Bauway.

Baan van Jupille op Berneau. Verbetering op grondgebied Jupille.

Baan van Hannut op Gingelom. Verbetering op het grondgebied van verschillende gemeenten.

Baan van Hoei op Ramet. Verbetering te Ombret.

Banen van Battice op Theux en van de Vesder-vallei. Kassijwerk te Dison en te Verviers.

Baan van Angleur op Hamoir. Verbetering te Méry, gemeente Tilff.

Baan van Ouffet op Hamoir. Buitengewone herstelling te Ouffet.

Verbreeding der Puits-en-Sock-sstraat, te Luik. Toelage aan de stad Luik.
 Brug op de Vesder, te Chénée. Verandering van den bovenbouw.
 Luik-brug, te Oreye. Gedeeltelijke hernieuwing en bevestiging.
 Nieuwe baan der Berwinne. Eerste vak.
 Baan van Borgworm op Avennes. Verbetering op grondgebied Geer.
 Verbreedten van den balkenvloer der Boverie-brug, te Luik.

7. — Provincie Limburg.

Baan van Kerkom op Trognée. Afleiding om den overweg te Rosoux-Goyer te dempen.
 Baan van Sint-Truiden op Hasselt. Verbetering te Sint-Truiden, Cosen, Alken en Sint-Lambrechts-Herck.
 Baan van Maastricht op Hasselt. Gedeeltelijke hernieuwing te Diepenbeek.
 Verbeteren van de Kleine Statiestraat, te Tongeren, nabij de statie.
 Baan van Asch, over Brée, op Hamont. Herstellen van het 2^e vak.
 Baan van Asch, over Brée, op Hamont. Verbetering op grondgebied Bocholt.
 Baan van Hasselt naar de Maas. Gedeeltelijke hernieuwing.
 Nieuwe brug op de Ghete, te Halen.
 Baan van Heusden op Helchteren.
 Baan van Stevoort op Zolder. Hernieuwing.
 Baan van Luik op 's Hertogenbosch. Verbetering te Freeren.
 Baan van Mechelen-aan-de-Maas op Asch.

8. — Provincie Luxemburg.

Baan van Suxy op Les Fossés. Voltooing.
 Baan van Champlon op Wavreille. Verbetering nabij de statie van Forrières.
 Baan van Latour op Ruelle. Ophooging tusschen Latour en de halte van Latour.
 Baan van Bouillon op Sugny en Pussemange: Vak van Corbion tot de fransche grens. Voltooing. — Vak over 't fransch grondgebied. — Vak van Sugny op Pussemange.
 Vertakking der baan van Rachecourt naar de statie van Halanzy. Verbeteren en rechte trekken van den toegang tot de statie van Halanzy.
 Brug op de Ourthe te Durbuy. Hernieuwing.
 Verbreedten van de brug op de Semois te Lacuisine.
 Herstellen van de banen rond Vielsalm.

9. — Provincie Namen.

Kassijen van de Vestingstraat, te Namen.
 Baan van Celles op Mesnil-Saint-Blaise. Leggen van het 2^{de} vak.
 Baan van Monceau naar de statie van Graide.
 Baan van Wiesmes op Finnevaux.
 Baanvak tusschen de statie van Graide en Oisy. Herstellen van de kassij.
 Brug op de Maas, te Namèche. Hernieuwing.
 Baan van Champion op Wasseiges. Verbreeding te Hanret.

Vraag.

« Heeft de Regeering de noodzakelijkheid ingezien om de Staatsbaan van Brussel op Oostende te verbeteren voor het verkeer der motorrijtuigen, vooral binnen den omtrek der stad Aalst :

- a) Door het onontbeerlijk hernieuwen van de brug op den Dender;
- b) Door het verbreedten van de gevaarlijke bochten, bij voorbeeld Brabantstraat, Kerkstraat, steenweg op Gent, enz.

Antwoord.

De studie voor het verbeteren der Staatsbaan op grondgebied Aalst is aangevangen. »

Vraag.

« Is de overneming der baan van Balgerhoeke op Sint-Laureins in het uitgetrokken krediet voorzien?

Antwoord.

De Regeering is het nog niet eens geworden met de vergunningshouders voor het overnemen van die baan. »

Vraag.

« Waarom is er geen enkel krediet uitgetrokken voor het herstellen van de brug over de Maas te Namèche?

Is dat werk mogelijk begrepen in het krediet van 6,000,000 frank onder artikel 13 der tabel uitgetrokken?

Antwoord.

Bedoeld werk is begrepen in het krediet van 6,000,000 frank. »

ART. 16 DER TABEL. — *Veeartsenijschool. — Bouw- en voleindigingswerken.*

Aangevraagd krediet : 300,000 frank.

Vraag.

« De Inleidingsnota zegt dat de lokalen zullen voltrokken zijn tegen 't sluiten van de vacantie in October 1904. Kunnen de lokalen alsdan worden betrokken? Worden geen nieuwe kredieten aangevraagd voor het meubilair? Was het wel noodig eene woning te bouwen voor een boekhouder?

Antwoord.

De lokalen worden op gezegden datum ter beschikking van 't Ministerie van Landbouw gesteld. Al wat het meubilair betreft gaat dat Ministerie aan.

De kosten van het meubilair zijn niet begrepen in de uitgetrokken kredieten.

Op alle uren, zelfs des nachts, hoeven boekhouder en pedel aanwezig te zijn. »

ART. 17 DER TABEL. — *Koninklijke Museums voor versier- en nijverheidskunst.*

Aangevraagd krediet : 1,000,000 frank.

Vraag.

« Is in de som van 3,500,000 frank, bedrag van de gansche geraamde uitgaaf, het overbrengen van de Museums begrepen?

Op de plans aan de Middenafdeeling van 1901 voorgelegd, staan lokalen voor de Koninklijke Commissie van monumenten. Is het waar dat bedoelde Commissie in de nieuwe gebouwen niet wordt gehuisvest en, in voorkomend geval, welke is de reden van die verandering aan het vroeger ontwerp?

Antwoord.

In de som van 3,500,000 frank is het overbrengen van de Museums niet begrepen voor zooverre het geldt de voorwerpen van de eene naar de andere zaal over te brengen.

Tot hiertoe vond de Regeering geene gelegenheid om zich bezig te houden met een lokaal voor de Koninklijke Commissie der monumenten. »

De Middenafdeeling kan het laatste gedeelte van het antwoord der Regeering niet begrijpen. De plans in 1901 aan de Kamer onderworpen, voorzagen lokalen bestemd voor de Koninklijke Commissie der monumenten, die thans een huis betreft door den Staat gehuurd in de Montoyerstraat.

Welnu, er wordt bevestigd dat de aangevangen werken in het Halve-euwefeest-park geen lokaal hoegenaamd voorzien voor de Commissie. Zoo die verandering bepaald beslist werd, dan kan het enkel op bevel der Regeering zijn; werd er niet toe beslist, dan moet de Regeering het wel weten.

Daar de tijd ontbreekt, kan de Middenafdeeling enkel aandringen opdat er op hare vraag worde geantwoord tijdens de beraadslaging.

ART. 18 DER TABEL. — *Paleis te Brussel en doelmatige inrichting van de Paleizenplaats.*

Aangevraagd krediet : 1,000,000 frank.

Vraag.

« De Middenafdeeling vraagt om mededeeling van de plans der ontworpen werken.

Zal de uitvoering van die plans niet meerder vergen dan 3,500,000 frank?

Antwoord.

De plannen worden den heer Verslaggever medegedeeld.

De Regeering acht het krediet van 3,500,000 frank toereikend. De uitgaaf zal in elk geval niet meer dan 4,500,000 frank belooopen. »

De Middenafdeeling denkt veeler dat de uitgaaf bedoeld cijfer zal overtreffen. De tijd ontbreekt haar om hare meening te staven.

Twee afdeelingen brachten over artikel 18 der tabel eene stemming uit, welker uitslag opgenomen werd in de processen-verbaal.

In de 1^{ste} afdeeling werd het krediet toegestemd met 6 stemmen en 8 onthoudingen.

In de 6^e afdeeling werd het verworpen met 2 stemmen tegen 2 en 5 onthoudingen.

Voornamelijk wegens de grondafnemings ter Warande ontstond er verzet. In de Middenafdeeling vond het weerklank.

Voor zooveel men er over kan oordeelen door de aan de Kamer onderworpen plannen, dient bewuste afnemings om de Paleizenplaats recht te trekken en vóór het Paleis, een tuin of square te laten aanleggen, iets lager dan de plaats en er van door een hek afgezonderd.

Tusschen de afsluiting van de versmalde Warande en die van den square vóór het Paleis zou de plaats 50 meter breed zijn.

De Warande zou voortaan juist rechthoekig wezen, buiten de afgesneden hoeken voor de twee poorten naar de Koningstraat en de Hertogstraat. Het ongelijkzijdig vierkant van den top der Warande al de Paleizenplaats zou gevoegd worden bij die plaats tot aan bedoelde afgesneden hoeken. De oppervlakte van dat ongelijkzijdig vierkant is daaromtrent 78 aren.

Daar de meerderheid der Middenafdeeling wenscht dat de huidige oppervlakte der Warande zooveel mogelijk ongeschonden blijft, werd volgende vraag aan de Regeering gesteld :

Vraag.

« De meerderheid der Middenafdeeling drukte den wensch uit dat de oppervlakte volgens de haar onderworpen plans, van de Warande af te nemen zoo weinig uitgestrekt zou wezen als mogelijk is.

De Middenafdeeling wenscht te weten of de overeenkomst met de stad Brussel die oppervlakte *onveranderlijk* bepaalt, en of de Regeering desnoods geene onderhandelingen zou willen aanknoopen om die oppervlakte te verminderen?

Antwoord.

De uitgestrektheid en het voorkomen van wat van de Warande is af te nemen, worden vereischt door de nieuwe afmetingen der Paleizenplaats, zooals ze werden bepaald in gemeen overleg tusschen den Staat en de stad Brussel.

Daar kan niets aan verminderd worden zonder het uitvoeren te beletten van het aangenomen plan voor de gevels van het Paleis en het schikken van de aanpalende plaats.

Dat punt wordt overigens nog van nabij onderzocht vooraleer de werken aanvangen. »

D. — WATERWERKEN.

Vraag.

« Denkt de Regeering eerlang een krediet te vragen voor het graven van de vaart van Zelzate naar de Pyp-Tabak?

Antwoord.

Dat ligt niet in de inzichten der Regeering.

Naar aanleiding van eene vraag vanwege de Middenafdeeling belast met het onderzoek der Begrooting van Financiën en Openbare Werken voor het dienstjaar 1903, liet de Regeering weten dat het graven van vaarten door het Land van Waas kosten voor aanleggen en beheeren schijnt te moeten uitlokken buiten alle verhouding tot de gehoopte uitslagen, en dat het ontijdig ware, op 't oogenblik dat zoo veel aangevangen waterwerken nog te voltrekken zijn, er nieuwe te ondernemen waarvan de dringendheid niet blijkt. »

Het ontwerp van vaart van Zelzate naar de Pijp-Tabak, werd opgemaakt door de Bijzondere Commissie aangesteld door de provincie Oost-Vlaanderen. Het voorziet eene vertakking naar Sint-Nicolaas. Dat werk zou bijdragen tot het droogmaken der Polders en daarenboven den weg van Antwerpen naar Gent verkorten. De kosten worden op 7,000,000 frank geschat.

Vraag.

« Welke zijn de inzichten der Regeering betreffende de werken aan den Rupel? »

Antwoord.

Het programma dier werken is niet vastgesteld; de opmetingen zijn pas geëindigd en peilingen worden gedaan »

Vraag.

« Hoe staat het met het onderzoek van de vraag der stad Eekloo om haar fabriekwater te kunnen wegruimen, wat thans door de werken der vaart van Terneuzen onmogelijk is geworden? »

Antwoord.

De werken aan de vaart van Terneuzen verhinderen geenszins den afloop van 't fabriekwater der stad Eekloo.

De Regeering denkt eerlang aan die stad eene mededeeling te doen geworden met het oog op de noodige maatregelen om het gebrekkig wegloopen van bedoeld water te verhelpen. »

Vraag.

« Dient het bekken van den Yzer niet verbonden te worden met het binnenland, door middel van de Yperlee-vaart en de vaart van Roeselare? »

Antwoord.

Daar de Regeering er niet van afzag de vaart van Komen naar Ieperen te voltooien, kan er thans geen spraak zijn van eene nieuwe verbinding tusschen Lei en Yzer. »

ART. 19 DER TABEL. — Maas. — Onteigeningen en werken.

Aangevraagd krediet : 400,000 frank.

Vraag.

« Houdt de Regeering zich bezig met de bevaarbaarmaking van de Maas stroomafwaarts Luik?

Antwoord.

De Regeering zal zich eerst nuttig kunnen bezighouden met het bevaarbaarmaken van de Maas stroomafwaarts Luik, wanneer de gewichtige werken, aangevangen te Luik, nagenoeg zullen voltrokken zijn. »

ART. 21 DER TABEL. — Koolmijnvaarten. — Onteigeningen en werken.

Aangevraagd krediet : 1,500,000 frank.

Vraag.

« Wanneer zullen de werken der vaart van Brussel naar Charleroi voltooid zijn?

Wanneer zullen die van de vaart van 't Centrum voltooid zijn?

Wat zullen die werken in 't geheel kosten, hoeveel werd er tot hiertoe uitgegeven, wanneer zal de aanbesteding plaats hebben van de gedeelten in metaal der waterophalers n^o 2, 3 en 4 voor de vaart van 't Centrum?

Antwoord.

Bij 't einde der schorsing van de scheepsvaart, namelijk den 31ⁿ der loopende maand Juli, zal de vaart van Charleroi naar Brussel op groote doorsnede verdiept en verbreed zijn van af de Samber tot aan de sluis n^o 25 te Arquennes. Men houdt zich onledig met de grondafnemingen en met het eindontwerp voor het verbreed en verdiepen der vaart op groote doorsnede van af die sluis tot aan de sluis n^o 48, te Halle. De studie der voorontwerpen wordt ijverig voortgezet voor het gedeelte der vaart van Halle tot het uiteinde der vaart te Brussel.

Het is niet mogelijk den datum der voltooiing te bepalen, maar de meest mogelijke spoed zal bijgezet worden voor al de studiën en werken.

Dat verbreed en verdiepen van de vaart van Charleroi naar Brussel wordt in 't geheel op 53,630,000 frank geraamd; daarvan was tot 15ⁿ Juli 27,599,752 frank uitgegeven.

De vaart van 't Centrum zal waarschijnlijk voor de scheepvaart opengesteld worden in 1906.

De gezamenlijke kosten der werken van die vaart worden geraamd op 21,900,000 frank, waarvan tot den 15ⁿ der loopende maand Juli 18,071,424 frank was uitgegeven.

De Regeering denkt eerlang eene beslissing te kunnen nemen voor het aanbesteden van de metalen gedeelten der ophalers n^o 2, 3 en 4. »

ART. 23 DER TABEL. — Schelde. — Onteigeningen en werken.

Aangevraagd krediet : 500,000 frank.

Vragen.

« 1^o Kan de Regeering geen onderzoek instellen naar den huidige staat der bevaarbaarheid van den Dender en het onderhoud der kunstwerken op deze gekanaliseerde rivier?

2^o Wil de Regeering geen onbeduidend krediet uittrekken tot het bestudeeren van een ontwerp van eene groote vaart van Aalst naar Baasrode, met eene enkele sluis te Baasrode?

Antwoord.

1^o Dat punt zal onderzocht worden.

2^o De Regeering ziet de gepastheid van dat werk niet in. »

ART. 26 DER TABEL. — Vaart van Gent naar Oostende. — Onteigeningen en werken.

Aangevraagd krediet : 800,000 frank.

Vraag.

« Welke werken zijn ontworpen voor de vaart van Gent naar Oostende?

Antwoord.

Deze werken dienen om de vaart geschikt te maken voor Rijnschepen.

Het programma begrijpt namelijk :

Het verbreedten van de vaart;

Het rechte trekken van sommige bochten;

Het inrichten van kruisplaatsen;

Het bevestigen van de dijken.

De sluis van het Tolhuis te Gent en die der Dampoort te Brugge worden behouden. »

ART. 27 DER TABEL. — Vaart van Gent naar Terneuzen. — Onteigeningen en werken.

Aangevraagd krediet : 3,000,000 frank.

Vraag.

« Hoeveel bedragen tot hertoe de gezamenlijke kosten der werken tot verbetering van de vaart van Gent naar Terneuzen en der havenwerken te Gent?

Hoeveel is er nog noodig voor het voltrekken van die werken?

Antwoord.

Tot den 15ⁿ der loopende maand Juli werd voor 't verbeteren van de vaart van Gent naar Terneuzen, in uitvoering van de internationale overeenkomst van 1894, in 't geheel 12,630,000 frank uitgegeven. De nadere kosten voor het voltrekken van die werken, zooals ze gewijzigd werden door de aanvullende overeenkomst, door de Kamers in 1902 goedgekeurd, zullen 24,670,000 frank beloopt. Daarin is begrepen de som van 4,714,000 frank, bedrag van de toelage der stad Gent.

De havenwerken en namelijk die der dokken zijn ten laste van de stad Gent. »

De Middenafdeeling acht het nuttig te doen opmerken dat, is de uitgave voor de vaart van Terneuzen aanzienlijk, de bekomen uitslagen het niet minder zijn.

Onder de groote zeevaartkanalen zullen er enkel twee eene grootere watersneê hebben dan die der vaart van Terneuzen (420 vierkante meter): namelijk de Ymuidevaart (van Amsterdam naar de Noordzee : 783 vierkante meter) en de Suez-vaart (710 vierkante meter). De vaarten van Manchester, van Brugge naar Heist, van de Noordzee naar de Baltische zee hebben eene mindere kom.

Wat de diepte betreft, wordt de vaart van Terneuzen (8^m,75) enkel overtroffen door de Ymuide-vaart (9^m,80) en de Suez-vaart en de vaart van de Noordzee naar de Baltische zee (9^m,00).

ART. 29 DER TABEL. — *Zeevaartinrichtingen van Antwerpen. — Onteigeningen, bagger- en andere werken.*

Aangevraagd krediet : 10,000,000 frank.

De processen verbaal der 1^{ste} en der 2^{de} afdeling vermelden dienaangaande volgende stemmingen :

1 ^{ste} afdeling . . .	9 ja, 1 neen en 5 onthoudingen.
2 ^{de} — . . .	4 — 1 — 4 —

De Inleidingsnota spreekt als volgt over de bestemming van dat aanzienlijk krediet :

« Met dat krediet worden betaald de laatste kosten voor het bouwen van de kaaien bezuiden Antwerpen.

» Daarmee worden insgelijks bekostigd de baggerwerken en andere stroomafwaarts de Stad uit te voeren, alsmede de nadere onteigeningen benoorden Antwerpen ter uitvoering van artikel 8 der Buitengewone Begroeting voor 1900. »

Drie vragen werden aan de Regeering gesteld betreffende de punten bedoeld in de Inleidingsnota.

Vraag.

« B. Wat kosten in 't geheel de nieuwe kaaien bezuiden Antwerpen?
Welke kosten waren er voorzien? »

Antwoord.

B. De kaaimuur bezuiden Antwerpen, inbegrepen de opene plaats, zullen nagenoeg 18,500,000 frank kosten, mits voorbehoud van Staats rechten voor de kosten tot het bevestigen van den muur. Deze laatste uitgaaf bedraagt, volgens de rekeningen, 4,055,000 frank.

Het bestek in 1896 opgemaakt door den Bijzonderen Dienst der Zee-Schelde, bedroeg 18,564,000 frank, aankoop van gronden inbegrepen. »

Vraag.

« Welken uitslag leverden de baggerwerken op ter Schelde, stroomafwaarts Antwerpen?

Hoe hoog beloopt de algeheele uitgave? »

Antwoord.

De baggerwerken op harden grond hebben den diepgang bestendig vergroot, terwijl die op banken, uit lossen grond bestaande, enkel tijdelijke nitslagen opleverden.

Die banken zullen voorgoed verdwijnen, nadat de richting of de oevers der rivier zijn verbeterd.

De kosten der baggerwerken van Augustus 1894 tot heden, bedragen fr. 11,529,074 76, waarin zijn begrepen de werken tot rechtekken van den linkeroever, op grondgebied Melsele. »

Vraag.

« A. De Middenafdeeling verlangt mededeeling van het plan der gronden welke de Regeering denkt aan te koopen benoorden Antwerpen, alsmede van de reeds aangekochte gronden. »

Antwoord.

