

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 3 JULI 1907.

Begrooting voor het Ministerie van Financiën en Openbare Werken,
dienstjaar 1907 (1).

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER DE BECKER-REMY.

MIJNE HEEREN,

Het oorspronkelijk ontwerp van Begrooting voor het Ministerie van Financiën en Openbare Werken, voor 1907, bedroeg fr.	38,547,557 »
De kredieten, in 1906 toegestaan, bedroegen »	37,613,282 »
Hetzij eene verhooging van fr.	934,275 »

De gewone uitgaven voor het dienstjaar 1907 zijn verhoogd met 1,449,275 frank en bedragen dus, voor dit jaar, in 't geheel 36,622,547 frank, terwijl zij in 1906 slechts 35,173,282 frank bedroegen.

Daarentegen beloopt de uitzonderlijke uitgaven, voorzien voor het dienstjaar 1907, 1,925,000 frank tegen 2,440,000 frank in 1906; zij zijn dus verminderd met 934,275 frank.

Het zijn bijgevolg de gewone uitgaven alleen die toenemen. Tot deze toename wordt aanleiding gegeven door de uitbreiding van de verschillende openbare diensten afhangende van het Ministerie van Financiën en Openbare Werken, door den steeds grooteren bloei van handel en verkeer en door de verhooging van jaarwedden en dagloonen.

In de inleidingsnota, toegevoegd aan het ontwerp van begrooting, worden de verhoogingen, aangevraagd op verschillende artikelen van de Begrooting, verklaard en gerechtvaardigd.

(1) Begrooting, n^o 4 ^{III}.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Harmignie, bestond uit de heeren Biart, Braun, Melot, Ruzette, Verhaegen en De Becker.

ONDERZOEK IN DE AFDEELINGEN.

Het ontwerp van Begrooting gaf in de Afdeelingen geene aanleiding tot algemeene behandeling. Verscheidene leden brachten aanmerkingen in 't midden betreffende bijzondere punten en wezen op de gewichtigheid van sommige vraagstukken.

Het ontwerp van Begrooting werd goedgekeurd :

In de 1^e Afdeeling, met 8 stemmen tegen 3 en 1 onthouding;

In de 2^e — met algemeene stemmen;

In de 4^e — met 9 stemmen tegen 2;

In de 5^e — met 12 stemmen tegen 3 en 1 onthouding;

In de 6^e — met algemeene stemmen.

In de 3^e Afdeeling werd het verworpen met 10 stemmen tegen 6 en 1 onthouding.

ONDERZOEK IN DE MIDDENAFDEELING.

Nadat de Middenafdeeling kennis had genomen van de verslagen der verschillende Afdeelingen en was overgegaan tot de algemeene behandeling, besloot zij een zeker getal vragen te richten tot den heer Minister van Financiën en Openbare Werken, over de zaken die zij het meest gewichtig en belangwekkend achtte.

Deze vragen worden in dit verslag opgenomen met de daarop gegeven antwoorden.

Bij koninklijk besluit van 2 Mei 1907 werd het Ministerie van Financiën en Openbare Werken gesplitst in twee departementen. Derhalve dient dit verslag te worden ingedeeld in twee hoofdstukken; het eerste hoofdstuk handelt over de kredieten en de vraagstukken welke het Departement van Financiën betreffen; het tweede behandelt diegene welke behooren tot het Departement van Openbare Werken.

EERSTE HOOFDSTUK

MINISTERIE VAN FINANCIËN.

Het koninklijk besluit van 2 Mei 1907, waarbij het Ministerie van Openbare Werken werd ingesteld, draagt aan dit laatste de bevoegdheden op van het Bestuur van Bruggen en Wegen, die werden onttrokken aan het Departement van Financiën en Openbare Werken.

Ten gevolge van deze nieuwe regeling stelde de Regeering verschillende wijzigingen voor in het oorspronkelijk ontwerp van Begrooting voor 1907, ten einde het ontwerp van Begrooting voor het Ministerie van Financiën op te maken.

Dit ontwerp van Begrooting bedraagt 20,795,450 frank.

In de voorafgaande nota worden de door de Regeering voorgestelde amendementen verklaard; de aangevraagde kredieten betreffen enkel gewone uitgaven.

Bij de behandeling van het ontwerp van Begrooting hield de Middenafdeeling zich onledig met onderscheidene vraagstukken betreffende het personeel van de verschillende besturen die afhangen van het Ministerie van Financiën.

Terugkomende op eene zaak die reeds werd behandeld in eene der Afdelingen, meent zij de aandacht van den heer Minister van Financiën te moeten vestigen op de wenschelijkheid van eene herziening der wet van 21 Ventôse jaar VII tot instelling van de hypotheekkantoren, zoo met het oog op de hervorming van deze instelling zelve als voor de bepalingen betreffende het personeel van die kantoren.

Trouwens, naar luid van deze bepalingen, wordt aan elken hypotheekbewaarder de zorg opgedragen om den dienst te regelen en uitsluitend op zijne kosten de door hem geschikt bevonden bedienden aan te stellen.

Benoeeming, bevordering, jaarwedde, behoud van deze bedienden hangen uitsluitend af van den hypotheekbewaarder.

Herhaaldelijk werd geklaagd over de soms ontoereikende bezoldiging van die bedienden en over het onvaste van die betrekkingen. De Middenafdeeling verlangt dat deze bedieningen bij de wet worden erkend, bestendig gemaakt en geregeld met rangopvolging, dat tevens de daaraan verbonden jaarwedde worde bepaald naar een loontarief waarbij rekening wordt gehouden met het bekleede ambt en met de jaren dienst.

Sommigen verlangen dat het tweede punt afzonderlijk en binnenkort worde opgelost. Doch, daar die oplossing insgelijks eene herziening, althans een gedeeltelijke, der wet van 29 December 1848 zou noodig maken, ware het beter de twee hervormingen gelijktijdig in te voeren.

De Leden der Kamer hebben talrijke klachten ontvangen van de ondergeschikte en lagere bedienden der douanen en accijnzen; die klachten bedoelen vooral het koninklijk besluit van 3 November 1906 en sommige maatregelen die ter uitvoering daarvan werden genomen.