A. Naar luid van artikel 8 der wet voor de Buitengewone Begrooting over 1900, werd de Regeering, ten einde den loop der Schelde stroomafwaarts Antwerpen te verbeteren, de zeevaart- en spoorweginrichtingen te vergrooten, mogelijk de omheining te verplaatsen en nieuwe wijken tot stand te brengen, gemachtigd onroerende goederen te onteigenen ter gezamenlijke oppervlakte van 3,275 hectaren 16 aren en 84 centiaren, benoorden Antwerpen, op 't grondgebied der gemeenten Austruweel, Merxem, Eekeren, Wilmarsdonck, Oorderen en Lillo, aangeduid op de kadastrale plans en op de tabellen der in te nemen gronden, opgemaakt door den Minister van Financiën

en Openbare Werken op 9 April 1900, plans en tabellen die aan de Kamers werden medege-deeld voor 't onderzoek van die begrooting, dus 3,275^h 16^a 84^c

Hierbij vindt de Middenafdeeling een volledig plan, waarop de omtrek der gronden waarvoor machtiging tot onteigening werd verleend, in 't bruin is afgezoomd.

In 1900, 1901, 1902 en van 1 Januari tot 30 Juni 1903 werden 1,794 hectaren 58 aren 41 centiaren aangekocht, hoofdzakelijk gelegen in de strooken bestemd voor 't verbeteren van den loop der Schelde en voor 't vergrooten van de zeevaart- en spoorweginrichtingen, dus 1,794^h 58^a 41^c

Zoo dat er nog aan te koopen blijft 1,480^h 58^a 43^c

't Ware strijdig met Staats belangen de juiste ligging te doen kennen van de reeds aangekochte en nog aan te koopen gronden. »

Eene vierde vraag werd ten slotte gesteld over het tot stand brengen van eene hangbrug.

Vraag.

« Hoe verre staat het met de hangbrug?

Antwoord.

C. Zooals de Regeering reeds herhaalde malen liet weten, zal de mogelijke opening van de hangbrug maar kunnen bepaald worden, na dat er eene beslissing is genomen over de algemeene verbetering der Schelde, bezuiden Antwerpen.

Overigens liggen er andere gemeenschapsmiddelen tusschen beide oevers der Schelde ter studie. »

Het vraagstuk der zeevaartinrichtingen te Antwerpen moest onvermijdelijk de aandacht der Middenafdeeling wekken. Verschillende afdeelingen hielden zich er mede bezig. En de vraag werd gesteld of tot het werk der zoogenoemde groote doorsnede was beslist.

Herhaalde malen nochtans gaf de Regeering daarover heel duidelijke uitleggingen.

Het antwoord op de derde vraag der Middenafdeeling doet nogmaals de bestemming kennen van den grond dien de Regeering voortdurend aankoopt.

De aankopen van gronden benoorden Antwerpen maken de groote doorsnede *mogelijk*. Zij besluiten er niet toe.

Die aankopen laten insgelijks toe, zonder eenigen uitstel, de zoogenoemde « *voorloopige* » werken te ondernemen, waarover — in strijd met de groote doorsnede — de stad Antwerpen en de Regeering het eens zijn.

In haar verslag van 1899, had de Middenafdeeling belast met het onderzoek van de Buitengewone Begrooting, gewezen op de dringendheid om de belemmering der Antwerpsche haven en de ontoereikendheid der zeevaartinrichtingen te verhelpen.

Zij bevestigde dat zoo de haven van Antwerpen geen zulken rassen vooruitgang deed als hare mededingsters, Rotterdam en Hamburg, dit enkel te wijten was aan de ontoereikendheid der inrichtingen.

Hare voorspelling wordt bevestigd. Alhoewel men nog maar gedeeltelijke werken en verbeteringen heeft ondernomen of verwezenlijkt, neemt het verkeer der Antwerpsche haven aanzienlijk toe.

Men mag verzekeren dat mits het uitbreiden van de beschikbare plaats langs de haven der Schelde en in de dokken, dat verkeer nog zal toenemen en wel zoozeer als die inrichtingen zelve zullen veroorloven.

De Regeering, en daarom verdient zij innigen dank, blijft overigens vast besloten tot verbetering der richting van den stroom, om den toegang der haven te vergemakkelijken, en langs de kaaien aan de schepen eene voldoende diepte te bezorgen.

Ongelukkiglijk is de overeenkomst, welke diende te bestaan tusschen de stad Antwerpen en de Regeering voor dat groot werk en die van hoofdzakelijk belang is voor het land en voor de Stad zelve, nog niet tot stand gekomen.

Het geschil tusschen beide werd duidelijk in 't licht gesteld tijdens de behandeling van de ondervraging der achtbare heeren Delbeke en Van Rijswijk over de toekomstige zeevaartinrichtingen, dit ter zittingen van 29 April en 6 Mei 1902.

Het achtbaar Hoofd van 't Kabinet bevestigde er zijne voorkeur voor het ontwerp der « groote doorsnede ».

De achtbare heeren Van Rijswijk, Tonnelier en Delvaux gaven de redenen op waarom zij tegen het ontwerp waren.

De bezwaren tegen de groote doorsteek zijn van tweevoudigen aard. De eene berusten op de meening dat eene rechte trekking van den stroom nutteloos is en men met baggerwerken voldoende diepte kan bekomen en onderhouden.

De andere berusten op de onzekerheid van de uitslagen op te leveren door de groote doorsnede.

De huidige gesteldheid der Schelde is gekend, zegt men. Welke zal de gesteldheid der toekomstige Schelde zijn? Is men zeker dat de toekomstige Schelde beter zal zijn dan de huidige of zelfs zoo goed? Stelt men zich niet bloot het zekere voor 't onzekere te laten varen?

Kan men die groote gerustheid der eenen met de ongerustheid der anderen overeenbrengen?

Instemmende met de meening van onzen Verslaggever tijdens de behandeling der Buitengewone Begroting over 1900, stelden de Middenafdeeling van 1901 en 1902 voor om rechtstreeksche proefnemingen te doen zooals met goed gevolg werd gedaan door verschillende ingenieurs in andere landen.

Na die proefnemingen kan men oordeelen over de betrekkelijke waarde der verschillende aangeprezen oplossingen. Zij zouden het groot voordeel opleveren aanwijzingen te verschaffen die voor elkeen vatbaar zijn, zelfs voor hen die niet het minste op de hoogte zijn van de moeilijke wetenschap der waterbouwkunde.

Mogelijk zouden zij eensgezindheid en overeenkomst verwekken tusschen al wie van goeden wil is.

Zij tellen overigens voorstanders op alle banken der Kamer.

Tijdens hooger bedoelde ondervraging, sprak de achtbare heer Segers als volgt :

« Een derde maatregel, eindelijk. Mijne Heeren, die mij onvermijdelijk schijnt, en hier ben ik het niet meer volstrekt eens met den achtbaren Minister van Financiën, is het voorbereiden van een eindontwerp tot uitbreiding der reede. De achtbare Minister zegde ons : « Ik ben voor de groote doorsnede, maar het is nutteloos dat ik een ontwerp overleg vooraleer ik in 't bezit ben van al de te ontoeigenen gronden benoorden Antwerpen. »

» 't Spijt mij het niet eens te zijn met den achtbaren Minister. Ik meen integendeel dat wij in staat moeten gesteld worden zijn ontwerp ten bekwaamen tijde te bestudeeren.

» Ik wenschte dienaangaande dat de Regeering zich gereed maakte om een eindontwerp over te leggen bij den aanvang van aanstaanden zittijd. En ik wensch dat, voor dien tijd, de achtbare Minister van Financiën eene bijzondere Commissie zou aanstellen, samengesteld uit de meest uitstekende ambtenaren van zijn Departement, uit vakmannen en bevoegde kamerleden, die den tijd der vacantie zouden te nutte maken, de meening inwinnen van alle belanghebbenden, desnoods de nuttige proefnemingen doen, door den achtbaren heer Helleputte aangeprezen; op die wijze ware alle twijfel weggenomen voor hen die thans tegen zijn ontwerp zijn, en tegen aanstaanden zittijd kon een omstandig verslag gereed zijn dat, zonder de Regeering te verbinden, de Kamer de noodige inlichtingen zou bezorgen.

Ik dring sterk aan op het benoemen van die Commissie. Zij schijnt mij het eenig practisch middel om den tijd der Kamervacantie voor de leden der Kamers ten nutte te maken, en door een voorbereidend werk dat ons moet inlichten, de oplossing te bespoedigen van dat gewichtig vraagstuk der gesteldheid van de Schelde en van onze zeevaartinrichtingen.

De achtbare heer Delvaux sprak als volgt : « ... Wie kan betwisten dat er twijfel bestaat over de groote doorsnede voor de Schelde? Gezien die feiten en hetgeen de achtbare Minister ons verklaarde dat hij verlangt dit vraagstuk op te helderen, laat ons dan trachten dat licht te doen schijnen....

» De achtbare heer Helleputte drukte zekeren dag eene zeer gelukkige gedachte uit; hij zegde : Zoo er twijfel over de zaak bestaat, laat ons proefnemingen doen die de zaak zullen ophelderen !

» 't Is wat ik vraag en daarmee besluit ik. Breng licht in de zaak, Mijnheer de Minister, dat eischen voorzichtigheid en eerlijkheid.

» Steunende op de meening van den achtbaren heer Helleputte, bezweer ik u, helder de zaak op. Maar kan dat ernstig ?

» In een onlangs verschenen vlugschrift, dat de achtbare Minister van Financiën ongetwijfeld kent, en opgesteld is door den heer Adriaan Keelhoff, worden de werken besproken welke de heer Fargue uitvoerde vooraleer zijne wetten op te maken, benevens de werkelijke proefnemingen in Frankrijk.

» De Fransche Regeering had in 1895 eene commissie benoemd voor 't bestudeeren van de Fargue-wetten in zake van waterbouwkunde. Die commissie deed wezenlijk heel wetenswaardige proefnemingen,... zij werden onafgebroken bijgewoond door de meest uitstekende ingenieurs van Frankrijk... Onder de Fransche ingenieurs die de proefnemingen van den heer Far-

gue bijwoonden, waren er twee die geen geloof hechtten aan de Fargue-wetten en die tegen het werk waren dat men voor hunne oogen uitvoerde.

» Ten gevolge van de werkzaamheden der Commissie, veranderden die twee ingenieurs van meening en betuigden de doelmatigheid dier proefnemingen.

» Ik vraag de Regeering eene soortgelijke proefneming te doen... »

Die proefnemingen zijn des te noodzakelijker daar het programma, opge-maakt vóór eenige jaren, toen het ontwerp der groote doorsnede opnieuw werd vooruitgezet, niet meer strookt met de huidige noodwendigheden.

Men vroeg toen eene diepte van 8 meter bij laag getij. Er is thans meer noodig.

Dat erkende de Regeering voor de haven van Zeebrugge (Heist).

Met eene onbekrompenheid waaraan de Kamer eenparig hulde zal brengen, doet zij langs een gedeelte van den havendam tot 11^m,50 diepte graven onder laag getij.

Welnu wat nuttig is voor Heist is het niet minder te Antwerpen.

Kan men te Antwerpen dezelfde diepte bekomen, dan ware het misdaad het niet te doen.

Het vraagstuk voor Antwerpen is thans aldus gesteld : op de gemakke-lijkste wijze tegen de kaaien de grootste diepten mogelijk bekomen en behouden op de grootste mogelijke lengte, met zoo goed mogelijken toegang.

Rechtstreeksche proefnemingen zijn het gemakkelijkste en het zekerste middel om over dat gewichtig vraagstuk nuttige aanwijzingen te bekomen. Zij alleen ook kunnen doen zien wat er op de Schelde zou omgaan gedurende den tijd dat er twee rivierarmen zijn.

't Is dan ook niet te verwonderen dat verscheidene afdeelingen aan-drongen op het bewerkstelligen van die proefnemingen.

De gemakkelijke uitvoering en de geringe kosten die zij vergen, moeten de toetreding verwerven zelfs van hen die er geen volle vertrouwen in stellen.

Want, aangenomen dat men daardoor het vraagstuk niet kan oplossen, ten minste moet men bekennen dat zij de oplossing niet moeilijker zullen maken. Zij stellen dus aan geen enkel gevaar bloot, terwijl zij heel ernstige kansen van welgelukken opleveren. Daarenboven zouden zij afgehoopen zijn na heel korten tijd, en in elk geval lang voordat de Regeering er aan kan denken de Kamers de uitvoering te vragen van om 't even welk ontwerp.

Om de wenschen in te willigen, in de afdeelingen uitgedrukt, en zelve overtuigd van het nut dier proefnemingen, stelt de Middenafdeeling, bij eenparigheid harer leden voor, in de Begroeting eene som neer te schrijven van 100,000 frank tot het volvoeren van die proefnemingen.

Dat krediet zou uitgetrokken worden onder een artikel 29^{bis} luidende als volgt :

*Proefnemingen ten einde den aard te bepalen van de werken
stroomafwaarts Antwerpen uit te voeren.*

Aangevraagd krediet : 100,000 frank.

Die som zal ruim voldoende zijn en, naar alle waarschijnlijkheid, niet heel en al uitgegeven worden.

Ten einde de algemeene cijfers der Begrooting niet te veranderen, zou het krediet van 10,000,000 frank, uitgetrokken onder artikel 27 der tabel, met 9,900,000 frank verminderd worden.

De Middenafdeeling acht het overigens zeer nuttig die proefnemingen te doen bijwonen door eene Commissie, in den aard van die door den heer Segers aangewezen, en waarbij de verschillende belanghebbende besturen zouden vertegenwoordigd zijn.

ART. 30 DER TABEL. — *Haven van Oostende. — Onteigeningen en werken. Aanleggen der toegangslaen naar de nieuwe zeeinrichtingen. Inrichting en exploitatie van een openbaar veer tusschen de twee oevers der haven.*

Aangevraagd krediet : 3,000,000 frank.

Vraag.

« Welke uitslagen bekwam men door de baggerwerken ter *Stroombank*?

Antwoord.

Het baggeren van de rechtstreeksche vaargeul door de *Stroombank* hadden voor gevolg tegen den ingang der haven van Oostende eene diepte te verwezenlijken van 6 meter onder laag getij, waardoor men kon afzien van het uitbaggeren der Wester vaargeul, langs waar de groote schepen niet meer varen.

De bekomen diepte wordt behouden door middel van regelmatige onderhouds-bagging.

Het uitbaggeren der Ooster vaargeul heeft hoofdzakelijk tot doel de diepte te behouden in de kleine reede van Oostende; de voorziene uitslag werd bereikt.

Alleen het proces-verbaal der 6^{de} afdeeling vermeldt eene stemming over artikel 30. Het krediet werd toegestaan met ééne stem en acht onthoudingen.»

ART. 31 DER TABEL. — *Aanlegghaven van Heist. — Onteigeningen en werken. Jaarwedden, dagloon en vergoedingen der ambtenaren en beambten gelast met het toezicht over de werken. Vergoedingen der ambtenaars, leden der gemengde Commissie van toezicht. Bouwen eener havenkom voor de visschersbooten. Honorarium.*

Aangevraagd krediet : 6,000,000 frank.

Volgens het ontwerp voorzien door de overeenkomst-wet van 1 Juni 1894-11 September 1895, was de havendam in 't geheel 2,058 meter lang.

Het uiteinde van het havenhoofd was op 850 meter afstands van de lijn van den laagsten waterstand.

De lengte der kaai bedroeg 1,194^m,06, waarvan 300 meter met grondvesten van 9^m,50, en het overige van 8 meter.

De algeheele breedte der kaai tusschen de buitenbekleedingen was 54 meter.

De overeenkomst-wet van 12 Juli-14 September 1899 verhoogde die cijfers als volgt :

Algeheele lengte, 2,256^m.99.

Afstand van het uiteinde van den havendam tot aan den laagsten waterstand, 950 meter.

Lengte der kaai, 1,271^m.40, waarvan 375 meter op grondvesten van 9^m.50, het overige van 8 meter.

Algeheele breedte der kaai, 74 meter.

Door de voorgestelde overeenkomst, worden die afmetingen de volgende :

Algeheele lengte van den havendam, 2,487 meter.

Afstand van het uiteinde van den havendam tot aan den laagsten waterstand, 1,110 meter.

Lengte der kaai, 1,721^m.40, waarvan 450 meter op grondvesten van 11^m.50; 375 meter op grondvesten van 9^m.50, het overige van 8 meter.

Algeheele breedte der kaai, 74 meter.

De volgende vraag werd aan de Regeering gesteld :

Vraag.

« Hoe is de algeheele prijs samengesteld van fr. 9,709,417.50 voorzien bij artikel 2 der bijkomende overeenkomst betreffende de haven van Heist, 't is te zeggen hoeveel beloopt de voorziene uitgave voor :

- 1° Het verlengen van den havendam (250 nieuwe meter);
- 2° Het verlengen van den kaaimuur (450 nieuwe meter);
- 3° Voor de bijkomende baggerwerken?

Welke zijn de eenheidsprijzen voor die bijkomende werken en welke zijn de eenheidsprijzen er mede in verband bij de aanbesteding van 1895?

Hoeveel denkt de Regeering dat de vermoedelijke jaarlijksche uitgave zal bedragen om de haven hare nieuwe diepte te behouden, zooals voorzien is in de voorgestelde overeenkomst?

Antwoord.

De algeheele prijs van fr. 9,709,417.50 is samengesteld als volgt :

1° Verlenging van den havendam (250 meter) . . . fr.	2,216,250 »
2° Verlenging van den kaaimuur (voor 456 strekkende meter, waarvan 6 meter overeenkomen met den omvang van een schoormuur).	6,498,000 »
3° Baggerwerken en aanaarding voor het maken van den wal van het nieuw eind kaaimuur	724,005 »
4° Bestrating van den nieuwen wal.	254,362 50
5° Verlenging van de kraanspoorlijnen op den nieuwen wal	16,500 »

Om de kosten voor 't verlengen van den havendam te bepalen is men uitgegaan van den eenheidsprijs van fr. 5,633.25 aangenomen tijdens de

aanbesteding in 1893. Van de aldus berekende kosten heeft men de besparingen afgetrokken te verwezenlijken bij den bovenbouw der 200 meter dammuur, die niet meer afgezonderd zullen liggen. Anderzijds werd er, voor de verlenging van 250 meter rekening gehouden met de kosten der bijkomende besteeding tot grond- en weervesten, uit te voeren op vergaringen van rijswerk, ten gevolge van het wegspoelen van het onderzeesch strand vooraan den havendam.

De kaaïmuur is samengesteld uit den bovenbouw (boven de betonbakken), waarvan de doorsnede en de kosten steeds dezelfde zijn, en den onderbouw, bestaande uit de betonbakken, waarvan de doorsnede en de kosten vermeerderen met de diepte van de grondvesten. Voor den muur, op 11^m,50 onder water te bouwen, werd de vermeerdering van kosten, in vergelijking met den muur op 9^m,50, berekend naar de verhouding aangenomen in 1893 tusschen de kosten van den onderbouw der muren, te bouwen op 9^m,50 en op 8 meter onder water. Aldus zullen de kaaïmuren met 8 meter, 9^m,50 en 11^m,50 waterdiepte wederzijds kosten : fr. 4,257.80, 7,157.80 en 14,230 frank per loopenden meter, terwijl de daarmede in verband staande prijzen van den kubieken meter betonbak zullen bedragen : fr. 51.10, 73.11 en 103.66.

De eenheidsprijs van 't baggeren is die der aanbesteding in 1893.

De Regeering bezit geene voldoende gegevens om ten naasten bij de vermoedelijke jaarlijksche kosten te bepalen, die zullen noodig zijn om de haven, zooals ze gewijzigd is door de voorgestelde overeenkomst, hare diepte te behouden. Zij denkt evenwel dat die verhooging niet buiten verhouding zal zijn met het betrachte doel. De kosten zijn overigens ten laste van de Maatschappij der Zeevaartinrichtingen van Brugge. »

ART. 52 DER TABEL. — *Vaart van Brussel naar den Rupel. — Verandering.*

Aangevraagd krediet : 4,300,000 frank.

Vraag.

« Wat is het algeheel bedrag der uitgaven, welke de Regeering te haren laste nam ten gevolge van de veranderingen aan het eerste ontwerp der vaart van Brussel naar den Rupel?

Antwoord.

De nieuwe kosten ten laste van den Staat gelegd ten gevolge van de wijzigingen aan het eerste ontwerp der vaart van Brussel naar den Rupel zal ten slotte nagenoeg 6,900,000 frank bedragen. »

De Middenafdeeling denkt dat het bedrag door de Regeering aangeduid, merkelyk zal overtroffen worden. De tijd waarover zij beschikt laat haar niet toe de redenen harer meening uit een te zetten.

ART. 32 DER TABEL. — *Kust. — Onteigeningen en werken.*

Aangevraagd krediet : 1,500,000 frank.

Vraag.

« Voor welke werken is het krediet van 1,500,000 frank bestemd?
Zijn er ernstige afzakkingen van de kust te vreezen en op welke punten?

Antwoord.

Dit krediet is bestemd om de uitvoering voort te zetten van de schoorwerken, hoofdzakelijk bestaande in het maken van steenen beschuttingen en kistingen op verschillende punten van de kust, namelijk tusschen Albertus en Middelkerke, tusschen Oostende en Wenduine, en oostwaarts Heist, waar men eene invreting van het strand heeft bemerkt. »

Vraag.

« Heeft de Regeering hare aandacht reeds gevestigd op de gesteldheid der kust, met het oog op de verandering welke de aangevangen werken kunnen veroorzaken aan den huidige toestand der zandbanken en der diepten?

Antwoord.

De vraag betreft waarschijnlijk het bouwen van den havendam te Zeebrugge.

Toen het er om te doen was de haven te stichten, heeft de Regeering tevens Belgische vakmannen en uitlandsche ingenieurs en zeemannen geraadpleegd.

Zij drukten de meening uit dat het strand te Heist veel vastheid oplevert en dat er geen verlooping van zand te vreezen is.

De peilingen in 1902 uitgevoerd door den dienst der waterkaart stelden geene veranderingen vast in den toestand der banken en der geulen in volle zee. Die peilingen zullen regelmatig herhaald worden. »

*
* * *

Het proces-verbaal der 4^e afdeeling vermeldt eene stemming over artikel 1 van het ontwerp in zijn geheel. Het werd aangenomen met 8 stemmen en 4 onthoudingen.

ARTIKEL 2 VAN HET WETSONTWERP.

1^o *Vesting Antwerpen.*

Aangevraagd krediet : fr. 4,996,612.62.

Vraag.

« Is het bouwen der forten te Stabroeck en Sinte-Kathelijne-Waver begrepen in de uitvoering der nieuwe verdedigingsplannen der vesting Antwerpen en welke zijn, in voorkomend geval, die plannen?

Antwoord.

De Regeering verwijst naar :

1^o Hare antwoorden aan de Middenafdeeling belast met het onderzoek der Buitengewone Begrooting voor 1900. (*Oorkonde* n^o 167, bldz. 22, eerste en tweede vraag.)

2^o De verklaringen der Minsters van Financiën en Openbare Werken en van Oorlog, ter zitting der Kamer van 5^a Mei 1900 (*Handelingen*, zittingsjaar 1899-1900, bldz. 1401, 1405, 1411, 1419), en namelijk nog de verklaringen van den Minister van Oorlog ter zitting der Kamer van 19 Juni 1903. (*Handelingen*, zittingsjaar 1902-1903, bldz. 1520-1521.) »

De processen-verbaal der afdeelingen vermelden de stemming over dit artikel door de 1^e, 2^e, 3^e en 6^e afdeelingen, waar de stemmen als volgt verdeeld waren :

1 ^e afdeeling	.	.	.	2 ja, 10 neen en 4 onthoudingen.
2 ^e »	.	.	.	3 » 3 » 0 »
3 ^e »	.	.	.	12 » 0 » 1 »
6 ^e »	.	.	.	4 » 2 » 3 »

De Kamer weet dat luitenant generaal Brialmont, op de laatste maanden van zijn leven, een nieuw ontwerp had opgemaakt voor de verdediging van Antwerpen.

Dat ontwerp is niet gekend, doch men weet dat het doel van generaal Brialmont was op het ontwerp van luitenant generaal Liénart de volgende voordeelen te verwezenlijken: de uitgaven alsmede het getal manschappen voor de verdediging benoodigd te verminderen. Zijn ontwerp moest overigens ook al de uitbreidingen mogelijk maken, welke voor de stad Antwerpen te voorzien waren.

De Middenafdeeling meent de Regeering te moeten aanzetten om te trachten mededeeling van dat ontwerp te bekomen. Wellicht vindt zij daarin kostbare bestanddeelen tot het opmaken der nieuwe verdedigingsplannen voor Antwerpen.

Welke meening men ook heeft over de denkbelden van generaal Brialmont aangaande de inrichting van ons leger, bij niemand zal de gedachte oprijzen zijn vernuft en zijne kennis te betwisten. Hij was een der schitterendste en geleerdste krijgssingenieurs van onzen tijd, en had de verdiensten van het Belgisch leger tot in verre landen doen waardeeren.

Op 't oogenblik van zijn verdwijnen, acht de Middenafdeeling het plicht die hulde te brengen aan de nagedachtenis van ons oud medelid. Zij is overtuigd dat de gansche Kamer zich er zal bij aansluiten.

2^o *Voorschotten aan het bijzonder fonds, ingesteld voor de uitvoering der overeenkomst op 7 April 1903 gesloten tusschen den Staat en de stad Brussel.*

Aangevraagd krediet : 5,000,000 frank.

Wordt dit krediet toegestaan, zoo geldt zulks als goedkeuring der overeenkomst, op 7 April 1903 gesloten tusschen den Staat en de stad Brussel en waarvan de tekst de bijlaag I der Begrooting uitmaakt.

De processen-verbaal der 1^o en der 6^o afdeeling vermelden de stemmingen over die overeenkomsten uitgebracht, te weten :

1^o afdeeling : 6 ja, 0 neen, 8 onthoudingen.

6^o afdeeling : 3 ja, 2 neen, 4 onthoudingen. (Stemming uitgebracht naar aanleiding van artikel 18 der tabel.)

De Middenafdeeling stelde de Regeering volgende vraag :

Vraag.

« Naar luid der overeenkomst gesloten met de stad Brussel, waarborgt de Staat de stad Brussel tegen het mogelijk verlies dat zou voortspruiten uit den aankoop en verkoop van onroerende goederen. Hij zal anderzijds geene aanspraak kunnen maken op de mogelijke winst die aan de stad zal te goede komen.

De Middenafdeeling wenscht te weten hoe hoog het actief der stad zal loopen, voorzien onder artikel 4 en welke de vooruitzichten zijn der Regeering over den eindsuitslag van den aankoop en verkoop der onroerende goederen.

Antwoord.

Het ware in strijd met het openbaar belang, in een officieel stuk de ramingen te doen kennen die gemaakt werden over de waarde der te ont-eigenen onroerende goederen, zoowel wat het bedrag van het actief der stad als dit der uitkeering betreft.

Doch uit de berekeningen der Regeering blijkt dat de te betalen uitkeering den aankoopprijs der onroerende goederen niet zal overtreffen, indien zij hem bereikt, zooals die voorzien is in de algemeene raming der verbinding Noord-Zuid, waarvan een exemplaar ter griffie der Kamer berust. »

De Middenafdeeling had den tijd niet om de overeenkomst te onderzoeken, hoe belangrijk zij ook weze.

Zij bepaalt zich bij de opmerking dat er geen beperking gesteld is voor de mogelijke geldelijke bijdrage der Regeering en dat er geen bestek is gemaakt van de werken welke de Regeering te haren laste neemt.

De Inleidingsnota zegt niets over de redenen der overeenkomst, over dezer gevolgen en evenmin over de mogelijke in artikel één voorziene uitbreiding van de streek der onteigeningen.

4^o Vergoedingen toegekend aan de in China werkzaam zijnde Staatsagenten, wegens door hen, tijdens de onlusten van 1900, geleden schade; tijdelijke inrichting der Legatie na de verwoesting van de door haar te Peking betrokken huizing; aankoop van gronden, bouwen en meubileeren van eene nieuwe huizing met de aanhoorigheden; uitgaven te doen tot verzekering der veiligheid van de Belgische Legatie en consulaten in China; verschillende onkosten betreffende het uitbetalen van de vergoedingen die aan particulieren toekomen.

Aangevraagd krediet : fr. 2,237,992 16.

Vraag.

« Betreft het krediet voor het Ministerie van Buitenlandsche Zaken,

eenigerwijze den aankoop van « *Settlements* », 't is te zeggen van gronden waarop een gedeelte der souvereiniteit aan België zou afgestaan worden?

Antwoord.

De Toelichtingsnota duidt klaar aan waartoe het gevraagde krediet is bestemd.

't Is er hoegenaamd niet om te doen die kredieten te besteden aan het inrichten van vergunningen of *settlements*. De Regeering bedoelt enkel de uitgaven van allen aard, in verband met de stoffelijke inrichting van ons Gezantschap en dezès aanhoorigheden en van onze consulaten in China. »

Het antwoord der Regeering duidt op heel bepaalde wijze de bestemming aan van het gevraagde krediet.

Uit de Toelichtingsnota blijkt dat de agenten van den Staat hunne schadevergoedingen in gerced geld van den Belgischen Staat zullen ontvangen. Zij zullen fr. 241,731.16 trekken op het algeheel bedrag van fr. 2,237,992.16 vergoeding aan den Belgischen Staat verschuldigd.

De algeheele vergoeding aan België verleend, bedraagt fr. 31,816,293.78. 't Is het aandeel van ons land in de som van 450 millioen Hai Kouan taëls door China te betalen aan de Mogendheden wegens vergoeding van de schade van allen aard tijdens de onlusten in 1900 berokkend aan de Staten, maatschappijen en private personen.

De maatschappijen en private personen in België zullen dus 29,878,301 frank 59 centiemen ontvangen.

China betaalt zijne schuld in negen-en-dertig jaarsommen. Daaruit volgt dat België zijn aandeel maar bij jaarsommen zal ontvangen, wat noodzakelijk hetzelfde zal wezen met onze in de zaak betrokken landgenooten, maatschappijen en private personen.

Dank het aangevraagde krediet, zal de Belgische Staat van stonden aan kunnen beschikken over de som van fr. 2,237,992.16 welke China maar in negen-en-dertig jaarsommen hoeft te kwijten. Hij zal dus onmiddellijk zijne agenten kunnen voldoen, en voorzien in de noodige kosten voor het heropbouwen van het hotel voor België's Gezantschap te Peking, enz.

Doch onze andere landgenooten, maatschappijen en private personen worden maar betaald naar gelang de betalingen vanwege China.

Om hunnen toestand te verbeteren, wil de Belgische Regeering, in overeenstemming met de Chineesche Regeering, hun nochtans bewijzen aan toonder afleveren, tot bedrag van de algeheele som, aan elk van hen toegekend; die bewijzen zullen de handteekening dragen van den Gezant van China te Brussel.

Daar die bewijzen verhandelbaar zijn, kunnen onze landgenooten ze diskonteeren en zóó spoediger in 't bezit geraken van de hun toegekende vergoeding.

In andere landen werd de zaak anders geregeld.

De Fransche Staat, vol vertrouwen in de uitvoering van de verbintenissen door China aangegaan, heeft aan de belanghebbenden Fransche rente terhand gesteld voor het gansche bedrag van het hun verschuldigde, en voor eigene rekening schuldvordering ten laste van China overgenomen.

Rusland handelde evéneens zoo.

Duitschland betaalde zijne landgenooten in twee stortingen.

De Belgische belanghebbenden zouden veel liever ook op die wijze voldaan worden, wat hen op den zelfden voet zou plaatsen als de agenten van den Staat.

De Middenafdeeling veroorlooft zich de aandacht der Regeering te vestigen op het voorbeeld der andere Mogendheden.

De interest door China betaald, is 4 %. De Belgische rente betaalt maar 3 %. De Staat zou het verschil van interest winnen door het verlangen der Belgische belanghebbenden in te willigen.

In afwachting dat China besloten is in goud te betalen, zou de Staat overigens enkel het gedeelte der vergoeding betalen, gelijkstaande met de waarde van den zilveren taël.

* * *

Het proces-verbaal der 4^e afdeeling vermeldt eene stemming over artikel 2 van het ontwerp. Dat artikel werd aangenomen met 8 stemmen et 4 onthoudingen.

* * *

Het proces-verbaal der 2^e afdeeling vermeldt eene stemming over artikel 4 van het wetsontwerp (machtiging om Schatkistbons uit te geven).

Dat artikel werd verworpen met 3 stemmen tegen 3 en 1 onthouding.

* * *

De stemming in de afdeelingen over de Begrooting in haar geheel had den volgende uitslag :

1 ^e afdeeling	12	ja,	1	neen	en	3	onthoudingen.
2 ^e »	3	»	2	»	2	»	
3 ^e »	11	»	0	»	0	»	
4 ^e »	9	»	0	»	3	»	
5 ^e »	8	»	0	»	0	»	
6 ^e »	5	»	1	»	3	»	
	48		4		11		

Stemming der Middenafdeeling.

De Middenafdeeling keurde bij eenparigheid harer leden min ééne onthouding de Begrooting in haar geheel goed. Zij heeft de eer de Kamer voor te stellen het wetsontwerp aan te nemen.

De Verslaggever,
G. HELLEPUTTE.

De Voorzitter,
F. SCHOLLAERT.

Amendementen der Middenafdeeling.

**ART. 29 DER TABEL. — *Haveninrichtingen te Antwerpen.
Onteigeningen, baggerwerken en andere.***

Het krediet van 10,000,000 frank te verminderen tot 9,900,000 frank.

Het volgende artikel bij te voegen :

**ART. 29^{bis} DER TABEL. — *Proefneming te doen om den aard te bepalen
van de uit te voeren werken, stroomafwaarts Antwerpen.***

Aangevraagd krediet : 100,000 frank.

(110)

INHOUDSTAFEL.

	Blz.
Onmogelijkheid voor de Kamer om de Begrooting te onderzoeken	1
Algemeene beraadslaging.	5
Noodzakelijkheid en mogelijkheid om de besliste werken spoediger te voltooien . . .	<i>ib.</i>
Onderzoek van den geldelijken toestand	7
Onderzoek der artikelen	20
VERBINDING NOORD-ZUID :	
Van vroeger	<i>ib.</i>
Vraag van den achtbaren heer Woeste. Eerste mededeeling der Regeering.	21
Vraag om inlichting door den achtbaren heer Woeste gesteld	22
Buitengewone Begrooting voor 1900. Eerste kredieten Bewijsvoerende nota	31
Stemming der afdeelingen en der Middenafdeeling in 1900.	33
Beraadslaging over de Begrooting van Spoorwegen (1900)	36
Beraadslaging over de Buitengewone Begrooting (1900). Voorstel tot verdaging verworpen. Stemming ter Kamer (5 Mei 1900)	<i>ib.</i>
Verzoekschrift tegen het ontwerp. Verslag van den achtbaren heer Carton de Wiart (2 April 1901).	39
Beraadslaging over het verslag (3, 10 et 22 Mei 1901)	40
Goedkeuring der dagorde, voorgesteld door den heer Helleputte (22 Mei 1901) . . .	50
Vraag om inlichting door den achtbaren heer Lepage gesteld (11 Februari 1902) . .	<i>ib.</i>
Huidige stand der zaak	<i>ib.</i>
Lijst van stukken (plannen, enz.) aan de Kamer medegedeeld	<i>ib.</i>
Onderzoek der onderscheiden mogelijke oplossingen	54
Noodzakelijke verbetering der Noord- en Zuidstatie	<i>ib.</i>
Voordeelen der verbinding van de Noord- met de Zuidstatie	<i>ib.</i>
Korte beschrijving van het door de Regeering aangenomen plan	55
Onderzoek van de ontwerpen door verschillende stellers aangeboden. (Bijlage A) . .	<i>ib.</i>
Ontwerp van hertog d'Ursel, voorzitter van den Senaat.	
— den heer Montchicre-Lévi, senator.	
— den heer Hanrez, senator.	
— den heer Müllender.	
— den heer Dumortier.	
— den heer Van der Swalmen.	
— de heeren Rau et Zwicker.	
— den heer Foettinger.	
— den heer Motte.	
Stemming over de voordeelen eener rechte verbinding gedeeltelijk onder den grond, gedeeltelijk onder de opene lucht	58
Is er eene middenstatie noodig?	<i>ib.</i>
Is eene middenhalte niet toereikend?	59
Raming der kosten	61
Moeilijke uitvoering der onderaardsche werken	64
Beantwoordt het ontwerp stellig aan toekomstige behoeften?	66
Ontoereikendheid der statien, vooral de Noordstatie	67
Noodzakelijkheid eener wijziging van het ontwerp.	68
Krediet voor de buurtwegen Dezes verdeling over 1902 en 1903	69
Vragen betreffende de statien te Bergen, Geeraardsbergen, Aalst, Zantbergen en de halte te Baarddegem	71

	Bldz.
Haltes en stoppunten, in 1903 voorzien	72
Voltooiing en richting der lijn Muisen-Schaarbeek-Halle.	75
Gebruik van het krediet, aangevraagd voor de lijn Brussel-Zuid naar Gent-Sint-Pieters.	ib.
Electrische spoorweg Brussel-Antwerpen.	74
Krediet voor veiligheidstoestellen	ib.
Bestemming van het aangevraagd krediet voor rollend spoorwagematerieel.	ib.
Tabellen van de eigendommen, sedert 1897 aangekocht tot vergrooting van het boschdomein	75
Gebruik van de sedert 1899 toegekende kredieten voor het doelmatig inrichten der domeinduin.	78
Aanmerkingen der Middenafdeeling over de banen. Tabellen van het gebruik van het in 1902 verleende krediet voor de wegen en van de bestemming voor het over 1905 aangevraagd krediet	ib.
Vragen betreffende de baan van Brussel naar Oostende op grondgebied Aalst. . .	89
— de baan van Balgerhoek naar Sint-Laureins	ib.
— het herbouwen der brug te Namêche	ib.
— de Vecartsenijsschool	ib.
Koninklijke museums voor versier- en nijverheidskunst.	90
Paleis te Brussel, doelmatige inrichting van de Paleizenplaats en het Park	ib.
Vaart van Zelzate naar de Pijp-Tabak	91
Werken aan den Rupel	92
Vraag der stad Eekloo over het afvoeren van haar fabriekwater	ib.
Gemeenschap tusschen de kom der Yzer en 't binnenland	ib.
Kanaliseering der Maas stroomafwaarts Luik	93
Vaart van Brussel naar Charleroi	ib.
Vaart van het Centrum	ib.
Vragen betreffende de verbetering van den Dender en het maken eener vaart van Aalst naar Baasrode.	94
Ontworpen werken aan de vaart van Gent naar Oostende	ib.
Vaart van Gent naar Terneuzen.	ib.
Haveninrichtingen te Antwerpen	95
Amendement van de Middenafdeeling, over proefnemingen betreffende de richting, aan de Schelde te geven	100
Haven van Oostende	101
Haven van Zeebrugge (Heist).	ib.
Vaart van Brussel naar den Rupel	103
Werken aan de kust	104
Antwerpsche vestingwerken	ib.
Overeenkomst met de stad Brussel.	105
Krediet aan het Ministerie van Buitenlandsche Zaken voor vergoeding aan Belgische agenten, enz.	106
Stemming over de Begroting in de afdeelingen en in de Middenafdeeling	108
Amendementen van de Middenafdeeling	109

Bijlage A. — Onderzoek van de ontwerpen, door verschillende stellers aangeboden.

Bijlage B. — Verzameling boorstaten.

(TOEVOEGSEL aan nr 231 van 24 Juli 1903.)

BIJLAGE A.

VERBINDING BRUSSEL-NOORD MET BRUSSEL-ZUID.

Onderzoek der ontwerpen, door verschillende stellers
aangeboden.I. — *Ontwerp van hertog d'Ursel, voorzitter van den Senaat.*

Dit ontwerp bevat vier sporen, uitgaande van de Brusselsche Noordstatie, rechts, om over de Antwerpsche laan, de Stapelhuislaan en de Zuiddreef te loopen, en zich te verbinden aan de statie Brussel-Zuid. Het voorziet eene statie ter hoogte van het Stadhuis.

Vermits het ontwerp enkel vier banen bevat, kunnen op de verbinding slechts gewone treinen rijden, en wordt alle inrichting van een aanvullend net onmogelijk, vermits dit laatste eischt dat daarbij nog twee afzonderlijke banen worden gelegd, tot den dienst van electrische treinen voorbehouden.

Het wordt ook practisch onmogelijk in voorkomend geval eene lijn te maken tot verbinding der statie Brussel (L.-W.) met de middenstatie, vermits dergelijke verbinding over eene pijlerbrug, het laag gedeelte der stad, het levendigste en rijkste, met name de Anspachlaan en hare omgevingen moet doorloopen. Dergelijke pijlerbrug zou het hart der stad volkomen ontsieren.

Ook zou het ontwerp het heerlijk vergezicht van aan het gewezen Observatorium tot de hoogvlakte van Koekelberg ontsieren; trouwens zou de pijlerbrug het lager gedeelte van de keten der lanen doortrekken, in eene te vormen wijk, waar men trachtte dat vergezicht te behouden door het leggen van twee bruggen over de verlengde vaart van Charleroi, buiten het middenpunt der laan, en die volkomen den voor het vergezicht zoo heerlijken boog vrij laat. Het ontwerp zou al de opofferingen verijdelen, die men om deze schoonheidsreden deed.

Behalve deze bedenkingen van algemeen aard, levert het ontwerp nog talrijke andere bezwaren op, te weten :

1° Uit hoofde der richting van het middelpunt der Noordstatie, in de omgevingen der overdekte halle, kan de verbinding veel moeilijker rechts dan links worden gemaakt. Volgens het plan, hoeven de twee groepen banen om behoorlijk aan te sluiten met de ter statie ontworpen banen, merkelyk uiteen te loopen en veel ruimte te beslaan, wat de kosten voor onteigening en voor het bouwen van kunstwerken verhoogt.