Bedoeld koninklijk besluit bepaalt opnieuw de jaarwedde van die beambten, alsmede de tijdstippen waarop verhoogingen van jaarwedde worden verleend in denzelfden graad. Het werd genomen ten gevolge van de aanneming, in 1906, van een krediet voor het ondergeschikt personeel bij het Bestuur van Douanen en Accijnzen.

Die klachten vonden reeds weerklank in de Kamer, en verscheidene vragen werden tot den heer graaf de Smet de Naeyer, Minister van Financiën en Openbare Werken, gericht door de heeren Biart, Henderickx, Daens en Verheyen.

De Middenafdeeling dringt aan opdat de heer Minister van Financiën andermaal de grieven en aanmerkingen van deze nuttige beambten zou onderzoeken, en zij dacht de volgende vraag te moeten stellen omtrent het bedrag van de verschillende verhoogingen van jaarwedde, toegestaan aan de accijnsbeambten.

VRAAG.

De Middenafdeeling wenscht te weten welk het bedrag is van de verschillende verhoogingen van jaarwedde, aan de accijnsbedienden verleend op het krediet door de Kamer aangenomen — zittingsjaar 1903-1906 —, en om welke reden die verhoogingen slechts op 1 Juli en niet op 1 Januari 1906 werden toegestaan.

ANTWOORD.

Onderstaande tabel behelst den rooster van de vroegere en nieuwe jaarwedden der accijnsbedienden en doet uitschijnen welke verhoogingen deze bedienden genieten onder het beheer van het koninklijk besluit van 5 November 1906.

Jaarwedden der accijnsbedienden

voor 1 Juli 1906

4 ^{de} klasse		fr. 1,200
3 ^{de} klasse	minder dan 10 jaar.	1,300
	10 jaar en daarboven	1,450
2 ^{de} klasse	minder dan 10 jaar.	1,500
	10 jaar en daarboven	1,650
1 ^{ste} klasse	minder dan 10 jaar.	1,800
	10 jaar en daarboven	1,950

Jaarwedden der accijnsbedienden.

Van 1 Juli 1906 af.

4 ^{de} klasse		fr. 1,300
3 ^{de} klasse	minder dan 10 jaar.	1,400
	10 jaar en daarboven	1,550
2 ^{de} klasse	minder dan 10 jaar.	1,600
	10 jaar en daarboven	1,750
1 ^{ste} klasse	minder dan 5 jaar	1,800
	van 5 tot 10 jaar	1,900
	10 jaar en daarboven	2,000

Bovengemeld besluit, dat de jaarwedden van de ondergeschikte en lagere beambten van den tol- en accijnsdienst verhoogt, werd genomen na de afkondiging van de Begroting voor 1906, door de Kamers goedgekeurd in de maand Mei laatstleden; er bestond geen reden om de verhoogingen bij terugwerking toe te kennen van 1 Januari 1906 af.

De tolformaliteiten zijn soms een last, ja eene wezenlijke belemmering voor de scheepvaart. De Middenafdeeling richtte daarom de volgende vraag tot den heer Minister van Financiën :

VRAAG.

De Middenafdeeling vraagt of de tolformaliteiten te Selzaete voor de schepen naar Gent niet kunnen vereenvoudigd worden, en of men niet voor die schepen hetzelfde stelsel kan invoeren als dit welk te Lillo wordt toegepast op de schepen naar Antwerpen?

ANTWOORD.

Met het oog op de ligging is er een zeer groot verschil tusschen de Schelde stroomafwaarts Antwerpen en de vaart van Gent op Selzaete: daar heeft men een breeden stroom waarvan de oevers door de zeeschepen maar moeilijk kunnen aangedaan worden, buiten enkele bepaalde plaatsen door den toldienst bewaakt; hier is het eene betrekkelijk smalle vaart die de schepen gemakkelijk laat aanleggen op de gansche lengte van den loop. Zóó komt het dat de haven van Antwerpen kon worden aangezien als eerste tolkantoor voor de schepen die recht uit zee komen, terwijl daarvan geen sprake kan zijn voor de haven van Gent.

Feitelijk zijn de formaliteiten te Selzaete, door het reglement voorgeschreven voor de schepen die de vaart opvaren, heel eenvoudig en brengen zij weinig last mede voor de scheepvaart. Overigens heeft het tolbestuur, op verzoek van den Gentschen handel, bijzondere maatregelen voorgeschreven opdat de schepen voor Gent spoedig zouden kunnen voortvaren, en het zal nagaan of het mogelijk is nog meer gemak te verschaffen zonder dat de Schatkist daardoor wordt benadeeld.

TWEEDE HOOFDSTUK.

MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN.

Het nieuw ontwerp van Begrooting voor het Ministerie van Openbare Werken, bij hetwelk de diensten van Bruggen en Wegen werden gevoegd, bedraagt 17,683,457 frank.

De gewone uitgaven bereiken de som van 15,883,457 frank, de uitzonderlijke uitgaven die van 1,800,000 frank; deze laatste zijn dus verminderd met 150,000 frank in vergelijking met het oorspronkelijk ontwerp van Begrooting voor 1907.

In de inleidingsnota van het gewijzigd ontwerp van Begrooting worden de voorstellen tot wijziging verklaard door de Regeering.

De Middenafdeeling stelde er prijs op, te wijzen op de gewichtigste punten en trachtte de gevraagde ophelderingen te erlangen betreffende de vraagstukken die door de Afdeelingen werden opgeworpen.

Gebruik van Belgisch arduin voor de openbare gebouwen.

De Middenafdeeling veroorlooft zich de aandacht van den heer Minister van Openbare Werken andermaal te vestigen op dit vraagstuk, van zeer hoog belang voor een van de aanzienlijkste takken onzer delfstoffen-nijverheid.

Achtereenvolgens werd het behandeld in de verslagen van de Middenafdeeling over de Begrotingen voor 1905 en 1906, en nog onlangs werd daarover door den heer Dallemagne een merkwaardig verslag geschreven namens de Commissie voor de Nijverheid.

Scheepvaart op de Schelde tusschen Vlissingen en Antwerpen.

Deze zaak werd zeer volledig uiteengezet in het verslag over de Begroting voor 1906.

Met genoegen stelt de Middenafdeeling vast dat de vaargeul te Bath aanzienlijk is verbeterd, na de daar verrichte baggerwerken.