Een aanzienlijk deel van den vleugel des gebouws langsheen de Vooruitgangstraat moet afgebroken worden, en daar men het noodig heeft voor de kantoren, zouden deze elders door andere gebouwen hoeven te worden vervangen;

2^o Uit het plan blijkt dat in het gedeelte langsheen de Boudewijnlaan (vroeger Antwerpsche laan), de eigendommen die van weerzijden zouden overblijven, aanzienlijk in waarde zouden verminderen, en de onteigeningskosten heel hoog zouden beloopten;

3^o Het redelijkst ware, de statie te brengen ter op het plan aangeteekende plaats, omdat zij daar nagenoeg halfweg de Noord- en de Zuidstatie zou staan; te meer daar dit het eenig punt is dat met het hart der stad (Beurs en Stadhuis) is verbonden door een onafgebroken weg.

Het bouwen van de statie, dat aanzienlijke onteigeningen zou vergen, ware moeilijk, omdat onder die statie een vrije toegang moet gehouden worden van de kaai, de Toekomststraat en den Gentschen steenweg.

Het ontvangstgebouw zou schier noodzakelijk, in elk geval het meest redelijk, hoeven gemaakt te worden aan de stadszijde, 't is te zeggen schrijlings over de vaart, wat uiterst duur zou kosten;

4^o Die plaats alleen is aan 't hart der stad verbonden door eene rechte baan, doch die weg van slechts 18 meter breedte is volstrekt ontoereikend voor het aanzienlijk verkeer dat dient verzekerd te worden in eene zoogezegde middenstatie. Om zich daarvan te vergewissen, oordeele men over de beweging ter Noordlaan en Nieuwstraat, cenerzijds, ter Henegouw- en ter Zuidlaan, anderzijds, welke banen tot 30 en 30^m,50 breed zijn. Er zou bestendig belemmering bestaan;

5^o Verre van eene middenstatie te zijn, zou zij buiten Brussel's grondgebied liggen, in de minst levendige wijk, de minst bezochte door handelslieden en vreemdelingen. Zij ware meer dan één kilometer verwijderd van het Stadhuis, dat is nagenoeg dezelfde afstand als van de Noordstatie en te nauwnood dicht bij de Zuidstatie.

Stellig zou geen reiziger, die zich naar den omtrek der lanen hoeft te begeven, en veel minder dus naar de Leopoldswijk, over de verbinding rijden om af te stappen ter nieuwe statie. Zoodoende zou hij ettelijke minuten verliezen, om zich op even verren afstand te bevinden als van de bestaande statien, en daarenboven beroofd van goede gemeenschapswegen.

De statie ware letterlijk nutteloos, en dit zou de Schatkist een aanzienlijk verlies aan ontvangsten berokkenen, wat den geldelijken samenhang van het ontwerp volkomen zou verstoren.

Met het aangenomen plan, integendeel, staat de statie wel degelijk in het midden en zal zij aanzienlijke ontvangsten bezorgen, waarmee de oprichtingskosten zijn te bestrijden;

6^o Het bouwen van eene pijlerbrug over de vaart, zonder bijzondere onteigeningen, is maar eene schijnbare uitsparing.

Eene pijlerbrug, waarover vier hoofdlijnen loopen, zou 17^m,50 breed moeten zijn tusschen de leuning.

Maar de vaart van Charleroi, verbreed als is ontworpen, zal 22 meter breed

zijn tusschen de bekleeding der kaaimuren, en tusschen die bekleeding en de steunpijlers moet ten minste 1 meter vrije ruimte overblijven, voor schippers en scheepstrekkers.

Dwars tusschen de steunpijlers moet er ook noodzakelijk ten minste 24 meter ruimte blijven.

In de lengte zou men ook, ditmaal om schoonheidsredenen, niet te veel pijlers mogen hebben, en zouden deze minstens 20 meter van elkander verwijderd moeten zijn. De te bouwen pijlerbrug ware eigenlijk eene reeks vloeren op strekbalken van 24 meter en dwarsstukken van 20 meter lengte.

Dergelijke schikking zou onbetwistbaar zeer veel aan bouwkosten vergen.

Daar de kaaimuren der vaart overigens op den bodem de uiterste drukking aanduiden, welke hij kan doorstaan, ware 't noodig bijzondere grondvesten te maken voor de pijlers der brug. De kantsteen der kaaimuren ligt gemiddeld op 19 meter, de bruikbare grond op gemiddeld 5 meter, dus zouden de grondvesten op palen 14 meter onder den kantsteen der kaaien moeten liggen, wat insgelijks aanzienlijke kosten zou vergen.

Aan de bocht der vaart nabij de veemarkt kunnen geene schragen in de bedding der vaart worden geplaatst. Ook daar zijn er bijzondere schikkingen te nemen voor den vloer, en moeten de strekbalken over die bocht 70 meter dracht hebben.

Om al deze redenen, ware het bouwen van die pijlerbrug boven de vaart uiterst schadelijk, en schat men de kosten per vierkanten meter bruikbare oppervlakte van den ondersteld tot 17^m,50 breedte verminderden vloer, zoo mag de eenheidsprijs worden gesteld op 250 frank, wellicht zelfs 300 frank per vierkanten meter.

7^o Door die richting, verdwijnt Brussel's veemarkt.

8^o Daar voorbij, loopt de pijlerbrug te midden van de laan, zoodat de boomen moeten verdwijnen.

9^o De bocht om binnen de Zuidstatie te rijden valt schuins in het zicht der Henegouwlaan. Dat ware een jammerlijk uitzicht.

Over 't algemeen mag men zeggen dat gansch die lijn over pijlerbrug, in breede en schoone straten, het voorkomen van dit deel der stad aanmerkelijk schaden zou.

De kosten mogen worden geraamd op 30,110,575 frank, gesteund op de prijzen, aangenomen voor de raming van het ontwerp der Regeering.

Anderzijds bedragen zij voor de verbinding en de middenstatie 39,159,000 frank.

Vermindert men het eerste ontwerp tot de verhoudingen van laatstbedoeld, dat enkel vier hoofdsporen en acht sporen ter tussenstatie voorziet, zoo is van dit cijfer 8,000,000 frank af te trekken, zijnde de kosten voor het aankopen van gronden en voor de kunstwerken ten behoeve der 5^o en 6^o hoofdbaan, der 9^o en 10^o baan ter middenstatie. Zoo geraken wij tot 31,150,000 frank.

Berekent men de ontvangsten die in de onderstelling dezer nieuwe oplossing de Schatkist ontgaan en de aanzienlijke kosten voor het onder-

houden der ijzeren pijlerbruggen, zoo komt zij duurder te staan dan de eerste en levert zij daarenboven talrijke ernstige bezwaren op.

II. — *Ontwerp van den heer sena'tor Montefiore Levi.*

Naar de zeer bondige aanduidingen van den heer Montefiore Levi in den Senaat, werd een schema opgemaakt van de richting der verbindingslijn. De Noordstatie verdwijnt; de lijn, afgeleid aan de bruggen ter Konninginne-laan, volgt de bestaande verbinding naar de statie ter Groendreef.

Met dit stelsel worden de Vooruitgang-, de Jolly-, de Gaucheretstraat en de Antwerpsche steenweg platvloers doorreden en door zijhellingen met pijlerbrug boven de lijn ontweken, op halfweg van de Vooruitgangstraat en den Antwerpschen steenweg.

Van dien steenweg af, daalt de lijn af naar de nieuwe statie, te bouwen ter plaatse van de bestaande statie in de Groendreef, doch vele meter lager dan deze.

Onder de Boudewijnlaan, zouden de sporen liggen op het peil van 11,41. Let men op de dikte van den ballast en van het vloergewelf, zoo moeten de grondvesten nagenoeg tot het peil 8 dalen. Welnu, bij de Brusselsche havenwerken werd bevonden dat men onmogelijk lager dan tot het peil 11,64 dalen kan.

Gansch de statie zou in eene ongunstige streek liggen.

Verder zou de lijn gemaakt worden in de bestaande bedding der vaart, doch veel lager dan den bodem.

Uit studiën gedaan door het Bestuur van Bruggen en Wegen, blijkt dat het verleggen van de vaart naar de hoogvlakte, om de huidige plaats beschikbaar te maken, talrijke millioenen zou kosten, veel meer dan de onteigeningen en vergoedingen te betalen voor de verbinding.

Voor dat werk is een machtige ophaler noodig, en deze gezamenlijke werken zouden een aanzienlijk millioenencijfer vertegenwoordigen.

Daarenboven zou men met die richting de riolen der stad Brussel en het gewelf der Zenne doorsnijden. Wel is waar kan men een duiker maken, doch dat zou ernstig gevaar voor overstrooming medebrengen.

Anderzijds zou de Zuidstatie merkkelijk te verlagen zijn en daardoor in den aangespoelden grond, dus in 't water staan.

Eene verlaging van 6 meter, zooals hiertoe noodig ware, zou de verbinding der statie met de lijn naar Luttre-Charleroi onmogelijk maken.

III. — *Ontwerp van den heer senator Hanrez.*

De algemeene opvatting der voorgestelde richting is niet nieuw. Reeds kwam zij voor op het plan van 1837, en in de voorgaande zitting van den

Raad werden twee ontwerpen medegedeeld, die in 1837 werden overgelegd en merkelyk overeenkomen met ditgene waarvan de heer Hanrez de omtrekken opgaf ter zitting van 13 April 1893 in de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

De Commissie, in 1893 ingesteld om het algemeen programma der verbinding te bestudeeren, wees, na grondig onderzoek, deze richting van de hand.

1^o Omdat er eene pijlerbrug moet gemaakt worden over de Boudewijnsaan en daardoor het prachtige zicht van de Kruidtuinsaan en de Leopold II laan in gevaar is gebracht ;

2^o Omdat de Noordstatie verdwijnt en de onmiddellijke omgeving, zelfs de straten en de lanen die er naartoe leiden, tot ondergang zijn gedoemd ;

3^o Omdat de statie hoegenaamd geene middenstatie is.

In een plan, aan den Raad medegedeeld, is de door den heer senator oppervlakkig aangeduide richting volkomen afgeteekend. Deze richting bestaat in dezelfde voorwaarden als de aangenomene, 't is te zeggen dat er tien banen zijn van de Paleizenstraat tot de nieuwe statie ter Groendreef, en zes wegen daar waar de weg door de eigenlijke stad loopt.

De inrichting der rangeerstatie in den vierhoek te Schaarbeek blijft zooals op het aangenomen plan ; de lijn wijkt af beneden de Paleizenstraat.

Tegen die richting worden vele bezwaren aangevoerd, onder andere :

1^o Volstrekte onmogelijkheid om de banen zoo zeer op te hoogen dat zij boven de Koninginnelaan loopen (wat dezer uitzicht zou bederven), zoodat de banen hare huidige ligging moeten behouden aan den doortocht ter Paleizenstraat, evenals in het goedgekeurde plan af te leiden door eene overbrug. Het onmiddellijk gevolg van zulk profiel is, dat het gedeelte der Paleizenstraat tusschen de Koninginnelaan en de Paleizenstraat is afgesloten door de nieuwe lijn en aan het uiteinde dient te verdwijnen.

2^o Rechts de Koninginnelaan, en om dezer uitzicht niet te bederven, moet de baan ten hoogste op het peil van de bestaande straat liggen. Daarentegen zou alle meerdere verlaging der baan nog de helling vermeerderen, die noodig is om verder over den Antwerpschen steenweg te geraken.

Om de gevolgen van dergelyk profiel te vermijden, moet, zegde de heer Hanrez, dit gedeelte der laan gewijzigd en hoeven de Kennis-bruggen verplaatst te worden.

Het maken van twee bruggen boven de bestaande banen was hierom gemakkelijk dat de spoorbaan thans meer dan 3 meter lager ligt dan de Laan, daar waar zij die kruisen.

Zoo konden de hellingen minder aanzienlijk zijn. Doch ter nieuwe plaats, zoo de wegen ter hoogte van de laan liggen, moeten de hellingen nog nagenoeg 6 meter opklimmen, bijgevolg veel langer zijn. Daarenboven is men, gezien de onmiddellijke nabijheid der Masuistraat, verplicht boven deze straat te rijden, zonder verbinding met de Koninginnelaan.

De gevolgen van dezen toestand zijn klaar aangeduid op het den Raad medegedeelde plan.

Al de huizen aan beide zijden der Koninginnelaan, van de Keulsche straat tot over de Zennelaan, moeten afgebroken worden. De gevolgen van dergelyke onteigening zouden overgroot zijn.

5^o Merkelijke deelen der Gaucheret-, Jolly- en Destouvellesstraat verdwijnen.

4^o Om boven den Antwerpschen steenweg te rijden, moet men tusschen de Koninginnelaan en dezen steenweg eene helling maken, die tusschen deze uitpunten nagenoeg 14 millimeter per meter zou hebben, terwijl met het aangenomen ontwerp die gezamenlijke helling tusschen de Koninginnelaan en den overtocht boven de Rogierstraat enkel 10^{mm},8 bedraagt. Neemt men dezelfde profielschikking aan, dan hoeft de helling van 20 millimeter merklijk worden verlengd, zoodat zij de exploitatie wezenlijk hinderen zou.

Doch eene andere reden waarom het onmogelijk is daar eene helling te maken, is dat dezer grond niet meer zou veroorloven de Zenne te overwelden en op dat gewelf eene breede laan te maken, om het hart der stad te verbinden met de Koninginnelaan en den singel. Het ontwerp voor zulken singel bestaat, en het schijnt noodzakelijk zijne mogelijke uitvoering niet volstrekt te verhinderen.

Zoo men, om deze vier soorten van bezwaren en zelfs onmogelijkheden weg te nemen, gansch de lijn verhoogt, zoodat zij op eene pijlerbrug boven de Koninginnelaan loopt, wordt onherroepelijk en jammerlijk dezer schoon uitzicht bedorven.

5^o Aan den ingang der bestaande statie, vereischt de bundel van tien banen de onteigening van allervoornaamste nijverheidsgestichten : eene houtzagerij, eene groote maalderij, enz., wat aanleiding zou geven tot overgrooten kosten.

6^o Het ontwerp neemt de Noordstatie weg. Dat is de ondergang van gansch de omringende wijk, van de Nieuwstraat, van de Noordlaan, die er naartoe leiden.

De laan van 40 meter breed, doorloopen door een electrischen tramweg, die de nieuwe statie zou verbinden met de plaats der bestaande statie, zou niet de groote bezwaren van het verdwijnen der statie verminderen. Het reizigersverkeer tusschen het hart der stad en de nieuwe statie zou voorwaar niet geschieden langs deze laan en de Noordlaan, maar wel langs den dichtsten weg, over de Boudewijn- en de Zennelaan.

De aanzienlijke nog vergrootte Rogierplaats, die zevenmaal zoo groot zou wezen als de Groote Markt te Brussel, ware eene groote woestijn, waaraan de beweging van plaatselijke betrekkingen geen leven kan bijzetten.

Het maken eener laan ter vervanging der Noordstatie zou geene, zooals men beweerd heeft, uitstekende winstgevende zaak uitmaken. Het plan doet immers zien dat men voor het aanleggen van deze laan op eene groote lengte de belendende gronden zou moeten onteigenen.

Daarenboven zouden, buiten de huidige ruimte der locomotievenloods, de strooken gronds die voortverkocht kunnen worden, nauwelijks enkele meter breed zijn en ontoereikend om er op te bouwen. Dus kunnen die gronden maar worden aangekocht door de eigenaars van belendende huizen, bijgevolg tegen bespottelijken prijs, gezien alle mededinging verdwijnt.

Wilde men later eene rechte laan naar de Koninginnelaan maken, 't ware

veel nuttiger en goedkooper het te doen ter plaatse der vooraf overwelfde Zenne.

7^o De nieuwe statie ter Groendreef zou zich in eene afgelegen wijk bevinden, zonder rechtstreeksche gemeenschap met het midden der stad.

't Ware onvermijdelijk noodig een nieuwen weg te maken, wat noch meer kosten zou na zich slepen.

8^o Het plan eischt dat er boven de Boudewijnslaan eene overgrootte pijlerbrug worde gebouwd, van 35 tot 50 meter breedte, die het overheerlijk zicht der laan, van aan het gewezen Observatorium tot de hoogvlakte van Koekelberg afsnijden zou.

De bijzondere commissie, in 1895 ingesteld, erkende eenparig dat het uitwerksel jammerlijk zou wezen. De lanen maken als 't ware eene gebogen hangende ketting uit. Waar ook een aanschouwer op de Kruidtuinlaan staat en naar de richting van Koekelberg tuurt, moet hij gestadig de pijlerbrug en de elkander daarop onafgebroken volgende treinen zien. Daar de aanschouwer merklijk hooger staat dan den vloer der pijlerbrug, ziet hij steeds dezer bovendeel en niet enkel de bocht van den ijzeren boog. In plaats van in het panorama eene snede te beslaan, gelijk aan de dikte van den vloer, zal het gevaarte eene veel grootere oppervlakte bekleeden, doordien het onderdeel zichtbaar is. Het rijden van de treinen zal deze bezwaren nog vermeerderen, en de Commissie beschouwde ze van hoofdzakelijk belang; geene bouworde, hoe sierlijk ook, kan dit verhelpen.

Dezelfde bezwaren zouden niet bestaan ter Zuiddreef, waar geen vergezicht bestaat en die geene hangketting vormt.

9^o Te beginnen van die dreef, loopt de lijn door de nieuwe wijk, op te richten ter plaatse van het bestaande stapelhuis, en deze wijk schijnt bestemd tot zeer grooten bloei. Die lange pijlerbrug brengt ze in gevaar.

Verder loopt deze brug over het binnendok, tot aan de Locquenghienstraat. Verdwijnen eens de binnendokken, zoo kan ter plaatse een groote, levendige weg worden gemaakt, om de Anspachlaan en de Beurs rechtstreeks te verbinden met de Leopold II laan en de Brusselsche haven. Die weg ware voorzeker bestemd tot groote ontwikkeling, zoo de ontworpen lange pijlerbrug ze niet ernstig, zooniet ten volle in gevaar bracht.

10^o De middenstatie zou staan vlak tegenover de Nieuwe Graanmarkt. Uit het plan blijken de erge gevolgen dier plaatsing. Eene gansche zijde der markt ware af te breken, alsmede gansch de Sleutelstraat, een groot deel der Hopstraat, nagenoeg gansch de Papenvest, en, wat noch schadelijker ware, een aanzienlijk deel der Opvoedingsstraat, welke pas is geopend en in gansch het te sloopen deel reeds nu is omzoomd met nieuwe huizen van vier verdiepingen.

In een geldelijk opzicht zijn de gevolgen van het sloopen van eene zoo levendige en handeldrijvende wijk niet te berekenen. Op zulke plaats, zou die statie aanzienlijke sommen kosten en de nieuwe, ten prijze van zooveel uitgaven, aangelegde straat tusschen de Beurs en de Vlaamsche poort doen verdwijnen.

De Jericho- en de Dansaertstraat zouden ontoereikend zijn voor het reizigersverkeer, dat te voegen ware bij het verkeer voor hetwelk zij

waren bestemd. Zooals de heer Hanrez overigens voorziet, zou men van de Laan naar de Nieuwe Graanmarkt eene nieuwe straat van minstens 20 meter breedte moeten leggen, en dat zou aanleiding geven tot overgroote uitgaven.

Die straat zou het *Hôtel des ventes* midden doorsnijden. Verplaatst men, om dat eigendom te vermijden, de nieuwe straat naar de Auguste Ortsstraat, dan hoeven een aantal huizen van vier verdiepingen aan eene zijde der nieuwe Antoon Dansaertstraat afgebroken te worden. Doch dan wordt de Auguste Ortsstraat volstrekt ontoereikend.

11^o Te dier plaats zou de statie op verre na niet in het middelpunt staan. Het centrum van den Brusselschen omtrek evenals van de beweging ligt in de omstreken der Sint-Huibrechtsgalerijen, niet over de Anspachlaan naar de zijde van Molenbeek. Niet alleen ware de bovenstad niet bediend, doch voorgoed zou men eene rechtstreeksche verbinding der statie ter Leopoldswijk met de middenstatie onuitvoerbaar maken, en die verbinding is zekeren dag te verbeiden.

12^o Voorbij de statie, doorloopt de lijn eene wijk die, al is zij niet heel fatsoenlijk, toch voor handel en nijverheid van groote beteekenis is, vooral zoo men ze vergelijkt met de wijk die met het aangenomen ontwerp wordt doorlopen in de opene lucht. Onder hare straten zij het voldoende op te noemen de Fabriekstraat, de Anderlechtsche straat en de Voldersstraat, om te bewijzen dat eigendommen van middelbare waarde doorsneden worden door de lijn en dat eene gansche handeldrijvende wijk ernstig door slooping zou lijden.

Voorbij de Zuiddreef, loopt de lijn nogmaals door een blok huizen aan die dreef, en vervolgens, tusschen de Jamarlaan en de statie, hoeft een blok gansch te worden afgebroken.

13^o Eindelijk, aan de Zuidstatie loopt de nieuwe lijn uit ter plaatse der goederenkoeren die voor den reizigersdienst aangewend zou worden.

Daarentegen hoeft de goederendienst verplaatst te worden naar de bestaande reizigersstatie, vlak voor de Grondwetplaats. Dus zouden alle zware goederen langs daar worden vervoerd, in het zicht der Henegouw- en der Zuidlaan. Voor het uitzicht van de stad ware het voorzeker te betreuren. Daarenboven zou het verschuiven der reizigersstatie tot aan de Frankrijkstraat al de openbare inrichtingen in het bloeiendst gedeelte der Grondwetplaats en aan den ingang der Fonsnystraat, ten onder brengen.

Uit het onderzoek van het wetsontwerp blijkt ten overvloede welk bejammerenswaardig voorkomen eene lijn boven de grond zou geven aan een deel der stad dat, zonder heel fraai te zijn, thans toch heel aanzienlijk is voor handel en kleine nijverheid. Deze wijk is bestemd tot nog merkeliijken vooruitgang, dewijl groote steden zich, naar eene bestendige wet, steeds uitzetten langs de westzijde. Te Brussel vond men wel is waar nog geene blijken van die wet, doch men weet dat dit de schuld is van den hinderpaal, tegen die uitbreiding voortspruitende uit de bestaande haven en vaart, en welke de aangevangen werken zullen wegnemen, zoodat er vrij verkeer met de hoogvlakte van Koekelberg zal zijn.

In een geldelijk opzicht, is het ontwerp even nadeelig. Overal loopt de lijn over gronden van middelbare en op sommige plaatsen zelfs van zeer hoge waarde. Het vergt slooping van gansche wijken en pas geopende en bebouwde straten. Natuurlijk brengt het nieuwe en kostbare wegeniswerken mede die, zonder het bouwen van de nieuwe statien, volstrekt nutteloos zouden wezen en een onvermijdelijk gevolg daarvan zijn. De bloeiendste straten der stad, de Rogierplaats, de Nieuwstraat, de Brabantstraat, de Vooruitgangstraat en al de naburige straten worden ten onder gebracht.

Eindelijk maakt het zeer wenschelijke wegeniswerken onmogelijk, als daar zijn het overwelfen der Zenne stroomafwaarts Brussel en de doelmatige inrichting van een schoonen weg van de middenlaan naar de Leopold II laan.

Om die verschillende redenen, dient men zich te houden aan de conclusiën der Commissie van 1893.

IV. — *Ontwerp van den heer Müllender, ingenieur.*

Volgens dit ontwerp, wordt een onderaardsche electrische spoorweg gelegd, om Brussel Noord en Zuid te verbinden, door twee ijzeren tunnels, ieder met een enkel spoor, onder de Rogierplaats en de Nieuw- en Zuidstraat.

Wordt zulks verlangd, zegt steller, dan kan er op Brusselsch grondgebied eene eenvoudige en sierlijke halte of statie worden gebouwd, tegenover de Beurs, ter plaatse waar thans Sint-Nicolaaskerk staat.

De Noord- en Zuidstatie zouden nagenoeg 7 meter worden verlaagd.

Dus zijn er met dat ontwerp slechts twee banen tusschen Noord en Zuid. Welnu voor den dienst der gewone treinen zijn vier banen noodig bevonden. Dus is het eene onvoldoende oplossing en daarenboven wordt het onmogelijk om aan de lijn voor zware treinen bijzondere banen toe te voegen voor den dienst der electrische treinen.

Wilde men het getal dier treinen vermeerderen, dan hoeft men onder de bebouwde eigendommen te boren en onteigeningen te doen die, voor eigendommen van de hoogste waarde op gansch den weg, aanleiding zouden geven tot overgrootte uitgaven.

Wil men niet al de riolen in de doorloopen straten opruimen en diegene doorsnijden, welke van den heuvel in den opvanger ten rechten oever der Zenne storten, dan moeten de tunnels zoo diep liggen dat de baan 10 meter onder den grond is gelegen, dat is nagenoeg 4 meter lager dan den bodem van het Zennegewelf. Het zal evenwel volstaan te herinneren aan de overgrootte moeite die men had voor deze overwelfing. De gronden in het Zennedal zijn aangespoeld, gansch waterachtig en vormen kwelmassa's waarin men niet dieper kon doordringen dan het peil 11^m.60, toen de nieuwe Brusselsche haven werd gegraven. Het boren van een dubbelen tunnel op

veel minder peil, in zulke gronden, in enge straten, zou onvermijdelijk al de gebouwen in de nabijheid der richting ten onder helpen.

De voorziene halte ter plaatse der Sint-Nicolaaskerk ware blijkbaar ontoereikend, uit hoofde der geringe lengte en breedte waarover men beschikken zou.

De Noord- en de Zuidstatie, zegt steller, zouden eenvoudig nagenoeg 7 meter verlaagd worden.

Een onderzoek van den grond volstaat om te bewijzen dat dergelijke uitdieping onmogelijk is, want de statie zou vele meter diep in den watergrond liggen.

Om den korten onderaardschen gang ter Noordstatie te maken, die slechts 2^m,40 vrije hoogte heeft, moest men al de grondvesten in eene groote looden kuip leggen. Dat werk was uiterst moeilijk uit te voeren, en wat men ook aanvange, de doorzijpeling is niet te vermijden.

Wat zou het dan zijn, zoo men in zulken grond eene overgroote kuip graafde van 7 meter diepte en vele hectaren oppervlakte? Dergelijk werk ware niet te verwezenlijken?

En zelfs ondersteld dat het verricht kan worden, dan ware de aldus verlaagde statie een wezenlijke groote trechter, waarvan den bovenrand ettelijke meter onder de riolen zou liggen. Het regenwater dat in dien trechter zou vallen, zou naar de tunnels stroomen en er moeten uitgepompt worden. Het minste gebrek aan de pompen, die zelfwerkend hoeven te zijn, zou de tunnels overstroomen en volstrekt onbruikbaar maken.

Te Brussel-Zuid, dezelfde bezwaren, en daarenboven wordt het onmogelijk die uitgediepte statie te verbinden met de lijn naar Luttre, welke zeer hoog ligt.

Kortom, het ontwerp Müllender is van de hand te wijzen om de drie volgende hoofdredenen :

- 1^o Onvoldoend vermogen der lijn;
- 2^o Schier onoverkomelijke bezwaren voor het uitvoeren;
- 3^o Buiten alle quaestie van uitvoering, hoofdbezwaren ten gevolge der uitdieping van de Noord- en de Zuidstatie.

V. — *Ontwerp van den heer Dumortier, hoofdbouwmeester in de provincie Brabant.*

Dit ontwerp ontwijkt den thans algemeen aangenomen regel, volgens denwelken men tracht de statien zoo dicht mogelijk bij het middelpunt der groote steden te brengen. In Frankrijk, Duitschland, Amerika, Engeland, getroosten de spoorwegbesturen zich de zwaarste offers om hare statien zoo diep mogelijk te doen doordringen tot het brandpunt van het verkeer.

Te Brussel is dat punt onbetwistbaar de Anspachlaan tusschen de de Brouckereplaats en de Beurs, en, oostwaarts, eene strook die zich uitstrekt

naar de bovenstad, tusschen de Ridder-, de Loxumstraat en de Magdalena-steenweg.

Thans ligt de Noordstatie op slechts 1,000 meter van het midden dezes vierhoeks, en de Zuidstatie op 1,400 meter. De nieuwe Noordstatie, door den heer Dumortier ontworpen, zou op 3,000 meter en de Zuidstatie op 3,600 meter van dit centrum der Brusselsche bedrijvigheid worden gebracht.

Het mag gezegd worden dat die twee statien horgenaamd niet meer zouden bedienen wat wij verstaan onder den naam « Brussel » en uitsluitend zouden worden de Schaarbeek- en de Vorststatie. Geen reiziger, die te Brussel zaken heeft te verrichten, zou gebruik maken van statien op zulken afstand. 't Ware een droom, de naar het hart der stad loopende lijnen te vervangen door tramwegen, hoe snel daarop de dienst ook moge wezen.

Eenigszins zware treinen, brengen 500 en nog veel meer reizigers aan. Ondersteld dat tramwegrijtuigen om de 2 minuten iedermaal vijftig reizigers opnemen, dan zijn er 20 minuten noodig om ze allen op te laden. En hoeveel andere treinen komen intusschen niet aan, vernits op zekere uren de treinen elkander om de 2 minuten volgen. Men oordeele over de belemmering in de omgeving der statien op zulke oogenblikken, en, erger nog, op dagen van grooten toeloop.

Dus zullen de eindstatien nog enkel hare onmiddellijke omgeving bedienen en hoeft de gansche reizigersbeweging in Brussel te geschieden langs de middenstatie, welke binnen enkele jaren wellicht 40,000,000 zou kunnen ontvangen.

Welnu, het ontwerp plaatst die statie daar waar zich de kantoren bevinden van de gewezen bank Errera-Oppenheim. Voegt men bij die plaats de huizen die ze langs de Isabellastraat omzoomen, dan heeft men nog slechts een lang vierkant van 75 meter lengte op 25 meter breedte.

Naar het aangenomen ontwerp, dat Brussel en omstreken bedient door middel van drie even aanzienlijke statien, onder welke het verkeer in nagenoeg gelijke deelen verdeeld wordt, is het noodig bevonden ter middenstatie te beschikken over eene rechthoekige ruimte van 200 meter lengte en 100 meter breedte, voor het ontvangstgebouw en de overdekte statie (ongeminderd de ruimte voor standplaats). Die rechthoek heeft daarenboven aan beide uiteinden ongelijkzijdige vierhoeken, voor de aansluiting met de hoofdbanen der lijn, wat de gansche lengte tusschen het begin der uitbreiding van de wegen in de nabijheid der statie op 400 meter brengt.

Wat hoeven dus niet de verhoudingen te zijn van eene statie die om zoo te zeggen bestand moet zijn voor gansch het verkeer der drie statien?

Dus is de voorgestelde plaats blijkbaar ontoereikend.

Steller kent daaraan deze eigene voordeelen toe :

1^o De lijn, gestadig in tunnel en schier altijd onder openbare wegen, zou weinig onteigening vergen.

Dat is een denkbeeldig voordeel. Alleen om den dienst der zware treinen te verzekeren, is het noodig bevonden door de stad heen vier hoofdbanen te leggen. Twee tegengevoegde tunnels eischen eene breedte van 21^m,50.

Welnu, de breedste straten, de Koning- en de Regentiestraat, hebben maar 20 meter, en de smalle strooken, onder dien langen weg te onteigenen, zouden aanzienlijke sommen kosten, uit hoofde van de waarde der eigendommen. Overal elders, is er groote en kostbare onteigening, daar de lijn steeds wijken van groote of middelbare waarde doorloopt.

2° De lijn zou aangelegd worden in een volstrekt drogen grond.

Opdat dit zoo ware, zijn er aan de uiterste deelen, waar de treinen de twee statien verlaten, uiterst overdreven hellingen noodig, wat onbestaanbaar is met de lading onzer treinen.

De onderaardsche waterspiegel aan Sinte-Mariakerk te Schaarbeek ligt op 50 meter diepte. Ondersteld dat de baan, waar zij de nieuwe Noordstatie verlaat, op 18 meter wordt verhoogd, dan nog blijft er tusschen beide uiteinden, wil men de baan boven den waterspiegel houden, 8 millimeter helling per meter.

Aan het ander uiteinde, knist de baan den Alsebergischen steenweg, op eene plaats waar men op 53 meter diepte, water aantreft. Om hierboven te blijven, moet de baan, van de zelfs verhoogd onderstelde statie Vorst 10 millimeter per meter klimmen, en dat is ondoenlijk voor de treinen die uit het Zuiden komen.

Nog in een ander opzicht zijn er overdreven hellingen onvermijdelijk. In het ontwerp, ligt het spoor der statie gelijkvloers met de Isabellastraat, dus op nagenoeg 47^m,50. Dus zou er tusschen dat spoor en de nieuwe Noordstatie een hoogteverschil zijn van 29^m,50, dus bij de 9 millimeter helling per meter, wat niet, zooals de nota zegt, eene te verwaarloozen helling is.

3° De richting zou het wezenlijk middelpunt van den Brusselschen omvang nabijkomen : het strekt zich gestadig en snel uit van het Westen naar het Oosten.

Onbetwistbaar ligt het middelpunt der beweging en zelfs het eigenlijke centrum van den Brusselschen omtrek in het benedendeel der stad. Nam, in strijd met wat zich in alle groote steden voordoet, het Westen weinig uitbreiding, dit is te wijten aan stoffelijke onmogelijkheid van gemeenschap der stad met het Westen van haar grondgebied, uit hoofde van de vaart en de haven. Doch eerlang zal het veranderen en moet de stad onbetwistbaar langs daar uitbreiding krijgen. Zoo blijven de ontworpen lijn en de middenstatie buiten de beweging, op 1000 meter van de Anspachlaan. Welke wegen men later ook make om de boven- met de benedenstad te verbinden, stellig zullen zij moeilijk volstaan om de plaatselijke aanzienlijke beweging en tevens het overgroot reizigersverkeer van en naar die als 't ware eenige middenstatie te verzekeren.

4° De verkoop van de overschietende gronden langs de nieuwe Noord- en Zuidlaan, zou aanzienlijke sommen opbrengen, van de kosten af te trekken, en daarmee kan men in voorkomend geval de weinige gasthof- en koffiehuishouders der Rogier- en der Grondwetplaats vergoeden, de eenigen die in hunne belangen gekrenkt kunnen worden.

De wet veroorlooft geene vergoeding voor gasthof- en koffiehuishouders die, wat onbetwistbaar is, onrechtstreeksche doch aanzienlijke schade zouden lijden door het verdwijnen van de bestaande Noord- en Zuidstatie. Ook de bewoners der Nieuw- en der Zuidstraat, der Noord-, der Henegouw- en der

Anspachlaan zouden merkkelijk verliezen door afwending van het reizigers-verkeer.

Overigens ware 't roekeloos, te voorspellen welke winst de verkoop der overblijvende gronden aan de Noord- en de Zuidstatie kan afwerpen, nadat de twee breede, door den heer Dumortier beoogde wegen zijn gemaakt.

Naar aanleiding van het ontwerp des heeren Hanrez, werd reeds bewezen dat er ten Noorden, na het maken van eene 40 meter breede laan, op geene beduidende som valt te rekenen voor de herverkochte overschietende smalle strooken.

Ten Zuiden ware er meer grond te verkoopen, doch aangezien in die wijk de grond minder geldt, zou de verkoop betrekkelijk even onbe-luidend uitvallen.

Doch hoeveel ernstige bezwaren, tegenover de denkbeeldige voordeelen, door steller aan zijn ontwerp toegekend, hoeven het de doen afwijzen :

1^o Lengteprofiel met noodzakelijke hellingen van 9 en 10 millimeter, onbestaanbaar met de zwaarte onzer treinen ;

2^o De middenstatie onderaan de Paleizenplaats, met onvermijdelijk geringe, voor den dienst ontoereikende afmetingen ;

3^o Onafgebroken tunnel van 6,500 meter lengte, zonder opening voor luchtversching. Gezien de snelheid van 30 kilometer, aan te nemen voor treinen op zulke verbinding, zouden de reizigers die Brussel doortrekken, met inbegrip van het oponthoud ter middenstatie, twintig minuten in een tunnel met bezwangerde lucht doorbrengen.

Met het aangenomen ontwerp, is er slechts 1,563 meter tunnel, door de middenstatie in twee gesneden ;

4^o Men heeft tot stand te brengen : 1^o eene rangeerstatie voor reizigers-treinen, ter open vlakte van de statie Schaarbeek, waar te nauwnood genoeg gronds voorhanden is om den goederendienst in te richten ; 2^o eene rangeerstatie ten Zuiden, langs de lijn naar Luttre, op een grond die erg naar de Zenne overhelt, in eene wijk waar straten bestaan, en welke statie tot aan Vorst zou reiken. Die statie zou ongehoorde sommen vergen en de uitbreiding dier wijk volstrekt in den weg staan ;

5^o Het bestaande gebouw der Noordstatie, met hare talrijke kantoren, sloopen, en daartoe elders een nieuw gebouw optrekken ;

6^o Onmogelijk kunnen groote internationale treinen nog langer de stad Brussel bedienen. Want er valt op te merken dat de treinen van Oostende naar Keulen. Oostende-Weenen, Noord-Express, nog enkel de buitenzijde van den Brusselschen omvang kunnen aandoen en blijven loopen over de bocht langsheen stads gasfabriek, tusschen Laken en Schaarbeek. Die treinen kunnen volstrekt onmogelijk op de verbinding met het centrum geraken. Met het stelsel van den heer Dumortier, loopen de treinen Oostende-Bazel evenmin over die verbinding. Zij raken enkel den Brusselschen omtrek langs de nieuwe statie te Vorst en verwijderen zich dadelijk daarvan ;

7^o De treinen der Tervurenlijn geraken niet in de centrale verbinding en nog slechts tot aan de nieuwe Schaarbeekstatie, op 3 kilometer van het middelpunt.

8° Eene nieuwe zoogezegde Noorderstatie bouwen, die eigenlijk zou bestaan uit drie groepen banen, naar de zijden van een driehoek; bezwaar en aanzienlijk tijdverlies om de reizigers te laten overstappen uit een trein die op een der groepen aankomt, in een anderen trein, op een andere groep, en waarvoor enkel overbruggen kunnen dienen, zoodat er 8^m,50 is te stijgen en te dalen.

9° Verlengde lijn, op 8,500 meter gebracht tusschen de uiteinden, in stede van 2,900 meter met het aangenomen plan. Daaruit volgen merkelyk hoogere kosten, die voorzeker ten minste tweemaal zooveel zouden bedragen als voor laatstbedoeld plan.

10° Onmogelyk om later een dienst voor omnibus-treinen in te richten en op de twee vakken van den ringspoorweg en op de dwarsche verbindingslijn. Dergelyken dienst veroorlooft de schikking der verbindingen niet.

Dit ontwerp kon men nog nader doorgronden, en ook onderzoeken in welke mate richting en profiel er van zijn overeen te brengen met de bestaande gemeenschap. Doch bovenstaande opmerkingen bewijzen dat dit ontwerp, met het oog op den spoorweg, volstrekt niet is aan te nemen: dat maakt nadere studie overbodig.

11° Ten slotte, valt op te merken dat voor reizigers de op het ontwerp aangeduide statie, ondersteld dat de plaats ware aan te nemen, erge bezwaren oplevert.

Het plan voor die statie bewijst dat zij twaalf banen kan hebben in stede van tien, naar de opvatting van het Bestuur, doch daartusschen blijft een groote driehoek open. De reizigers hebben een tamelyk grooten afstand te doorloopen om tot de aansluitende treinen te geraken, en moeten over sporen of bruggen.

Anderzijds is de plaats zelve niet aan te nemen: de statie zou voorbij de Paleizenstraat gelegen zijn, dus kan de stad niet meer behoorlyk worden bediend. De aan den Plantentuin voorziene halte ware ontoereikend.

VI. — *Ontwerp van den heer Vanderswalmen, landschapbouwkundige.*

Steller deelt eene nota mede, die werd afgelezen op eene vergadering der Brusselsche syndicale Vereeniging. Evenwel werden nota noch plan aan het spoorwegbestuur overgemaakt. Volgens die nota hebben wij dus het ontwerp te beoordeelen. Toch bevat zij voldoende aanduidingen om te laten zien dat het plan overgroote bezwaren oplevert, welke niet veroorloven het aan te nemen.

De Noordstatie blijft ondoorlopend staan waar zij zich thans bevindt, doch aan den ingang in de omstreken der Rogierstraat, scheiden bijzondere lijnen zich af van de hoofdbanen, schuins naar de Vooruitgangstraat en aan

den hoek dezer straat en de Rogierplaats, dringen zij in een tunnel. De nieuwe lijn loopt onder de Kruidtuinlaan en de lijn der buitensingels in de bovenstad, om aan de middenstatie, vóór het Academiën-Paleis te geraken, op 23^m,49 onder den singel, dat is nagenoeg op het peil van 44 meter. Uithoofde van het dalen van de baan ter Noordstatie, om in tunnel onder de Vooruitgangstraat te loopen, heeft men tusschen beide punten een verschil van 32 meter, wat eene helling is van 16 millimeter per meter. Steller acht ze zeer geleidelijk, doch feitelijk is zij onbruikbaar. Gansch die helling zou in een tunnel liggen, en men behoort, omdat daar minder aankleving bestaat, in tunnels de helling te verminderen. Wat meer zegt, om onder geene huizen te moeten boren en onteigening te ontgaan, zouden er korte sterke kromten zijn.

De tusschengeplaatste middenstatie, op het peil van 44 meter, zou 6 meter diep liggen in overvloedigen watergrond van de Brusselsche zandlagen.

Aan 't Zuiden ware de helling wat geringer, doch, volgens de nota, nog 0^m,0117.