Weinige dagen geleden werd door den loodsdienst een bericht aangeplakt, volgens hetwelk peilingen, den 31ⁿ Mei laatstleden verricht, op den drempel van Valkenisse in 't Nauw van Bath eene diepte aangeven van 71 decimeter te midden van de vaargeul, bij gewone lage tij.

De Middenafdeeling meent evenwel te moeten aandringen op het groot gewicht van die zaak.

Behoud van de schoonheid der Belgische kust.

Onze Belgische kusten, vroeger zoo schilderachtig, geraken jaarlijks een stuk van hunne duinen kwijt, die vroeger haar sier en haar aanlokkelijkheid waren.

Van de Nederlandsche tot de Fransche grens dreigt de Belgische zeekust eene uitgestrekte wandelplaats te worden, bezoomd door sierlijke villa's en prachtige gasthoven. Het grondgebied der badsteden strekt zich langs om verder uit; gehuchten, gisteren nog onbekend, worden oorden van uitspanning; overal verdwijnen de duinen om plaats te maken voor bouwwerken.

Eén enkel, heel klein plekje heeft zijn aloud voorkomen behouden; ternauwernood werd er eene baan, een buurtspoorweg aangelegd, die zich kronkelt van Veurne naar Nieuwpoort.

Dit gedeelte der duinen strekt zich uit van de Fransche grens, van de Panne tot Coxyde. Te Coxyde vindt men de hoogste duinen, de « Hooge Blekker »; ook te Coxyde zijn de duinen het breedst — 2 kilometer op sommige plaatsen — en vertoonen zij zich in hunne volle heerlijkheid.

De Middenafdeeling dringt sterk aan opdat de Regeering zoo spoedig mogelijk de noodige maatregelen neme tot het bewaren van dit laatste hoekje onzer Belgische duinen, zoo kostelijk voor de kunstenaars en voor allen die de zee liefhebben. Ook dient te worden aangemerkt, dat er eene gansch eigenaardige en zeer belangwekkende flora bestaat, welke dient te worden behouden.

Verbindingswegen tusschen gemeenten en provinciën.

Ondanks de steeds grootere uitbreiding onzer spoorwegen met breed of smal spoor, neemt het vervoer per as van dag tot dag toe.

Daardoor wordt meer bijzonderlijk de aandacht gevestigd op den toestand der banen die, alhoewel zij niet tot de groote wegenis behooren, belangrijke plaatsen onderling verbinden en voor een aanzienlijk vervoer dienstig zijn.

Sommige dezer banen, die België in de meest rechtstreeksche betrekkingen stellen met de naburige landen of volkrijke plaatsen onderling verbinden, zijn slechts op elkander volgende buurtwegen, toebehoorende aan verschillende gemeenten, of provinciale banen op het grondgebied van aan elkander grenzende provinciën gelegen.

Op sommige plaatsen zijn zij goed onderhouden, doch op andere verkeerren zij in een betreurenswaardigen toestand, naar gelang van den goeden wil of van de geldmiddelen waarover de overheden, door welke zij bestuurd worden, beschikken.

Het onderhoud dier wegen, die zeer spoedig verslijten ten gevolge van het druk en bovenmatig vervoer, wordt, in financieel opzicht, een al te zware last voor de gemeenten waaryan zij afhangen.

Dusdanig zijn de banen van Brugge naar Nederland — over Coolkerke en Oostkerke; — die van Oorderen, Wilmaarsdonck naar Eeckeren in de provincie Antwerpen; — die van Dinant op Hoei (gedeeltelijk).

Het ware wenschelijk dat de Regeering die banen overnam, gezien het hooger belang dat men er bij heeft, ze in goeden staat te stellen en het regelmatig onderhoud daarvan te verzekeren.

Antwoorden van de Regeering op de vragen door de Middenafdeeling gesteld.

EERSTE VRAAG.

De Middenafdeeling vraagt meer omstandige bijzonderheden over de werken en de daaraan bestede kredieten. In sommige gevallen kan de thans aangenomen handelwijze goede uitkomsten opleveren, doch zij verhindert het toezicht.

ANTWOORD.

De kredieten, jaarlijks uitgetrokken op de Begrooting voor het Ministerie van Financiën en Openbare Werken, voor de verschillende diensten van het bestuur van Bruggen en Wegen (1^{ste} sectie, hoofdstuk V) worden voor 't meerendeel besteed aan loopende werken tot onderhoud, herstelling en verbetering van de groote wegenis, van Staats openbare gebouwen, van rivieren en vaarten, havens en kusten.

Deze kredieten worden vastgesteld naar het jaarlijksch middencijfer der uitgaven en aangewend naar de zich voordoende behoeften

2^e VRAAG.

De Regeering brengt op de Begrooting eene som van 7 millioen voor gewoon onderhoud, rechtmaking van wegen, toelagen voor wegen, beplantingen, openbare parken en squares. Kan zij de werken, waaraan zij deze kredieten denkt te besteden, niet nauwkeuriger aanwijzen?

3^e VRAAG.

ART. 7 (vroeger 55). — Het Departement van Openbare Werken deed de kassien van zekere te hermaken wegen vervangen door steenslag. In sommige gevallen had deze verandering betreurenswaardige uitkomsten. Bezit de Regeering de noodige kredieten om deze gemeenschapswegen opnieuw te kasseien? Thans zijn zij volstrekt ongeschikt voor het verkeer, bijvoor-

in den loop van het dienstjaar. Deze behoeften kunnen niet worden voorzien; bijgevolg kunnen ook de werken niet afzonderlijk worden aangewezen en geene bijzonderheden opgegeven betreffende het vermoedelijk gebruik van de kredieten, van 't oogenblik af, waarop het ontwerp van Begrooting wordt opgemaakt, namelijk vier maanden vóór den aanvang van het dienstjaar.

ANTWOORD.

Deze vraag schijnt eene bijzondere toepassing van de eerste te zijn.

Het krediet van 7 millioen, uitgetrokken onder artikel 34, is in algemeen zinn bestemd voor loopende werken van onderhoud, bijkomende herstelling en verbetering van de groote wegen en hare aanhoorigheden.

De toelichting van het artikel geeft in zes littera's de verschillende soorten van werken op, waaronder het gansche krediet waarschijnlijk zal worden verdeeld. Het ontwerp van Begrooting kan enkel berusten op ramingen van algemeen aard, maar niet op bijzondere schattingen van afzonderlijk bepaalde werken.

ANTWOORD.

De toestand van de baan van Antwerpen naar Bergen-op-Zoom is de eenige die met reden te bekuibelen valt. Hij is het gevolg van slecht werk, geleverd door den aannemer. De baan wordt thans hersteld.

beeld de baan van Antwerpen naar Bergen-op-Zoom,

4^e VRAAG.

Art. 9 (vroeger 35). — Voor paleizen, hotels, enz., werken, aankopen, enz., voorziet de Regeering 1,214,000 frank. Kan zij daarover geene nadere inlichtingen geven?

ANTWOORD.

Men leze het antwoord op de eerste twee vragen.

Het is niet mogelijk nadere inlichtingen te geven over de vermoedelijke kosten tot onderhoud, herstelling, enz., der paleizen, hotels, kunstgebouwen en gewone gebouwen, toebehoorende aan den Staat. Het geldt hier werken, noodig geworden ten gevolge van natuurlijke, gewone en soms toevallige beschadiging.

De benaming « Aankoop van onroerende goederen », is in den tekst ingelascht, opdat de Regeering, bij gunstige gelegenheid een eigendom zou kunnen aankopen, dat geschikt is voor een openbaren dienst.

Dat was het geval, namelijk met een hotel te Antwerpen, onlangs door den Staat aangekocht mits zeer voordeelige voorwaarden, om te dienen tot bewaarplaats der hypotheken.

5^e VRAAG.

Art. 11-13 (vroeger 37-39). — Kunnen er over de werken, bedoeld in deze artikelen, geene duidelijker inlichtingen worden gegeven?

ANTWOORD.

Men leze het antwoord op de 1^e, 2^e en 4^e vraag.

Evenals bij de artikelen 7 en 9 (vroeger 33 en 35,) betreffende andere gedeelten van Staats openbaar domein, worden bij de artikelen 11 en 13 (vroeger 37 en 39), betreffende de rivieren, vaarten, havens en kusten, inzonderheid bedoeld de loopende werken tot onderhoud en bijkomende verbetering.

In de toelichting der laatste twee artikelen worden vermeld de bevaarbare wegen en de havens, en wordt bij benadering aangeduid de som, die men onderstelt noodig te zijn

6^e VRAAG.

Stroomen, rivieren en vaarten.
— De vaart op de bevaarbare wegen wordt des zomers opgeschorst.

De Middenafdeeling vraagt of de Regeering de herstellingswerken niet kan doen verrichten op een tijdstip des jaars dat minder schadelijk is voor de scheepvaart en voor de openbare gezondheid.

7^e VRAAG.

Zou, tot vermindering der erge bezwaren verwekt door het openen toedraaien van de bruggen binnen de stad Gent, de Regeering niet kunnen hetzij een sleepdienst inrichten met stoom of electriciteit, hetzij de schippers verplichten, op de uren dat het verkeer der voetgangers het drukst is, de vaarten te volgen die de stad omringen, de Coupure, de verbindingsvaart, het Dok en de Visserij?

voor de werken betreffende ieder van deze deelen van Staats domein.

ANTWOORD.

De datum van 15 Juni, waarop de jaarlijksche schorsing op de bevaarbare wegen aanvangt, werd bepaald bij eene overeenkomst, den 8ⁿ October 1887 gesloten tusschen België, Duitschland en Frankrijk.

Om den aanvangsdag te bepalen op 15 Juni, moest er noodzakelijk rekening worden gehouden met de verschillende belangen die in de zaak zijn betrokken.

Het verkozen tijdstip, waarop er minder vervoer is, past insgelijks beter voor de uitvoering der werken, dewijl dan het waterpeil lager staat; overigens tracht het bestuur de schorsing zoo kort mogelijk te maken.

Gezien de gesteldheid der rivieren, ware het soms onmogelijk de vaart op de bevaarbare wegen anders dan in den zomer te stremmen.

ANTWOORD.

Een koninklijk besluit van 13 Maart 1906 schrijft sommige maatregelen voor om het voorbijvaren onder de draaibruggen binnen Gent voor de schepen te bespoedigen. Er dient te worden gewacht naar den uitslag der toepassing van bedoelde maatregelen alvorens er nieuwe voor te schrijven.

Hetzelfde besluit schorst het opendraaien van de bruggen op de uren dat het verkeer het drukst is.

Daarenboven zullen verscheidene draaibruggen eerlang worden vervangen door vaste bruggen.

8^e VRAAG.

ART. 11 (vroeger 37). — De Middenafdeeling wenscht te weten wanneer de werken der vaart van Gent-Terneuzen zullen voltooid zijn, alsook welke datum is bepaald voor de aanbesteding van de brug te Selzaete en van de op Nederlandsch grondgebied uit te voeren werken?

9^e VRAAG.

ART. 11 (vroeger 37). — De schrikkelijke ramp die de gemeenten Gremberge, Hamme, Moerzeke, enz., teisterde, heeft de aandacht gevestigd op de noodzakelijkheid om meer eenheid van opvatting en handeling, alsmede doelmatiger toezicht en politie tot stand te brengen voor de kunstwerken die de polders en wateringen beschermen. De Middenafdeeling wenscht te weten of de Regeering vanzins is, eene nieuwe regeling in te voeren of het huidige toezichtstelsel te verbeteren, met behoud nochtans van de bestaande instellingen?

10^e VRAAG.

Sedert eenigen tijd stelt men de aanbestedingen uit van de banen voor wielrijders, omdat het aanleggen daarvan te veel kost. Zou het bestuur het vroeger aangenomen en veel minder kostend model van banen opnieuw kunnen aannemen?

De Middenafdeeling vestigt de aandacht van den heer Minister op het aanleggen en het voltooien van de banen voor wielrijders tusschen Gent, Lokeren, Melle, Geeraards-

ANTWOORD

Heel waarschijnlijk zullen de werken der vaart van Gent-Terneuzen voltooid zijn in 't begin van 1909.

De aanbesteding voor den onderbouw van de spoorbrug te Selzaete zal binnenkort plaats hebben. Omstreeks Juli 1907 zal men overgaan tot de aanbesteding van de werken die nog moeten verricht worden opdat de sluis te Terneuzen kunne dienst doen.