De tusschenstatie ware, hoe schrijver het ook meene, op verre na geene middenstatie en nog veel minder ware zij gelegen in het wezenlijk midden tusschen de boven en de benedenwijken van Brussel.

Ook aan de Zuidstatie loopen de banen nog in een tunnel.

Kortom, het ontwerp bevat aan beide uiteinden der verbinding, tunnelgedeelten in de slechtste gronden van het Zennedal, en tusschen die twee uiteinden, gedeelten baan in tunnel met korte bochten en met hellingen van 0^m.012 en 0^m.016 per meter, volstrekt onaanneemlijk voor de zware treinen uit Antwerpen, Gent, Luik en het Zuiden.

Naar het stelsel des heeren Vanderswalmen, dient de verbinding Noord-Zuid enkel voor internationale treinen. Zoo zijn er maar 50, op de 320 treinen die dagelijks Brussel-Noord binnenrijden. 't Ware eene onvoldoende verlichting, die eene vergrooting der Noordstatie niet laat ontgaan: reeds nu kan deze niet al de treinen ontvangen, die het nuttig ware er te laten op uit loopen.

Derhalve ware 't eene onvolledige oplossing.

VII. — *Ontwerp van den heer Maréchal, honorair hoofdingenieur bij het Spoorwegbestuur.*

Dit ontwerp tot verbinding Noord-Zuid is het gevolg van twee bijeengevoegde studiën.

In de eerste studië was het erom te doen ter Noordstatie eenvoudig dezer bezwaren, hierin bestaande dat ze niet doorloopt, weg te nemen.

Doch vermits die bezwaren blijven bestaan voor de Zuidstatie, vulde de heer Maréchal later zijn plan aan met eene dergelijke inrichting voor Brussel-Zuid.

In zijn geheel, voorziet het ontwerp het afleiden van de lijnen Leuven en

Mechelen, waar zij aan de Schaarbeekstatie samenloopen. Beide lijnen trekken links, op eene verhevenheid, over den bestaanden ringspoorweg tusschen de Verboeckhavenplaats en de Eenensstraat, vervolgens over den Haachtschen steenweg en de Teniersstraat, en in een tunnel onder de Ooststraat.

De tunnel heeft eene helling van 0^m,0049 met bocht van 300 meter straal en eindigt in de Groenstraat. De Linnéstraat wordt gekruist ter hoogte van slechts 3^m,30, doch van de Brabantstraat af ligt de lijn 7^m,30 boven de straten. De Noordstatie is, in loodlijn op haar huidig middelpunt, voorzien tusschen de Linnéstraat en een punt wat voorbij de Marktstraat.

Te beginnen van de Noordstatie, loopt eene verheven lijn met zes banen door de Groendreef en de wijk nabij de nieuwe goederenstatie Turn en Taxis. Twee hoofdwegen zijn verbonden met den ringspoorweg, in de richting van Laken en Jette, twee andere in de richting van Koekelberg. De vijfde en zesde loopen uit op eene rangeerstatie met loodsen, gelegen in een driehoek gevormd door de twee eerste verbindingen en den ringspoorweg.

De Ooster-ringlijn wordt van af de Vertroostingstraat, zoodat zij naar de hogere gronden loopt, waarheen de statie der Rogierstraat verplaatst wordt, vervolgens is zij verbonden, langs twee takken van een driehoek, met de afgeleide baan van Schaarbeek naar de Noordstatie.

Ziedaar de eerste opvatting van den heer Maréchal, nadien door hem aangevuld met eene nieuwe lijn, die zich afscheidt van den Wester ringspoorweg, aan 't uiteinde der statie Koekelberg, buiten den ringspoorweg loopende, onder den Gentschen steenweg, vervolgens, iets voorbij den Ninoofschén steenweg, onder den ringspoorweg, om vervolgens de vaart over te steken. De lijn loopt boven den Bergschen steenweg, de Cliniekstraat, de Brogniezstraat en de Deutschlandstraat, om uit te loopen ter Zuidstatie, welker middellijn nagenoeg 45° wordt verplaatst.

De eerste richting tusschen Schaarbeek en den ringspoorweg naar 't Westen, aangevuld door een aan dezen ontleende vertakking en door de nieuwe lijn naar Brussel-Zuid is aldus, in haar geheel, een onafgebroken weg over de stad tusschen Schaarbeek- en de Zuidstatie. Onmogelijk met de onvolledige plannen van den heer Maréchal, zich nauwkeurig rekenschap te geven van de wijze waarop het laatste deel der lijn gelegd zou worden, de wijze waarop men over die straten en wijken geraakt en den invloed welke de lijn kan hebben op de uitbreiding van den Brusselschen omtrek. Doch het zal volstaan eenigzins aandachtig de eerste deelen van het plan te bestudeeren, om gewaar te worden welke erge bezwaren het ontwerp oplevert.

De nieuwe lijn, uitgaande van de gaffelscheiding voorbij de Schaarbeekstatie naar Leuven, op 15^m,24 hoogte, loopt over den ringspoorweg op 26^m,37 hoogte wat, voor een afstand van 1,110 meter, 10 millimeter helling geeft, zooals op het profiel staat.

Verlengde men zelfs de helling tot aan den Haachtschen steenweg, op 29^m,07, en verhoogde men daarenboven de gaffel naar Leuven met 2 meter, er ware nog 8 millimeter helling per meter, op 1,470 meter lengte, en voor

de treinen uit Antwerpen en Gent zou het onbruikbaar wezen. Verder zou er nog 0^m,00069 helling zijn op 380 meter lengte tot de Teniersstraat.

Dit deel der lijn loopt op korten afstand langs de Sinte-Maria-Koningstraat, op schier gelijke hoogte als deze. Zoo verhindert het nieuwe straten te maken tusschen dien grooten weg en den heuvel die hem bestrijkt. Aldus zou gansch de op de helling van den heuvel ontworpen wijk vervallen.

Daarenboven kruist de bocht die de lijn van Gent verbindt met de nieuwe baan in de richting van Antwerpen, de Sinte-Maria-Koningstraat-Noord gelijkvloers, en de tweede bocht, die dezelfde lijn van Gent in de richting Brussel-Noord verbindt, kruist nagenoeg gelijkvloers de Verboeckhovenplaats. Derhalve vergt dit ontwerp de gansche wegruiming van het deel der Koningstraat tusschen de Verboeckhovenplaats en de Schaarbeeksche statie.

Uit hoofde der aanzienlijke vermindering van den afstand tusschen de gaffel naar Leuven en de nieuwe gaffelscheiding van Schaarbeek naar Gent, wordt de beschikbare lengte ontoreikend om er banen en gaanpaden voor reizigers te maken. De Schaarbeeksche statie zou dus geen reizigersdienst meer hebben.

Alvorens aan de Waalhemstraat te komen, die zij nagenoeg gelijkvloers kruist, kruist de lijn de ontworpen Singellaan in de verlenging der Van Praetdreef en op slechts 1 meter boven de dreef, welke dus niet gemaakt kan worden.

De nieuwe statie ter Rogierstraat wordt gedeeltelijk gelegd in eene diepte van 12 meter, gedeeltelijk in het opgevuld Josaphatdal, waarvan eene openbare warande moet worden gemaakt.

Reeds is gewezen op de erge bezwaren die voor de wegenis ontstaan uit de nieuwe ligging der Noordstatie. Boven de Brabant- en de Vooruitgangstraat moeten wezenlijke tunnels van 150 meter lengte worden gemaakt. Twee wijken, met nagenoeg honderd vijftig huizen, zijn, rechts en links de bestaande statie, te sloopen, zonder te spreken van de af te breken talrijke huizen voor de gedeelten der lijn in de opene lucht.

De rangeerstatie is een kromlijnige driehoek van 750 meter breedte langs den Wester ringspoorweg, van den Jettesteeweg tot de bestaande statie Pannenhuis (Brussel-Noord-West), en van 750 meter hoogte, tot aan de Ribeaucourtstraat, dus nagenoeg 20 hectaren oppervlakte, en neemt eene gansche en schoone wijk weg, die te Sint-Jans-Molenbeek is ontworpen.

Den 21ⁿ Juni stelde de heer Maréchal aan dit plan eene verandering voor, waarbij grootendeels de bochtige tunnel, die op de Noordstatie uitloopt, verdwijnt. Dit deel der lijn, eerst ontworpen op de helling van het Maalbeekdal, zou vervangen worden door eene uitgeholde lijn op den afloop der Zenne, tusschen de Sint-Servaaskerk en Schaarbeek's Gemeentehuis, langs de glooiing gemiddeld op 6 meter diepte, voortloopen, om zich met eene bocht van 250 meter te begeven naar de nieuwe Noordstatie.

Met dit veranderd plan doorsteekt men talrijke straten die de Brabant- en de Gallaitstraat verbinden met de Koningstraat, en daartoe dienen talrijke huizen te worden afgebroken.

Het eenig gevolg ware de Rogierstatie te behouden, bijgevolg het Josaphatdal te sparen. Doch al de andere bezwaren blijven bestaan.

Nog valt op te merken dat het ontwerp enkel twee banen voorziet tusschen Schaarbeek en Brussel-Noord, voor de drie lijnen van Gent, Antwerpen en Leuven, wat blijkbaar ontoereikend is. Eindelijk dient vastgesteld te worden dat, voor die verbinding, dwars door den Brusselschen omtrek, van de gaffelscheiding naar Leuven tot de Zuidstatie, niet inbegrepen het afleiden van den Ooster ringspoorweg en de verbindingsdriehoeken, 9,100 meter nieuwe lijnen zijn te leggen in plaats van 3,000 met het aangenomen ontwerp.

De kosten zouden onvergelykelyk meer bedragen.

Daarenboven is er met dat ontwerp geene middenstatie, het is zeer kronkelig, onmogelyk voor de exploitatie, uit hoofde van de overdreven hellingen aan de zijde van Schaarbeek, en het veroorlooft niet het hart van Brussel te bedienen.

Deze weinige bedenkingen volstaan om het ontwerp te doen afwijzen. Bij nader onderzoek, zou men er nog andere gebreken aan vinden.

Het denkbeeld van den heer Maréchal, naar zijn eerste ontwerp, was om de Noordstatie te maken tot de eenige reizigersstatie te Brussel.

Met de door hem sedert dien aangebrachte verandering, handhaaft hij de Zuidstatie; doch in die onderstelling, beantwoordt de plaats voor de rangeerstatie, die te pas kwam in het eerste stelsel, niet meer aan hare bestemming.

VIII. — *Ontwerp der heeren Rau, bouwmeester, en Zwicker.*

Dit ontwerp, door de stellers niet medegedeeld aan het Spoorwegbestuur, begrijpt, evenals het ontwerp van den heer Müllender, de uitdieping der Noord- en der Zuidstatie. Aan den uitgang van eerstgemelde zou de lijn niet naar de Nieuwstraat loopen, maar wel links, om onder eene nieuw te maken straat tot aan de Elisabethkazerne voort te loopen, op welker plaats eene onderaardsche zoogenoemde middenstatie zou staan. Boven die statie, eene nieuwe Beurs. Van daar zou de lijn, onder eene nieuwe groote laan, tot aan het kruis van den Warmoesberg en de Bestormstraat voortloopen, vervolgens door de wijk der Beenhouwersstraat tot aan de Beurs, van waar zij, langs de Zuidstraat en de Zuidlaan, de richting van den heer Müllender zou volgen.

Dus loopt de lijn, evenals de door den heer Müllender ontworpen, onder den grond of is diep uitgehaald in het Zennedal.

Zij lokt dezelfde tegenwerpingen uit en is om dezelfde reden af te wijzen.

IX. — *Ontwerp van den heer Fœttinger, bouwmeester.*

Het ontwerp van den heer Fœttinger gaat uit van eene onjuiste opvatting der rol en der inrichtingen van eene middenstatie in 't hart eener groote stad.

« Eene middenstatie, schrijft de heer Fœttinger, zou, om wezenlijke » diensten te bewijzen, alle vereischte inrichtingen moeten hebben, als daar » zijn bewaarplaats voor rijtuigen, loodsen voor locomotieven, magazijnen, » werkplaats, enz., groot genoeg om alle latere behoeften te bevredigen, en » hoeven te kunnen dienen tot aanvangslijnen voor alle internationaal ver- » keer, tevens recht doorlopend.

» Daar het onmogelijk is zulke statie in 't midden der stad te bouwen, » en de afstand van Noord tot Zuid enkel 2,850 meter bedraagt, acht ik eene » tussenstatie, die niet beantwoordt aan bovenvermelde vereischten, » onnoodig en zullen de door haar te bewijzen diensten nooit in verhouding » staan tot de overgrootte sommen die zij kosten zou.

» In vele omstandigheden, zou men uit de middenstatie bijtreinen moeten » doen afrijden, aan de geregelde treinen rijtuigen moeten toevoegen » of er afnemen, wat groot tijdverlies is voor reizenden en stoornis in den » dienst. »

Dat is voorwaar niet de rol eener middenstatie: daartoe dienen de uiterste rangeerstatieën.

Met het ontwerp van den heer Fœttinger blijven de Noord- en de Zuidstatieën waar zij staan en wordt de Groendreefstatie voor reizigers ingericht. Deze zou ten naasten bij het voorkomen en de schikking hebben, voor Brussel-Noord voorgesteld.

De drie statieën zouden banen hebben voor doorrijdende treinen, doch ook achttien slotbanen, voor treinen gemaakt in of bestemd naar eene of andere van die statieën, zoodat al de bezwaren van niet doorlopende statieën grootendeels blijven bestaan ter Noord- en ter Zuidstatie, en daarenboven ter nieuwe Groendreefstatie zouden ontstaan.

De door den heer Fœttinger voorgestelde verbindingslijn Noord-Zuid ontleent vooreerst aan het ontwerp der Regeering den zijuitgang ter Noordstatie, boven de Brabantstraat, en verder het grootste deel der door den heer Vanderswalmen aangeduide lijn. 't Is als 't ware eene eenvoudige paring van twee plannen, met een verschil aan den ingang der Zuidstatie, die, evenals de Noordstatie, nagenoeg 7 meter wordt opgehoogd.

In tunnel loopt de lijn van aan de Groenstraat, en ondersteld dat de middenstatie nabij het Academiën-Paleis staat, ter zelfde diepte als met het ontwerp Vanderswalmen; dan zou er tusssen beide punten 12 millimeter per meter helling bestaan, wat in de kromten met 250 meter krommingstraal overeenkomt met eene wezenlijke helling van meer dan 15 millimeter, volstrekt onaanneembaar, vooral in een tunnel.

Tusssen de middenstatie en het uiteinde des tunnels, door den heer Fœttinger in de Engelandstraat voorzien, ware er 13 millimeter helling

nog gedeeltelijk op bocht met 230 meter krommingstraal, dus werkelijk 16 millimeter, met het oog op den weerstand aan trekking.

Tusschen de Engelandstraat en de verhoogde Zuidstatie ware er eene heling van ongeveer 16 millimeter met bocht van 230 meter krommingstraal, dus eigenlijk bij de 20 millimeter.

Dit verhoogde deel zou allen rechten toegang van de Merodestraat en de Ruslandstraat naar de Singellaan afsnijden.

De verhoogde Groendreefstatie sluit aan, naar het ontwerp, met de Noordstatie door de bestaande verbinding, die opgehoogd moet worden tot boven den Antwerpschen steenweg, de Gaucheret- en de Jollystraat, de Vooruitgangstraat en de nieuwe laan, op de te overwelden Zenne aan te leggen.

Doch met die verhooging, moet men door de Koninginnelaan, op nagenoeg 5 meter boven dezer profiel, bijgevolg neemt men haar schoon uitzicht weg.

Dus is die schikking niet aan te nemen.

Daarenboven voorziet de heer Fœttinger eene nieuwe verbinding, van de Noordstatie naar den Wester ringspoorweg, en van daar naar de lijn op Gent, vóór de nieuwe Groendreefstatie heen.

Die verbinding zou gansch de nieuwe havenwijk doorrijden alsmede de goederenstatie en verheven liggen in de Picardstraat, welke toe- en uitgang zou geven voor de nieuwe goederenstatie. De pijlers van de daar te bouwen brug zouden het rijtuigenverkeer belemmeren, op een weg waar het uiterst druk zal zijn.

Ook is te wijzen op de gebrekkige inrichting der drie statien, waar het overstappen van reizigers tusschen doodlopende wegen en doorlopende, uiterst lastig en traag zou wezen.

Dus is het ontwerp af te wijzen, omdat de verbindingslijn onbruikbaar zou zijn voor zware treinen, in onaanneembare mate het uitzicht der stad bederven en omdat de statien gebrekkig ingericht zouden zijn.

In de oplossing, door den heer Fœttinger voorgesteld, vindt men de drie volgende stelsels :

- 1^o Doorlopende statien, als met het ontwerp der Regeering;
- 2^o Zoogezegd doorlopende statien, voor treinen die te Brussel doodloopen;
- 3^o Statien met terugkeering.

Die schikking komt niet overeen met de behoeften eener goede exploitatie.

X. — *Ontwerp van den heer D. Motte, teekenaar.*

De heer Motte maakte twee ontwerpen op : het eene tot rechtstreeksche verbinding van Noord- en Zuid met middenstatie nabij de Beurs, in 1900 verschenen; het ander, den 50ⁿ Juli 1901 bij het Departement ingediend, strekt, volgens steller, om het doodloopen en de belemmering ter Noord- en ter Zuidstatie weg te nemen, zonder rechtstreeksche verbinding.

Het ontwerp tot rechtstreeksche verbinding gaat uit van dezelfde opvatting als die der heeren Müllender, de heeren Dalk en Dewit en andere ontwerpers van plannen tot onderaardsche verbinding door de benedenstad. 't Is als 't ware eene rechte lijn, op den plattegrond der stad getrokken tusschen de Noord- en de Zuidstatie, met vermijding van de schikkingen van vroegere ontwerpen.

Het plan van den heer Motte is als 't ware enkel eene wijziging van bovenvermelde ontwerpen.

Evenals deze, voorziet het de verlaging der Zuid- en der Noordstatie, en tusschen deze slechts twee hoofdbanen in tunnel onder de huizen tusschen de Nieuwstraat, de Oudkleerkoopersstraat, de Zuidstraat en de Zuidlaan eenerzijds, de Noord-, Anspach- en Henegouwlaan anderzijds, aldus loopende onder gebouwen met talrijke verdiepingen en van hooge waarde, en onder de Finisterrekerk, de Beurs, het Zuid-Paleis.

Tegen dat ontwerp zijn al de redenen aan te voeren, die reeds werden aangehaald tegen het ontwerp Müllender en tegen al die welke de alluviumgronden van het dal doorloopen, en tevens merkelijke verlaging van den vloer der Noord- en Zuidstatie vergen.

Het tweede ontwerp, door den heer Motte overgelegd, vergt niet meer eene noodzakelijke onderaardsche verbinding tusschen Noord- en Zuid.

Volgens steller, kan men die verbinding bekomen door middel van een electrischen tramweg op vlakken grond, die in iedere uiterste statie zou dringen mits tusschen beide de bestaande sporen der middenlanen te bezigen.

Met dat stelsel worden, volgens den ontwerper, de banen ter Noordstatie 3 meter verlaagd. Om het programma te verwezenlijken, zou de verlaging 6 meter moeten bedragen, ten einde onder de Rogierplaats door te kunnen.

De Noordstatie in haren huidige omvang behouden, nauwelijks vergroot door kleine zijstrooken, zou zestien sporen hebben in plaats van de veertien bestaande.

De gaanpaden om in en uit te stappen, zouden slechts 5^m,50 breed zijn, uitgenomen waar de steunpijlers der overdekte statie staan, en deze paden zouden 7^m,50 breedte hebben.

De banen worden onderverdeeld in gekoppelde groepen, voor aankomende en vertrekkende treinen. De banen 1 en 2 zouden dienen voor aankomende, de banen 3 en 4 voor afrijdende, en zoo verder. Aldus krijgt men zestien banen in drie hoofdgroepen van vijf, zes en vijf banen, de eene voor aankomende, de andere voor vertrekkende treinen, iedere groep uitlopende op twee niet doorlopende rangeerbanen, grootendeels onder de Rogierplaats, tot aan de rooilijn der huizen langs de Kruidtuinlaan. Aan haar uiteinde, zouden beide banen eene draaischijf voor locomotieven hebben.

De steller beschrijft aldus de wijze om de statie te gebruiken :

« De trein komt aan op eene der aankomstbanen A, houdt stil zoodat
» het eerste rijtuig niet verder staat dan het uiteinde der kaai, de machine
» aldus op halflengte van de hellende banen.

» Eenmaal de reizigers uitgestapt, rijdt de trein onder den grond der
 » statie, alsmede in een der tunnels, tot het oogenblik dat de machine op de
 » draaischijf staat, die behoorlijk is te plaatsen.

» Dan wordt de sleeper afgescheiden van den trein, de schijf wordt
 » zooveel gedraaid als het behoort, locomotief en tender loopen op de
 » vrije baan in den tunnel en plaatsen zich aan het ander uiteinde van
 » den trein.