ANTWOORD.

De te nemen maatregelen om de rampvolle overstromingen die in de maand Maart 1906 het Scheldepdal hebben geteisterd, voortaan zoo veel mogelijk te voorkomen, zijn het voorwerp van de bekommelingen en van de studiën der Regeering; het is haar onmogelijk, reeds nu de oplossingen te doen kennen waaraan zij de voorkeur geven zal, daar het op te lossen vraagstuk heel ingewikkeld en heel kiesch is.

ANTWOORD.

De verschillende modellen, thans gevolgd voor het aanleggen van banen voor wielrijders, verschillen volgens de omstandigheden. Het zijn dezelfde als vroeger.

Ondervraagd over de verschillende hiernevens bedoelde banen voor wielrijders, gaf ik ter Kamer de volgende antwoorden:

1^o Den 26^{en} Februari, betreffende de banen voor wielrijders in Oost-Vlaanderen: « De baan voor wiel-

bergen, Ninove, Ronse, Brugge en Knokke over Dudzeele en Westkapelle.

rijders, van Gent op Lokeren, za eerlang worden aangelegd; de andere zullen volgen. »

2^o Den 5ⁿ Maart, betreffende de baan van Brugge op Knokke : « Het is niet mogelijk een ietwat bepaalden datum te bepalen voor het aanleggen van bedoelde baan voor wielrijders. De vraag zal welwillend onderzocht worden. »

11^e VRAAG.

Honderd frank vergoeding werd beloofd aan de kantonniërs om hun toe te laten een rijwiel te koopen, wat een aantal hunner dan ook deed. Kan die vergoeding niet eerlang uitbetaald worden ?

ANTWOORD.

Artikel 5 van het nieuw reglement van den dienst der kantonniërs, betreffende de verplichting om een rijwiel te koopen, voorziet inderdaad het toekennen van honderd frank als vergoeding daarvoor. Doch artikel 25 bepaalt dat artikel 5 zal uitgevoerd worden op een later te bepalen datum. Indien sommige kantonniërs het geraadzaam vonden niet te wachten, deden zij het op eigen risico; tot hiertoe is nog geen beslissing genomen, maar het is van nu af aan zeker dat de bepaling van artikel 5 niet op allen van toepassing zijn zal.

12^e VRAAG.

De Middenafdeeling beveelt bij den heer Minister van Financiën en Openbare Werken de oplossing aan van het vraagstuk der Spiere.

Mag men eene spoedige oplossing verhopē ?

ANTWOORD.

De Regeering gaat met de meeste aandacht de proefnemingen na, die gedaan worden zoowel in Frankrijk, ter fabriek van Grimonpont, als in andere landen, voor het toepassen van eene doelmatige wijze tot het zuiveren van eene zoo groote hoeveelheid water als door de Spiere verspoeld wordt.

Op dat gebied werd eenige vooruitgang gedaan en niets zal worden verwaarloosd om tot eene voldoende oplossing te geraken.

13^e VRAAG.

Art. 14 (vroeger 40). — Het schijnt dat de omschrijvingen van den dienst van Bruggen en Wegen eerlang zullen gewijzigd worden. Er zou sprake van zijn te Gent een bestuur tot stand te brengen voor al de havens, stroomen, vaarten, wegen der beide Vlaanderen.

Zou de heer Minister ons de grondslagen van die herinrichting niet kunnen doen kennen?

ANTWOORD.

De tekst van het koninklijk besluit van 27 November 1906, en die van het ministerieel besluit van 4 December 1906, beide hierbij gevoegd, bevatten de gevraagde inlichtingen.

Bijzondere dienst voor het stroombekken der Schelde. — Instelling. — Splitsing in twee besturen.

Koninklijk Besluit
van 27 November 1906.

LEOPOLD II, Koning der Belgen,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Overwegende dat, uit hoofde van het belangrijk toenemen der diensten van bruggen en wegen in de provinciën West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Henegouw, redenen bestaan om deze diensten van een gedeelte hunner werkzaamheden te ontlasten;

Overwegende, dat het past meer eenheid te brengen in het bestuur van de diensten der rivieren en vaarten van het stroombekken der Schelde, hetwelk zich over verschillende provinciën uitstrekt;

Op de voordracht van Onzen Minister van Financiën en Openbare Werken,

Wij hebben besloten en Wij besluiten :

ARTIKEL 1. — Wordt ingericht een nieuw bestuur van bruggen en wegen dat, in gemeenschap met het tweede thans bestaande bestuur van bruggen en wegen van Oostvlaanderen, belast is met het voorzien in

den dienst van het stroombekken der Schelde.

ART. 2. — Beide deze besturen worden genaamd eerste en tweede bestuur van den bijzonderen dienst van het stroombekken der Schelde. Hun zetel wordt te Gent gevestigd.

ART. 3. — De werkzaamheden van elk der beide besturen zullen door Onzen Minister van Financiën en Openbare Werken worden bepaald in overeenkomst met artikel 15, § 1, van het koninklijk besluit van 18 Juli 1860, waarbij ingericht worden de dienst en het korps van bruggen en wegen.

Onze Minister van Financiën en Openbare Werken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Laken, den 27^e November 1906.

LEOPOLD.

Van 's Konings wege :

*De Minister van Financiën
en Openbare Werken,*

C^{te} DE SMET DE NAEYER.

*De Minister van Financiën en
Openbare Werken,*

Gezien het koninklijk besluit van 27 November 1906, houdende instelling van een bijzonderen dienst voor het stroombekken der Schelde, alsook van een nieuw bestuur voor Bruggen en Wegen, belast met het voorzien in gemelden dienst, in gemeenschap met het tweede thans bestaande bestuur van Bruggen en Wegen in Oost-Vlaanderen,

Gezien de artikelen 15 en 44 van het koninklijk besluit van 18 Juli 1860, tot regeling van den dienst en het korps van Bruggen en Wegen,

BESLUIT :

ARTIKEL 1. — Het eerste bestuur van den bijzonderen dienst voor het stroombekken der Schelde omvat :

- 1^o De Haine ;
- 2^o De vaart van Bergen naar Condé, daarbij begrepen de toevoergreppel, genaamd « Le Trouillon », en de vaart van Caraman ;
- 3^o De vaart van Pommerœul naar Antoing ;
- 4^o De vaart van Blaton naar Ath ;
- 5^o De Dender tot en met inbegrip van de stuwsuis te Dendermonde ;
- 6^o De Spierévaart ;
- 7^o De Boven-Schelde van de Fransche grens af tot aan de sluis te Gentbrugge, en hare afleidingen, met inbegrip van de vaart der Ketelvest ;
- 8^o Het deel van de Leie binnen Gent, stroomafwaarts van den aanvang der vaart van Gent-Oostende, met inbegrip van de Visscherij en de vertakking De Pauw ;
- 9^o De vaart van Gent-Terneuzen ;
- 10^o Het beheer der wateren behoorend bij het Gentsche bekken ;
- 11^o De watering, aansluitend bij de bovengemelde rivier- en vaartsecties.

ART. 2. — Het tweede bestuur van den bijzonderen dienst voor het stroombekken der Schelde omvat :

- 1^o De Leie, van de Fransche grens af tot den aanvang van de vaart Gent-Oostende, alsmede hare vertakkingen ;
- 2^o De vaart van Bossuyt naar Kortrijk ;
- 3^o De vaart van Rousselare naar de Leie ;
- 4^o De afleidingsvaart van de

Leie, sectie gelegen in Oost-Vlaanderen;

5^o De vaart van Gent-Oostende van haren aanvang af, dicht bij de brug van Sint-Agnes, tot den aanvang van de afleiding der gracht buiten Brugge, met inbegrip van de verbindingsvaart te Gent, alsmede van den duiker van Lappersfort, en het deel van de uitwateringsvaart bezuiden Brugge, gelegen stroomopwaarts van dit verlaat;

6^o De watering en aansluitend bij de bovengemelde rivier- en vaartsecties;

7^o De vaart van Selzaete naar de Noordzee, deel gelegen in Oost-Vlaanderen;

8^o De polders en watering en van het Noorden van Oost-Vlaanderen, met uitsluiting van den bijzonderen dienst voor de Zee-Schelde.

Brussel, 4 December 1906.

(Get.) C^{te} DE SMET DE NAEYER.

14^e VRAAG.

Art. 23 (vroeger 48). — *Justitie-Paleis te Gent. Werken tot geschiktmaking en verandering.* — De Middenasdeeling wenscht te weten, waarom de werken niet worden uitgevoerd, en zij drukt den wensch uit, dat men zoo spoedig mogelijk een aanvang daarmee make.

15^e VRAAG.

Art. 25 (vroeger 50). — De zelfde vraag wordt gesteld en dezelfde wenschen uitgedrukt aangaande de werken tot vergrooting van het provinciaal hotel te Bergen.

ANTWOORD.

Een eerste reeks werken tot het steviger maken van het gebouw werd vóór eenige maanden uitgevoerd. De bestemming en de geschiktmaking van de verschillende lokalen hebben aanleiding gegeven tot ingewikkelde vraagpunten die slechts zeer onlangs werden opgelost; de daartoe noodige werken werden begonnen en zullen met ijver voortgezet worden.

ANTWOORD.

Buiten het provinciaal hotel te Brugge, moest mijn Departement zich achtereenvolgens bezighouden met de hotels te Gent, te Aarlen, te Hasselt en te Brussel. De werken te

(Men zie de vraag gesteld naar aanleiding van artikel 23 (vroeger 48).

16° VRAAG.

Art. 26 (vroeger 51). — De begrooting voor 1907 bevat, evenals die voor 1906, een krediet van 300,000 frank tot het voltooien van het provinciaal hotel te Brugge. Waarom werd dat krediet niet benuttigd?

Gent en te Aarlen zijn voltooid; te Hasselt zijn zij haast klaar, en te Brussel worden zij weldra aanbesteed. De werken te Bergen komen eerstdaags aan de beurt.

ANTWOORD.

Het krediet voor het optrekken van het gebouw in verlenging van den gevel van het provinciaal hotel, kon niet benuttigd worden om twee redenen:

1° Men is het niet eens kunnen worden over de bestemming van dat nieuw gebouw;

2° De aankoop van een huis, dat binnen de gronden van het op te trekken gebouw valt, kon tot heden niet geschieden omdat de eigenaar te hooge eischen stelt.

De Middenafdeeling heeft het ontwerp van Begrooting goedgekeurd met 5 stemmen en 1 onthouding.

De Verslaggever,
Aug. DÈ BECKER.

De Voorzitter,
ALPH. HARMIGNIE.



Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 JUILLET 1907.

Budget du Ministère des Finances et des Travaux publics pour l'exercice 1907 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. DE BECKER-REMY.

MESSIEURS,

Le projet primitif de Budget du Ministère des Finances et des Travaux publics s'élevait, pour 1907, à. fr.	58,547,557
Les crédits alloués, en 1906, à.	57,615,282
Soit une augmentation de fr.	954,275

Les dépenses ordinaires pour l'exercice 1907 accusent une augmentation de 1,449,275 francs, soit, pour 1907, un total de 56,622,547 francs, alors qu'en 1906 elles n'étaient que de 55,173,282 francs.

Par contre, les dépenses exceptionnelles prévues pour l'exercice 1907 s'élèvent à 1,928,000 francs contre 2,440,400 francs pour 1906, soit une diminution de 954,275 francs.

Les augmentations portent donc uniquement sur les dépenses ordinaires. Elles sont motivées par l'extension des divers services publics dépendant du Ministère des Finances et des Travaux publics, par l'intensité croissante du commerce et du trafic et par des augmentations de traitements et de salaires.

La note préliminaire jointe au projet de budget explique et justifie les majorations demandées à divers articles du Budget.

(1) Budget, n° 4^{XII}.

(2) La section centrale, présidée par M. Harmignie, était composée de MM. Biart, Braun Melot, Ruzette, Verhaegen et De Becker.

EXAMEN EN SECTIONS.

Le projet de Budget n'a pas donné lieu à discussion générale dans les sections. Divers membres ont présenté des observations sur des points spéciaux et signalé l'importance de certaines questions.