» Er wordt aangehaakt, tusschen den tender en den achterwagen, die
 » aldus voorwagen wordt, en de machine trekt over eene der 200 meter
 » straalbreede bochten, op de vrije baan, aangeduid onder die van waar
 » treinen afrijden.

» Met of zonder trein, loopt de locomotief naar de loods of kan den trein
 » voor eene andere reis slepen.

.

» Tien minuten stellende om de aankomstbaan vrij te maken en den
 » trein op eene afvaartbaan te brengen, zou men op een dag van twaalf
 » uren, gedurende welke de treinen elkander om de tien minuten kunnen
 » opvolgen, op de zestien banen ter Noordstatie nagenoeg 1,100 treinen
 » per dag kunnen toelaten, of driemaal zooveel als thans. ».

.

Deze weinige aanduidingen laten oordeelen over de practische waarde
 der oplossing. Vooreerst vergt zij dat de vloer der statie 6 meter lager ligt,
 wat in aangespoelden grond schier niet is te doen, zooals reeds werd
 gezegd.

De statie heeft maar zestien banen, terwijl de reeds ontoereikende er
 veertien telt. Des te meer ware dit ontoereikend, daar de uitgelegde wijze van
 handelen, zelfs opdat een binnenrijdende trein versteken kan worden, vergt
 dat eene aanvoer- en eene afvaartbaan vrij zijn, terwijl thans een aankomende
 trein eenvoudig deinst tot op een ontwijkingspoor, zonder eene
 andere baan langs het gaanpad te behoeven.

De breedte van 5^m,50 voor de gaanpaden is op verre na niet toereikend.
 De lengte voor de doodlopende banen evenmin. Zooals er thans reeds
 treinen bestaan, is er reeds eene vrije lengte van 250 meter noodig.

Ondanks de bewering van den steller, kan geen reisgoed onder den grond
 worden geladen of gelost, terwijl de machine keert en terugrijdt, omdat de
 voorste pakwagen der aankomende treinen in tunnels zit die enkel breed
 genoeg zijn voor het in- en uitrijden der treinen, zonder zijkaaien voor de
 goederenkarren. Hetzelfde geldt voor de slotwagens der afrijdende treinen.

Elf honderd treinen per dag, door den heer Motte opgegeven als kunnende
 in de statie worden toegelaten, onderstelt dat er in den ganschen dag op
 iedere baan om de tien minuten een trein kan aankomen en ook van iedere
 afvaartbaan een trein uitrijden.

Gesteld dat het keeren tien minuten duurt, dan ware zijne rekening
 maar juist, zoo er aan 't hoofd van iedere baan eene eigene rangeerbaan
 ware, opdat iedere aankomende trein, nadat de reizigers zijn uitgestapt,
 onmiddellijk op de baan kan komen die uitloopt op eene draaischijf.

Met de opgegeven schikking is dit niet. De banen zijn derwijze gegroepeerd, dat drie voor de aankomst uitloopen op eene zelfde deinsbaan voor den trein. Daar iedere trein tien minuten rangeerens vergt, iedere groep doodlopende banen kan enkel zesmaal per uur dienen tot rangeeren, dus nagenoeg achttienmaal voor de drie groepen of twee honderd zestienmaal op twaalf uren tijds.

Dus heeft de statie theoretisch maar het derde van het door den heer Motte opgegeven vermogen, dus ten naasten bij wat zij thans vermag, en feitelijk tot nog veel minder, vermits het treinenverkeer verre van regelmatig is verdeeld over den ganschen duur van den dienst en dat alle aankomende treinen niet onmiddellijk kunnen vertrekken zonder eerst versteken te zijn.

Kortom, de voorgestelde statie verschilt niet hoofzakelijk van gewone niet doorlopende, en nog veel minder van dezulke waar, evenals in Saint-Lazare te Parijs, de inrijdende treinen onmiddellijk weggrijden van de aanvoerbaan, na 't keeren van de locomotief. Haar vermogen voor het verkeer blijft steeds zeer gering.

Daarenboven wordt in de voorgestelde exploitatiewijze geen rekening gehouden met het veranderen van machine of van lengte der treinen noch met het bevoorraden of met de motoren, enz.

De Zuidstatie ware ingericht als de Noordstatie.

(136)

BIJLAGE B.

**Boringen voor de Verbinding van Brussel-Noord en -Zuid
volgens het aangenomen ontwerp.**

VERKORTINGEN :

h.	hard.	d.	droog.
l. z.	lichtelijk zacht.	l. v.	lichtelijk vochtig
z.	zacht.	v.	vochtig.
dr.	driftzand.		

I

5 April 1901.

Staats Kruidtuin.

Hoogte : 29,585.

1	Zwartachtig bruin omgewerkt zand	h., d.	0,00	Omgewerkt (0), 4 ^m ,40.
2	Brusselsche omgewerkte zandsoorten en zandsteen	h., d.	1,00	
3	Id.	h., d.	2,00	
4	Id.	h., d.	3,00	
Spoor			3,88	
5	Kleizandsoorten	h., d.	4,00	Iepersche vorming (1d), 8 ^m ,40.
6	Grijsachtige matig bonte zandklei met witte stofjes	h., d.	4,40	
7	Fijn geelachtig kleizand	h., d.	4,70	
8	Fijn geelgrijs zand met eenige fijne glimmerkrassen	l. z., v.	5,80	
Weinig overvloedig water op 6 ^m ,50.				
9	Fijn geelgrijs zand met eenige fijne glimmerkrassen	l. z., v.	7,00	
10	Id.	l. z., v.	8,00	
11	Id.	l. z., v.	9,00	
12	Geelgrijs kleizand met eenige fijne glimmerkrassen	h., d.	9,90	(1dm), 0 ^m ,70.
13	Geelgrijs zand met kleideelen	h., d.	11,00	
14	Id.	h., d.	12,00	
15	Geelgrijs zandklei	h., d.	12,80	
Water op 13 ^m ,50.				
16	Fijn geelgrijs zand	l. z., v.	15,50	
Het water stijgt in de buizen tot op 9 ^m ,50 van den grond.				

17	Fijn geelgrijs zand	l. z., v.	14,50	
18	Id.	l. z., v.	15,50	
19	Id., met kleine witachtige scherven.	l. z., v.	16,50	
20	Fijn geelgrijs zand	z., v.	17,50	
21	Fijn grijsachtig zand	z., v.	18,50	
22	Id.	z., v.	19,50	
23	Fijn geelgrijs zand	z., v.	20,50	Iepersche vorming (Id), 11 ^m ,50.
24	Geelgrijs kleizand.	h., d.	20,70	
25	Id.	h., d.	21,70	
26	Fijn grijsachtig zand	l. z., v.	22,50	
27	Matig kleihoudend geelgrijs zand	h., d.	23,00	
28	Fijn geelgrijs zand	l. z., v.	23,40	
29	Fijn grijsachtig zand	z., v.	24,50	
	Id. tot op		25,00	

II

10 April 1901.

Staats Kruidtuin.

Hoogte : 52,01.

1	Omgewerkt geelachtig bont zwartgrijs zand.	h., d.	0,00	Omgewerkt (O), 2 meter.
2	Id., met zandsteen.	h., d.	1,00	
3	Omgewerkt witgrijs zand met scherven zandsteen	h., d.	1,50	
4	Lichtgrijs kwartszand met zandsteen.	h., l. v.	2,00	Brusselsche vorming (B), 1 meter.
5	Geel zand met zandsteen.	h., l. v.	2,80	
	Overvloedig water op 3 meter.			
6	Geelgrijze zandklei	h., d.	3,00	Iepersche vorming (Idm), 2 ^m ,20.
7	Id.	h., d.	4,00	
8	Id.	h., d.	5,00	
9	Fijn geelgrijs zand	l. z., v.	5,20	
	Water op 5 ^m ,20, in de buizen opstijgend tot op 5 ^m ,80 van den grond.			
10	Fijn geelgrijs zand	l. z., v.	6,00	
	Spoor 6,26			
11	Id. met een fijn kleistreepje	l. z., v.	7,00	(Id), 5 ^m ,50.
12	Fijn geelgrijs zand	l. z., v.	8,00	
13	Id.	l. z., v.	9,00	
14	Geelgrijs kleizand.	h., d.	9,40	
15	Fijn geelgrijs zand	l. z., v.	10,00	
16	Geelgrijs kleizand op boetseerlei trekkend.	h., d.	10,70	
17	Fijn geelgrijs zand	h., d.	12,00	(Idm), 1 ^m ,50.
18	Id.	l. z., v.	13,00	
19	Id.	l. z., v.	14,00	
	Id. tot op		15,00	(Id), 3 meter.

III

15 April 1901.

Staats Kruidtuin.

Hoogte : 33,04.

1	Zand met stukken baksteen en keien omgewerkt	.h., d.	0,00	Omgewerkt (0), 6 meter.
2	Id.	.h., d.	1,00	
3	Id.	.h., d.	2,00	
4	Eenigszins vuil geelachtig kwartszand met min of meer omgewerkte zandsteen.	.h., d.	3,00	
5	Geel kwartszand met zandsteen	.h., d.	3,50	
6	Id. met een silexkei ?	.h., l. v.	4,80	
Weinig overvloedig water op 5 ^m ,50.				
7	Kwartszand en zandsteen met zwartstof dat het als omgewerkt doet voorkomen	.h., l. v.	5,30	Brusselsche vorming (B), 0 ^m ,50.
8	Geel kwartszand	.h., v.	6,00	
9	Lichtelijk verhard fijn geelachtig zand.	.h., d.	6,50	
10	Id.	.h., d.	7,50	Iepersche vorming (Id), 1 ^m ,50.
11	Geelgrijze boetseerlei	.h., d.	7,80	
12	Id.	.h., d.	9,00	
Spoor			9,29	(Idm), 1 ^m ,70
13	Fijn geelgrijs zand	.l. z., v.	9,50	(Id), 7 ^m ,50.
Weinig overvloedig water op 9 ^m ,50				
14	Id.	.l. z., v.	10,50	
15	Id.	.h., d.	11,00	
16	Id.	.h., d.	12,00	
17	Id.	.l. z., v.	13,00	
18	Geelgrijs kleizand	.h., d.	13,90	
19	Fijn geelgrijs zand	.h., l. v.	14,80	
20	Id.	.h., d.	16,00	
	Id tot op		17,00	

IV

19 April 1903.

Staats Kruidtuin.

Hoogte : 35,915.

1	Omgewerkte zand en zandsteen	.h., d.	0,00	Omgewerkt (0), 5 ^m ,20.
2	Id.	.h., d.	1,00	
3	Id.	.h., d.	2,00	
4	Id.	.h., d.	3,00	
5	Id., met brokken baksteen	.h., d.	4,00	
6	Omgewerkte zand- en zandsteensoorten	.h., d.	5,00	

7	Geel kwartszand	.h., l. v.	5,20	} Brusselsche vorming (B), 0 ^m ,30.
8	Geelgrijze zandklei	.h., d.	5,50	
9	Boetseer- id.	.h., d.	6,50	} Iepersche vorming (Idm), 1 ^m ,30.
10	Fijn geelgrijs zand	.h., d.	6,80	
11	Id.	.h., v.	8,00	} Iepersche vorming (Id), 11 ^m ,20.
Heel weinig overvloedig water op 8 meter.				
12	Fijn geelgrijs zand met een fijn kleistreepje	.h., d.	8,70	
Spoor 9,915				
13	Fijn geelgrijs zand	.h., l. v.	10,00	
14	Geelgrijs kleizand	.h., d.	11,00	
15	Fijn geelgrijs zand	.h., l. v.	11,70	
16	Id.	.l. z., v.	12,50	
Water in de huizen opstijgend tot op 8 meter van den grond.				
17	Matig kleihoudend fijn geelgrijs zand	.l. z., v.	14,00	
18	Id.	.h., l. v.	15,00	
19	Id.	.h., d.	15,50	
20	Fijn geelgrijs zand	.h., l. v.	15,80	
21	Id.	.h., d.	16,30	
22	Id., matig kleihoudend	.h., d.	10,00	
	Id., tot op		18,00	

V

1^{sten} Mei 1901.*Boring in het huis der Pacheco-sstraat, n^o 35.*

Hoogte : 32,54.

1	Omgewerkt zwartachtig zand.	.h., d.	0,00	} Omgewerkt (O), 1 ^m ,30.
2	Vuil geelachtig kwartszand	.h., d	1,00	
3	Geelachtig kwartszand	.h., d.	1,50	
4	Id. bleeker met gletscher zandsteen	.h., d.	2,50	} Brusselsche vorming (B), 2 ^m ,50.
5	Id.	.h., d.	3,50	
6	Bont geelgrijze zandklei.	.h., d.	4,00	} Iepersche vorming (Idm), 1 ^m ,20.
7	Id.	.h., d.	5,00	
8	Fijn geelgrijs zand	.h., l. v.	5,20	} Iepersche vorming (Id), 19 meter.
Heel weinig overvloedig water op 5 ^m ,60.				
9	Matig chloriethoudend fijn geelgrijs zand.	.h., v.	6,00	
10	Fijn geelgrijs zand	.h., l. v.	7,00	
Spoor 7,29				
11	Id. met een fijn kleistreepje	.h., d.	7,50	
12	Id.	.l. z., v.	8,00	
13	Fijn geelgrijs kleizand	.h., d.	8,50	
14	Fijn geelgrijs zand	.h., l. v.	9,60	

15	Fijn geelgrijs zand	l. z., v.	10,30	
	Water op 10 ^m ,50 opstijgend in de buizen tot op 7 meter van den grond.			
16	Fijn geelgrijs zand	l. z., v.	11,30	
17	Id.	l. z., v.	12,30	
18	Id.	l. z., v.	13,30	
19	Id.	l. z., v.	14,30	
20	Id., matig kleihoudend	h., d.	15,00	
21	Id.	h., d.	16,00	
22	Id.	h., d.	17,00	
23	Id., ietwat kleihoudend.	l. z., v.	17,90	Iepersche vorming (Id), 19 meter.
	Water op 18 meter, opstijgend in de buizen tot op 10 ^m ,50 van den grond.			
24	Fijn geelgrijs zand	z., v.	18,20	
25	Id., lichtelijk opstijgend in de buizen.	z., v.	19,00	
26	Fijn geelgrijs zand.	z., v.	20,00	
27	Id. id. kleizand.	h., d.	21,00	
28	Fijn geelgrijs zand sterk opstijgend in de buizen	z., v.	21,80	
29	Fijn geelgrijs kleizand	h., d.	22,30	
30	Id.	h., d.	23,00	
31	Fijn geelgrijs zand.	l. z., v.	23,00	
32	Geelachtige zandklei	h., d.	24,20	
33	Fijn geelgrijs zand.	z., v.	25,00	(Idm), 0 ^m ,80.
34	Id.	z., v.	26,00	
35	Fijn blauwgrijs zand	l. z., v.	26,50	
36	Fijn blauwgrijs kleizand.	h., d.	27,00	
37	Id.	h., d.	28,00	
38	Id.	h., d.	29,00	
39	Id.	h., d.	30,00	
40	Id.	h., v.	30,50	
	Water op 30 ^m ,50, opstijgend in de buizen tot op 8 ^m ,50 van den grond.			
41	Fijn blauwgrijs zand	h., d.	31,30	
42	Id.	l. z., v.	32,00	
43	Id.	l. z., v.	33,00	(Id), 15 ^m ,80.
44	Id., ietwat opstijgend in de buizen.	z., v.	34,00	
45	Matig kleihoudend fijn blauwgrijs zand	h., d.	34,20	
46	Id.	h., d.	35,00	
47	Id.	h., d.	36,00	
48	Id.	h., d.	37,00	
49	Id.	h., d.	38,00	
50	Fijn blauwgrijs kleizand.	h., d.	39,00	
51	Id.	h., d.	40,00	
52	Donkergrijze klei, lichtelijk boetseerklei	h., d.	40,80	
53	Id., ietwat meer boetseerklei	h., d.	42,00	
54	Donkergrijze zandklei.	h., d.	43,00	(Ic), 6 ^m ,20.
55	Id.	h., d.	44,00	

56	Donkergrijze schilferige boetseerklei	h., d.	44,60	} (Ic), 6 ^m ,20.
57	Id.	h., d.	45,50	
58	Id.	h., d.	46,50	
	Id. tot op		47,00	

De boring geschiedde zonder buizen van af 35 tot 47 meter.

VI

8 Mei 1901.

Pl. Brussel. — Boring in den hof der drukkerij, Pachecostraat, n^o 69.

Hoogte : 33,87.

1	Omgewerkte zand, baksteen en kalk.	h., d.	0,00	1,00	} Omgewerkt, 1 ^m ,90.
2	Id., met gletscher zandsteen	h., d.	1,00	0,90	
3	Geelachtig kwartszand met gletscher zandsteen	h., d.	1,90	1,10	} Midden Eoceen. Brusselsche vorming (B), 6 ^m ,10.
4	Id.	h., d.	5,00	1,00	
5	Id.	h., d.	4,00	0,40	
6	Id.	h., d.	4,40	0,80	
7	Id.	h., d.	5,20	0,80	
8	Id., met gekwetste gletscher zandsteen.	h., d.	6,00	1,00	
9	Witachtig kwartszand	h., v.	7,00	1,00	
	Heel weinig overvloedig water.		7,50		
10	Geelachtige zandklei en witachtig zandsteen	h., d.	8,00	1,00	} Laagste Eoceen. Iepersche vorming (Id), 8 meter.
11	Grijsachtig bonte geelachtige zandklei.	h., d.	9,00	0,80	
12	Fijn grijsachtig zand	l. z., v.	9,80	1,20	
	Heel weinig overvloedig water.		9,80		
	Spoor		10,12		
13	Fijn grijsachtig zand	l. z., v.	11,00	1,00	} Laagste Eoceen. Iepersche vorming (Id), 8 meter.
14	Matig ijzerhoudend grijsachtig zand.	l. z., v.	12,00	0,50	
15	Matig kleihoudend geelgrijs zand.	h., d.	12,50	0,80	
16	Fijn grijsachtig zand	l. z., v.	13,50	0,70	
17	Fijn geelgrijs zand, lichtelijk opstijgend in de buizen.	l. z., v.	14,00	0,80	
18	Matig kleihoudend fijn geelgrijs zand	h., d.	14,80	0,70	
19	Id.	l. z., v.	15,50	0,50	
	Id. tot op		16,00	16,00	

VII

Pl. Brussel. — Boring in de kleine schuilplaats der kazerne van de Grenadiers op den hoek van de Zavelstraat en den Sioensberg.

Hoogte : 26,72.

1	Omgewerkte zand, baksteen en-Brusselsche zandsteen.	h., d.	0,00	} Omgewerkt, 2 ^m ,50.
2	Id.	h., d.	1,00	
	Spoor		1,85	
3	Id.	h., d.	2,00	

4	Grijsachtig en geelachtig kwartszand, met gleischer zandsteen en gerolde vuursteenkeien	h., l. v.	2,50	} Laagste vierde- vormingstijdperk. Kempische vorming, 020. 3 ^m ,50.
5	Id.	h., l. v.	3,50	
6	Witgrijs verhard slijkzand	h., d.	4,00	
7	Geelachtig kwartszand, uit Brusselsche vorming	h., l. v.	5,00	
8	Id., met zandsteen en keien	h., v.	5,30	
	Weinig overvloedig water		5,50	
9	Fijn geelgrijs zand	l. z., v.	6,00	} Laagste Eocéen. Iepersche vorming (ld), 2 meter.
10	Id., lichtelijk opstijgend in de buizen	z., v.	7,00	
	Tot op		8,00	

VIII

14 Mei 1901.

Pl. Brussel. — Boring op den hoer der kazerne van de Grenadiers.

Hoogte : 31,36.

1	Omgewerkte grijs kwartszand, stukken kolen en bak- steen	h., d.	0,00	1,00	} 1 meter omgewerkt.
2	Geele klei	h., d.	1,00	1,00	
3	Id.	h., d.	2,00	0,60	} Laagste Eocéen Iepersche vorming (ldm), 1 ^m ,60.
4	Fijn geelgrijs zand	h., d.	2,60	0,90	
5	Id., matig chloriethoudend	h., l. v.	3,30	1,00	
6	Id., met eenige fijne glimmerkrassen	l. w., v.	4,50	1,00	
	Weinig overvloedig water		5,00		
7	Fijn geelgrijs zand, met eenige fijne kleistreepjes	h., d.	5,30	0,30	
8	Fijn geelgrijs kleizand	h., d.	6,00	0,80	
Spoor			6,76		
9	Fijn grijsachtig zand	l. w., v.	6,80	0,70	
	Weinig overvloedig water		7,50		
10	Fijn grijsachtig zand, met kleiachtige gedeelten	h., v.	7,50	0,70	} (ld), 12 ^m ,90.
11	Fijn grijsachtig zand	l. w., v.	8,20	0,80	
12	Id.	l. w., v.	9,00	1,00	
13	Id.	l. w., v.	10,00	0,80	
14	Id., met gedeelten boetscerklei	h., d.	10,80	1,20	
15	Id., met kleiachtige gedeelten	h., d.	12,00	0,70	
16	Fijn grijsachtig zand	w., v.	12,70	1,50	
17	Id.	l. w., v.	14,00	1,00	
18	Id., matig chloriethoudend	l. w., v.	15,00	0,50	
	Id., tot op		15,50	15,50	

IX

18 Mei 1901.

Pl. Brussel. — *Boring op den koer van Staats spoorwegkantoren,
Berlaimontstraat, n^r 14.*

Hoogte : 33,24.