Le projet de Budget a été adopté dans :

La 1^{re} section, par 8 voix contre 5 et 1 abstention ;

La 2^e section, à l'unanimité ;

La 4^e section, par 9 voix contre 2 ;

La 5^e section, par 12 voix contre 5 et 1 abstention ;

La 6^e section, à l'unanimité.

Il a été rejeté dans la 3^e section par 10 voix contre 6 et 1 abstention.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

La section centrale, après avoir pris connaissance des rapports des diverses sections et procédé à la discussion générale, a décidé de poser un certain nombre de questions à M. le Ministre des Finances et des Travaux publics sur les points qu'elle a jugés les plus importants et les plus intéressants.

Ces questions seront consignées dans le présent rapport avec les réponses qui y ont été faites.

L'arrêté royal du 2 mai 1907 a divisé le Ministère des Finances et des Travaux publics en deux départements. Il convient donc de diviser ce rapport en deux chapitres : le premier traitant des crédits et des questions du ressort du département des Finances, le second, ceux du ressort du département des Travaux publics.

CHAPITRE I.

MINISTÈRE DES FINANCES.

L'arrêté royal du 2 mai 1907 qui crée le Ministère des Travaux publics, lui a transféré les attributions de l'administration des Ponts et Chaussées distraites du département des Finances et des Travaux publics.

Par suite de cette nouvelle disposition, le Gouvernement a présenté divers amendements au projet primitif de Budget pour 1907 aux fins d'établir le projet de Budget du Ministère des Finances.

Ce projet de Budget s'élève à 20,795,450 francs.

La note préliminaire explique les amendements présentés par le Gouvernement, et les crédits demandés ne comprennent que des dépenses ordinaires.

Au cours de la discussion du projet de Budget, la section centrale s'est occupée de plusieurs questions relatives au personnel des diverses administrations dépendant du Ministère des Finances.

Reprenant un point déjà discuté au cours de la réunion d'une des sections, elle croit devoir signaler à l'attention de M. le Ministre des Finances l'utilité qu'il y aurait à reviser la loi du 21 Ventôse an VII instituant les conservations des hypothèques, tant au point de vue de la réforme des conservations elles-

mêmes que dans ses dispositions concernant le personnel de ces conservations.

Ces dispositions laissent, en effet, au titulaire de chaque bureau, le soin d'organiser le service et d'y attacher à ses frais exclusifs les employés qu'il croit convenir.

La nomination, l'avancement, le traitement, le maintien en fonctions de ces employés dépendent exclusivement du titulaire.

La rétribution parfois insuffisante de ces employés et le peu de stabilité de ces emplois ont amené des plaintes nombreuses. La section centrale désirerait voir ces emplois légalement reconnus, rendus stables et organisés hiérarchiquement, avec un traitement fixé d'après un barème tenant compte des fonctions occupées et des années de service.

D'aucuns voudraient voir la seconde question résolue seule et incessamment. Toutefois, comme sa solution entraînerait également une revision, tout au moins partielle, de la loi du 29 décembre 1848, il vaudrait mieux procéder simultanément aux deux réformes.

Les membres de la Chambre ont été saisis de plaintes nombreuses émanant des employés subalternes et inférieurs des douanes et accises; ces plaintes visent surtout l'arrêté royal du 3 novembre 1906 et certaines dispositions prises pour son application.

Cet arrêté royal fixe à nouveau le traitement de ces agents, ainsi que les délais des augmentations de traitement dans le même grade. Il a été pris à la suite du vote, en 1906, d'un crédit en faveur du personnel subalterne de l'Administration des Douanes et Accises.

Ces plaintes ont trouvé déjà un écho au sein de la Chambre, et diverses questions ont été posées à M. le comte de Smet de Naeyer, ministre des Finances et des Travaux publics, par MM. Biart, Henderickx, Daens et Verheyen.

La section centrale insiste pour que M. le Ministre des Finances examine à nouveau les griefs et observations de ces utiles agents, et elle a cru devoir poser la question suivante concernant le taux des divers relèvements de traitement accordés aux commis des Accises.

QUESTION.

La section centrale désire connaître le taux des divers relèvements de traitement accordés aux commis des accises sur le crédit voté par la Chambre — session 1903-1906 — et le motif pour lequel ces relèvements n'ont été accordés que depuis le 1^{er} juillet au lieu du 1^{er} janvier 1906.

RÉPONSE.

Le tableau ci-après présente l'échelle des traitements anciens et nouveaux des commis des accises et fait ressortir les augmentations dont bénéficient les agents en question sous le régime de l'arrêté royal du 3 novembre 1906.

Traitements des commis des accises :

Avant le 1^{er} juillet 1906

4 ^e classe	fr. 1,200
3 ^e classe { moins de 10 ans	1,300
{ 10 ans et plus	1,450
2 ^e classe { moins de 10 ans	fr. 1,500
{ 10 ans et plus	1,650
1 ^{re} classe { moins de 10 ans	1,800
{ 10 ans et plus	1,950

Traitements des commis des accises :

A partir du 1^{er} juillet 1906

4 ^e classe	fr. 1,300
3 ^e classe { moins de 10 ans	1,400
{ 10 ans et plus	1,550
2 ^e classe { moins de 10 ans	1,600
{ 10 ans et plus	1,750
1 ^{re} classe { moins de 5 ans	1,800
{ 5 à 10 ans	1,900
{ 10 ans et plus	2,000

L'arrêté précité, relevant les traitements des agents subalternes et inférieurs des douanes et accises, a été élaboré à la suite de la promulgation du budget de 1906, voté par les Chambres au mois de mai dernier; il n'y avait pas de raison de faire rétroagir les relèvements au 1^{er} janvier 1906.

Les formalités en douane formant souvent une charge, même une entrave réelle pour la navigation, la section centrale a posé à ce sujet la question suivante à M. le Ministre des Finances.

QUESTION.

La section centrale demande si les formalités en douane à remplir à Selzaete pour les navires remontant vers Gand ne pourraient pas être simplifiées et si on ne pourrait pas leur appliquer le même régime que celui appliqué aux navires remontant vers Anvers à Lillo ?

RÉPONSE.