1	Omgewerkte vuilgrijs zand en baksteen	h, d.	0,00	1,00	Omgewerkt, 6 ^m ,30.
2	Id.	h, d.	1,00	1,00	
3	Id., met zandsteengruis	h, d.	2,00	1,00	
4	Id., met kalk.	h, d.	3,00	1,00	
5	Id.	h, d.	4,00	1,00	
6	Id.	h, d.	5,00	1,00	
7	Id.	h, d.	6,00	0,30	
8	Matig chloriethoudend fijn grijsachtig zand	h, d.	6,30	0,70	Zand tot de lepersche vorming behoorende, 8 ^m ,20.
9	Id.	h, l. v.	7,00	1,00	
10	Id.	h, l. v.	8,00	1,00	
Spoor			8,50		
11	Id., soms wat verhard.	h, l. v.	9,00	1,00	
12	Id.	h, l. v.	10,00	0,80	
13	Id., met gedeelten klei.	h, d.	10,80	1,20	
14	Id.	h, d.	12,00	0,50	
Heel weinig overvloedig water.			12,50		
15	Matig chloriethoudend fijn grijsachtig zand	l. z., v.	12,50	0,50	
16	Id.	l. z., v.	13,00	1,00	
17	Id., soms wat verhard.	l. z., v.	14,00	0,50	
	Id., tot op		14,50		

X

21 Mei 1901.

Pl. Brussel. — *Boring op den koer van den heer Maes, Langewagenstraat, n^r 15.*

Hoogte : 31,85.

1	Omgewerkt zwartachtig zand met kalkgruis	h, d.	0,00	1,00	Omgewerkt, 2 ^m ,20.
2	Omgewerkte laag zand en klei.	h, d.	1,00	0,80	
3	Id., met geelachtigen kiezel, zandsteengruis en keien.	h, d.	1,80	0,40	
4	Geele zandklei.	h, d.	2,20	0,80	Laagste vierde vormingstijdperk. Kemische vorming 920, 6 ^m ,40.
5	Id., matig chloriethoudend.	h, d.	3,00	1,00	
6	Geel kleizand, matig chloriethoudend.	h, d.	4,00	1,00	
7	Id.	h, d.	5,00	1,00	

8	Geele zandklei	h., d.	6,00	0,80	Laagste vierde vormingstijdperk. Kempische vorming 920, 6 ^m ,40.
9	Id., met scherven zandsteen en keien	h., v.	6,80	1,20	
Spoor			6,85		
	Heel weinig overvloedig water		7,00		
10	Voil geel kwartszand, met scherven zandsteen en eenige keien	h., v.	8,00	0,60	Laagste Eoceen Iepersche vorming. (Id), 5 ^m ,90.
11	Matig chloriethoudend fijn geelachtig zand	l. z., v.	8,60	1,40	
12	Id.	l. z., v.	10,00	0,50	
13	Rood zand tot moerasijzer overgaande	h., d.	10,50	0,50	
14	Fijn grijsachtig zand.	l. z., v.	11,00	1,00	
15	Id.	l. z., v.	12,00	1,00	
16	Id.	l. z., v.	13,00	1,00	
17	Id.	l. z., v.	14,00	0,20	
18	Id., kleizand wordend	h., d.	14,20	0,50	
	Id., tot op		14,30		

XII

29 Mei 1901.

Pl. Brussel. — *Boring op het groot stuk grond van Tusschen-Dag-en-Nacht.*

Hoogte : 29,50.

1	Omgewerkte zand en zandsteen met baksteen	h., d.	00,0	Omgewerkt, 2 meter.
2	Id., zwartachtig	h., d.	1,00	
3	Id., bont en daringachtig	h., d.	2,00	Daring, 0 ^m ,20.
4	Geelachtig kwartszand met ietwat kleihoudende gedeelte	h., d.	2,20	Laagste vierde vormingstijdperk Kempische vorming 920, 3 ^m ,30.
5	Geel kwartszand met scherven zandsteen en gerolde vuursteen- keien	h., l. v.	2,90	
6	Geelachtig kleizand	h., d.	3,40	
7	Id., met zandsteen en gerolde vuursteenkeien	h., l. v.	4,50	
Spoor			4,50	
	Weinig overvloedig water		5,40	
8	Fijn grijsachtig zand.	l. z., v.	5,50	Laagste Eoceen. Iepersche vorming. (Id), 5 ^m ,80.
9	Geelgrijs zand overgaande tot kleizand	h., d.	6,40	
10	Id.	h., d.	7,50	
11	Fijn grijsachtig zand.	l. z., v.	8,40	
12	Id., met gletscher zandsteen, lichtelijk in de huizen opstijgend	l. z., v.	9,00	
13	Fijn grijsachtig zand.	l. z., v.	9,80	
	Id. tot op		11,00	

XIII

6 Juni 1901.

Pl Brussel. — *Boring op het klein stuk grond van Tusschen-Dag-en-Nacht.*

Hoogte : 30,10.

1	Metselwerk	0,00	} Omgewerkt, 1 ^m ,60.
2	Kleizand, met zandsteen en gerolde vuursteen keien h, l. v.	1,60	
3	Bruingeel kleizand met gerolde vuursteen keien h, l. v.	2,30	} Laagste vierde vormingstijdperk. Kempische vorming 920, 2 ^m ,40.
4	Id. h, l. v.	3,30	
	Heel weinig overvloedig water	4,00	
5	Fijn lichtgrijs zand l. z., v.	4,00	} Ieperzand (Id), 2 ^m ,20.
6	Id. l. z., v.	5,00	
Spoor 5,10			
7	Grijsachtig kleizand h, d.	6,20	} (Idm), 2 ^m ,40.
8	Matig ijzerhoudend geelachtig kleizand. h, d.	7,00	
9	Grijsachtig kleizand h, d.	7,80	
10	Zandklei tot donkergrijze boetseerklei overgaande h, d.	8,30	} (Id), 0 ^m ,70.
11	Fijn lichtgrijs zand l. z., v.	8,60	
12	Donkergrijze boetseerklei h, d.	9,30	} (Idm), 0 ^m ,40.
13	Fijn lichtgrijs zand l. z., v.	9,70	
14	Id., lichtelijk in de buis opstijgend. z., v.	10,40	} (Id), 1 ^m ,80.
15	Fijn grijs kleizand h, d.	11,30	
16	Donkergrijs kleizand. h, d.	12,30	} (Idm), 5 ^m ,30.
17	Id. h, d.	13,30	
18	Id. h, d.	14,30	
19	Matig kleihoudend donkergrijs zand h, d.	15,00	
20	Id. h, d.	16,00	} Ieperzand (Id), 6 ^m ,20
	Water in de buizen opstijgend tot op 3 ^m ,30 van den grond . . .	16,80	
21	Matig kleihoudend fijn donkergrijs zand l. z., v.	16,80	
22	Id. h, d.	17,70	
23	Id. h, d.	19,00	
24	Fijn grijs zand in de buizen opstijgend. z, v.	19,50	} Iepersche vorming (Idm), 11 ^m ,30.
25	Id. z, v.	21,00	
26	Id. z, v.	22,00	
27	Donkerder grijs kleizand overgaande tot klei h, d.	25,00	
28	Id. h, d.	24,00	
29	Id. h, d.	25,00	
30	Id. h, d.	26,00	
31	Id. h, d.	27,00	
32	Grijs kleizand h, v.	28,00	
	Heel overvloedig water	28,00	
33	Tamelijk donkergrijs kleizand, overgaande tot klei h, d.	29,00	

34	Donkergrijze zandklei overgaande tot boetseerklei	h., d.	29,50	Iepersche vorming (ldm), 11 ^m ,50.
35	Id.	h., d.	30,50	
36	Id.	h., d.	51,50	
37	Id.	h., d.	32,50	
38	Donkergrijze zandklei.	h., d.	33,50	
39	Donkergrijze klei met aangekleven kwartszand	h., d.	54,50	

L. W. — Mep heeft de boring moeten staken, ten gevolge van het breken van staven onder in den put.

XXII

Pl. Brussel. — *Boring in den hof van het huis der Ursulienenstraat, n^o 49.*

Hoogte : 33,92.

1	Zand en baksteen.	h., d.	0,00	Omgewerkt.
2	Geelachtig kwartszand met zandsteen.	h., d.	2,50	Kempische vorming.
3	Id.	h., d.	5,50	
4	Id.	h., d.	4,50	
5	Geelgrijze zandklei.	h., d.	5,20	
6	Fijn geelachtig zand	h., d.	6,00	
7	Id.	h., l. v.	6,00	
8	Id., met klein schelpsteenzand	h., v.	7,50	
	Weinig overvloedig water.		7,50	
Spoor 8,12				
9	Fijn geelachtig zand en schelpsteenzand.	z., v.	9,00	Ieper-zand.
10	Fijn geelachtig kleizand	h., d.	9,50	
11	Id.	h., l. v.	9,00	
	Weinig overvloedig water.		11,00	
12	Fijn geelachtig zand	z., v.	11,00	
13	Id.	z., v.	11,50	
14	Id., lichtelijk in de buizen opstijgend	z., v.	12,00	
15	Id.	z., v.	13,50	
16	Fijne geelachtige zandklei.	h., d.	14,60	
17	Fijn geelachtig zand	h., l. v.	15,00	
18	Fijn geelachtig kleizand.	h., d.	16,00	
	Id. tot op		17,00	

XXIV

Pl. Brussel. — *Boring in den hof van het huis der Keizerstraat, n^o 27.*

Hoogte : 32,25.

1	Zand, baksteen en zandsteen.	h., d.	0,00	Omgewerkt.
	Weinig overvloedig water.		3,50	

2	Geelachtig kwartszand	h., v.	4,40	} Kempische vorming.
3	Id., met keien	h., v.	6,00	
4	Fijn geelachtig zand	z., v.	7,00	
Spoor 2,25				
5	Id., 1 meter in de buizen opstijgend	z., v.	8,00	} Iepersche vorming
6	Geelachtige zandklei	h., d.	8,90	
	Water		10,30	
7	Fijn geelachtig zand, dat na een kwart uurs rustens, 2 meter opstijgt in de buizen	z., v.	10,30	
8	Fijn geelachtig zand	z., v.	11,00	
9	Id.	z., v.	12,00	
10	Id.	z., v.	13,00	
11	Id.	z., v.	14,00	
	Id. tot op		14,30	

XXV

Pl. Brussel. — *Boring op den koer der School n^r 18, der Schaarbeekstraat.*

Hoogte : 39,87.

1	Zand, baksteen en zandsteen	h., d	0,00	Omgewerkt.
2	Geelachtig kwartszand, met zandsteen	h., d.	5,00	} Brusselsche vorming
3	Id.	h., d.	6,00	
4	Id.	h., d.	7,00	
5	Id.	h., d.	8,00	
6	Id., ietwat vochtig wordende over de 9 ^m ,50.	h., d.	9,00	
7	Geelachtige zandklei	h., d.	9,00	} Ieper-zand.
	Water		11,30	
8	Fijn geelachtig zand	l. z., v.	11,30	
9	Id.	l. z., v.	12,00	
10	Id., lichtelijk opstijgend in de buis	z., v.	12,60	
Spoor 13,50				
11	Fijn geelachtig zand dat, na een kwart uurs rustens, 1 ^m ,50 in de buizen opstijgt.	z., v.	14,00	} Ieper-zand.
12	Fijn geelachtig zand	z., v.	15,00	
13	Fijn geelachtig kleizand.	h., d.	15,30	
	Water		16,30	
14	Fijn geelachtig zand	z., v.	16,30	
15	Id.	z., v.	17,50	
16	Id.	l. z., v.	18,00	
17	Id.	l. z., v.	19,00	}
	Id., tot op		20,00	

XXVI

Pl. Brussel. — *Boring in den hof van het huis
der Trapstraat n^o 46.*

Hoogte : 38,10.

1	Zand, baksteen en zandsteen	.h., d.	0,00	Omgewerkt.
2	Geelachtig kleizand met keien	.h., d.	2,30	Kempische vorming.
3	Geelachtig slijkzand met zandsteen en keien	.h., d.	3,00	
4	Fijn geelachtig zand	.h., d.	4,40	
5	Id., met stukken ijzerzandsteen	.h., d.	6,00	
6	Fijn geelachtig zand	.h., d.	9,00	
7	Id.	.h., l. v.	10,00	
	Weinig overvloedig water		11,30	
8	Fijn geelachtig zand	.h., l. v.	11,50	Ieper-zand.
	Spoor		12,90	
9	Id., lichtelijk in de buis opstijgend	.z., v.	13,00	
10	Fijn geelachtig zand	.z., v.	15,00	
11	Id.	.z., v.	16,00	
12	Id.	.z., v.	17,00	
13	Fijn geelachtig kleizand	.h., d.	17,30	
	Id., tot op		18,00	

XXVII

Pl. Brussel. — *Boring op den koer van het huis
der Goudstraat n^o 19.*

Hoogte : 35,87.

1	Zand en baksteen	.h., d.	0,00	Omgewerkt.
2	Geelachtig kwartzand, met keien	.h., d.	2,60	Kempische vorming.
3	Id.	.h., d.	4,00	
4	Fijn geelachtig, matig kleihoudend zand	.h., d.	5,00	
5	Id.	.h., l. v.	6,50	
	Weinig overvloedig water		8,80	
6	Fijn geelachtig zand	.l. z., v.	8,80	
7	Id.	.z., v.	10,00	Iepersche vorming.
	Spoor		10,67	
8	Fijn geelachtig zand dat, na een kwart uur rustens, 2 meter in de buisen opstijgt	.z., v.	11,50	
9	Fijn geelachtig zand	.z., v.	13,00	
10	Fijn geelachtig sterk kleiachtig zand	.h., d.	13,50	
	Tamelijk overvloedig water		14,70	
11	Fijn geelachtig zand	.l. z., v.	14,70	
12	Id.	.z., v.	16,00	
	Id. tot op		17,00	

XXVIII

Pl. Brussel. — *Boring in den hof van het Duitsch Bierhuis,
Magdalenasteenweg, 60.*

Hoogte : 54,15.

1	Zand en baksteen	.h., d.	0,00	Omgewerkt.
2	Geelachtig kwartszand met zandsteen en keien.	.h., d.	2,00	Kempische vorming.
3	Matig kleihoudend fijn geelachtig zand	.h., d.	2,60	
4	Id.	.h., d.	5,00	
	Weinig overvloedig water		6,50	
5	Fijn geelachtig zand	.l., z., v.	6,50	
6	Id., lichtelijk in de buis opstijgend	.z., v.	7,50	
7	Fijn geelachtig zand	.z., v.	8,50	
	Spoor		9,15	
8	Fijn geelachtig zand, na een kwart uurs rustens, 1 ^m ,50 in de buizen opstijgend.	.z., v.	10,00	Ieper-zand.
9	Fijn geelachtig zand	.z., v.	11,00	
10	Id., 5 meters in de buizen opstijgend	.z., v.	12,00	
11	Fijn geelachtig zand	.z., v.	13,00	
12	Fijn geelachtig kleizand.	.h., d.	13,50	
13	Fijn geelachtig zand	.h., l. v.	14,00	
	Id. tot op		14,50	

XXIX

12 September 1901.

Pl. Brussel. — *Boring op den Reuzenberg.*

Hoogte : 54,51.

1	Omgewerkte zand en baksteen	.h., d.	0,00	Omgewerkt (O), 6 ^m ,80.
2	Geelachtig kwartszand	.h., d.	6,80	
3	Id., ietwat bleeker	.h., l. v.	8,00	
	Spoor		8,50	
4	Id., lichtelijk in de buis opstijgend	.z., v.	9,00	Brusselsche vorming (B), 3 ^m ,10.
	Weinig overvloedig water.			
5	Gletscher zandsteen		9,80	
6	Geelachtige klei	.h., d.	9,90	
7	Fijn geelachtig zand	.l., z., v.	10,80	
8	Geelachtig zand, 1 ^m ,50 in de buis opstijgend	.z., v.	12,00	
9	Id., 2 ^m ,50 opstijgend	.z., v.	13,50	Iepersche vorming (Id), 5 ^m ,10.
10	Id.	.z., v.	14,00	
11	Geelachtig fijn kleizand	.h., d.	14,60	
12	Id., tot op		15,00	

XXX

14 September 1901.

Pl Brussel. — *Boring op den koer van het Sint-Michiels College, in de Ursulienenstraat.*

Hoogte: 27,80.

1	Ongewerkte zandsoorten en baksteen	h, d.	0,00	} Ongewerkt (0), 0 ^m ,50.
2	Geelachtig kwartzand, met gletscher zandsteen	h., d.	0,30	
Spoor 1,10				
3	Geelachtig wit halfijn kwartzand, met gletscherzandsteen		2,00	} Brusselsche vorming (B), 5 ^m ,10.
4	Geel kwartzand, met gletscherzandsteen	h., v.	5,00	
	Weinig overvloedig water		5,60	
5	Lichtgeel halfijn kwartzand, met gletscher zandsteen.	z, v.	4,00	} Iepersche vorming (Id), 5 ^m ,40.
6	Grijsachtig fijn zand	z, v.	5,60	
7	Id.	z, v.	7,00	
8	Id., 1 ^m ,50 in de buizen opstijgend	z., v.	8,00	
9	Id., kleihoudend.	h, d.	8,80	
10	Id., tot op		9,00	

XXXIII

Pl. Brussel. — *Boring in den hof van het huis der Sint-Lazarusstraat, n^o 38.*

Hoogte : 27,80.

1	Zand met zandsteen en baksteen	h., d.	0,00	Ongewerkt.
Spoor 3,00				
2	Geelachtig kwartzand, met zandsteen.	h., d.	4,20	} Brusselsche vorming
5	Id.	h., d.	5,00	
4	Id.	h., v.	6,00	
	Weinig overvloedig water.		6,50	
5	Id.	z, v.	7,00	} Ieperzand.
6	Fijn geelachtig zand	h., v.	7,50	
7	Fijne geelgrijze klei	h., d.	8,10	
8	Fijn geelgrijs zand.	h., l. v.	8,80	
9	Fijn geelgrijs kleihoudend zand	h, d.	9,50	
10	Fijn geelachtig zand	l z, v.	9,60	
	Id. tot op		10,00	

XXXIV

Pl. Brussel. — *Boring op den koer der school Berlaumontstraat, n^o 54.*

Hoogte : 33,30.

1	Zand, baksteen en zandsteen.	h., d.	0,00	}	Omgewerkt.
	Spoor.		8,50		
2	Zand, baksteen en zandsteen.	h. l., v.	0,00	}	Iepersche vorming.
3	Fijn geelachtig zand	h. l., v.	10,00		
	Weinig overvloedig water		11,20		
4	Fijn geelachtig zand	z., v.	11,20		
5	Id., dat, na 1 uur rustens, 2 meter in de buizen opstijgt	z., v.	12,00		
6	Fijn geelachtig kleizand.	h., d.	12,80		
7	Id.	h., d.	14,00		
	Id. tot op		14,50		

XXXV

4 October 1901.

Pl. Brussel. — *Boring in de Sinter-Goedelestraat, rechtover nummer 10.*

Hoogte : 54,32.

1	Muur in groote roode baksteen ter plaatse gemetst	h., d.	0,00	}	Omgewerkt (0), 2 ^m ,10.
2	Geelgrijs fijn zand	h., d.	2,10		
3	Id.	h., d.	4,00	}	Iepersche vorming (Id), 15 ^m ,90.
4	Geelgrijs fijn kleizand.	h., d.	4,50		
5	Geelgrijs fijn zand	h., d.	4,80		
6	Id.	h. l., v.	6,00		
7	Id., matig kleihoudend.	h. l., v.	7,00		
8	Id.	h. l., v.	8,00		
	Weinig overvloedig water op 9 meter.				
9	Id.	h., v.	9,00		
	Spoor.		0,25		
10	Geelgrijs fijn zand	h., v.	10,00		
11	Id., matig kleihoudend.	h., d.	10,40		
12	Id.	h., d.	11,00		
13	Grijs fijn zand.	l. z., v.	12,00		
14	Id.	z., v.	12,60		
	Het zand stijgt 1 ^m ,50 op in de buizen		13,00		
15	Geelgrijs fijn matig kleihoudend zand	h., d.	13,50		
	Tamelijk overvloedig water opstijgend tot op 9 meter van den grond.				
16	Grijsachtig fijn zand	z., v.	14,00		
17	Id., 2 ^m ,50 in de buizen opstijgend.	z., v.	15,00		
	Id. tot op		16,00		