Au point de vue topographique, il existe une très grande différence entre l'Escaut en aval d'Anvers et le canal de Gand à Selzaete : d'un côté, un large fleuve avec les rives duquel les bâtiments venant de la mer ne communiquent que difficilement, en dehors de quelques endroits déterminés qui sont surveillés par la douane; de l'autre, une voie navigable relativement étroite qui permet aux bateaux de communiquer aisément avec la terre sur

toute la longueur du parcours. Ainsi s'explique que le port d'Anvers a pu être considéré comme premier bureau pour les navires venant directement de la mer, tandis qu'il ne saurait être question de procéder de même en ce qui concerne le port de Gand.

En fait, les formalités réglementaires qui doivent être remplies à Selzaete pour les navires remontant le canal sont très simples et ne pèsent que fort légèrement sur la navigation. L'administration des douanes, à la demande du commerce gantois, a prescrit d'ailleurs des mesures spéciales en vue d'assurer la prompte expédition des bâtiments en destination de Gand et elle examinera s'il est possible d'accorder de nouvelles facilités sans compromettre les intérêts du Trésor.

CHAPITRE II.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Le nouveau projet de Budget du Ministère des Travaux publics auquel ont été transférés les attributions de l'Administration des Ponts et Chaussées s'élève à 17,685,457 francs.

En dépenses ordinaires 15,885,457 francs, en dépenses exceptionnelles 1,800,000 francs; celles-ci présentent une diminution de 150,000 francs sur le projet de Budget primitif en 1907.

Dans la note préliminaire jointe au projet de Budget modifié, le Gouvernement explique les propositions d'amendement.

La section centrale s'est attachée à signaler les points les plus importants et à obtenir sur les questions soulevées par les sections les éclaircissements demandés.

Emploi de la pierre de taille belge dans les constructions publiques.

La section centrale se permet d'attirer à nouveau l'attention de M. le Ministre des Travaux publics sur cette question qui intéresse si vivement une des branches les plus importantes de nos industries extractives.

Elle a été successivement traitée dans les rapports de la section centrale sur les Budgets de 1905 et de 1906 et, dernièrement encore, M. Dallemagne lui a consacré un remarquable rapport au nom de la commission de l'Industrie.

Navigation sur l'Escaut entre Flessingue et Anvers.

Cette question a été exposée d'une manière très complète dans le rapport sur le Budget de 1906.

La section centrale constate avec satisfaction l'amélioration considérable réalisée dans la passe de Bath à la suite des dragages qui y'ont été effectués.

Il y a peu de jours, le service du pilotage affichait un avis disant que des sondages, effectués le 31 mai dernier, accusent sur le seuil de Valkenisse, au Nauw de Bath, une profondeur de 71 décimètres au milieu de la voie navigable et à marée basse ordinaire.

Toutefois, la section centrale croit devoir insister sur l'importance capitale de cette question.

Conservation des sites de la côte belge.

Nos côtes belges autrefois si pittoresques voient tous les ans diminuer l'étendue des dunes qui en faisaient le charme et l'attrait.

De la frontière hollandaise à la frontière française, le littoral belge est en passe de devenir un vaste promenoir bordé d'élégantes villas et de somptueux hôtels. Les villes d'eau étendent leurs territoires, des hameaux encore inconnus hier deviennent des lieux de villégiature; de tous côtés la dune disparaît pour faire place aux constructions.

Un seul coin, bien petit, a encore conservé son aspect primitif; à peine y a-t-on tracé une route, un chemin de fer vicinal, dont le long ruban va de Furnes à Nieuport.

Ce coin de dunes s'étend de la frontière française, de la Panne à Coxyde. A Coxyde se trouve la dune la plus haute, le « Hoogen Bleekker », et c'est encore à Coxyde que les dunes ont leur plus grande largeur — 2 kilomètres à certains endroits — et qu'elles se présentent dans toute leur splendeur.

La section centrale insiste vivement pour que le Gouvernement prenne dans le plus bref délai telles mesures que de droit pour conserver intact ce dernier coin de nos dunes belges si chères aux artistes et à tous les vrais amateurs de la mer. Il faut noter également qu'il y existe une flore d'une nature toute particulière et très intéressante qu'il importe de conserver.

Routes intercommunales et interprovinciales.

Malgré l'extension sans cesse plus grande de nos chemins de fer à grande ou à petite section, le trafic par axe se développe tous les jours.

C'est ce qui attire plus particulièrement l'attention sur l'état des routes qui, tout en ne faisant pas partie de la grande voirie, relient des centres importants et servent à un trafic considérable.

Certaines de ces routes, qui établissent les communications les plus directes entre la Belgique et les pays voisins ou relient des agglomérations considérables, ne sont qu'une suite de routes vicinales appartenant à des communes différentes, ou des routes provinciales situées sur les territoires de provinces limitrophes.

Bien entretenues sur certains points, elles sont dans un état déplorable sur d'autres, suivant le bon vouloir ou les ressources dont disposent les autorités sous l'administration desquelles elles se trouvent.

L'entretien de ces routes, usées très rapidement par suite d'un trafic intense et dépassant la normale, devient une charge trop onéreuse pour les finances des communes dont elles dépendent.

Telles sont les routes de Bruges vers la Hollande — par Coolkerke et Oostkerke; — Routes Oorderen, Wilmaersdonck à Eeckeren dans la province d'Anvers; — Route de Dinant à Huy (en partie).

Il serait désirable que le Gouvernement reprit ces routes eu égard à l'intérêt majeur qu'il y a de les mettre en bon état et d'assurer leur entretien régulier.



Réponses du Gouvernement aux questions posées par la section centrale.**PREMIÈRE QUESTION.**

La section centrale demande une spécification plus détaillée des travaux et des crédits y affectés. Dans certains cas, le mode actuellement adopté peut donner de bons résultats, mais il empêche le contrôle.

RÉPONSE.

Les crédits portés annuellement au budget du Ministère des Finances et des Travaux publics pour les divers services de l'administration des Ponts et Chaussées (1^{re} section, chapitre V) sont affectés, pour la plus grande partie, à des travaux courants d'entretien, de réparation et d'amélioration de la grande voirie, des édifices publics de l'État, des rivières et canaux, des ports et des côtes.

Ces crédits sont fixés d'après la dépense annuelle moyenne et employés selon les nécessités qui se produisent dans le cours de l'exercice; on ne saurait prévoir ces nécessités, ni, par conséquent, spécifier les travaux et indiquer en détail l'emploi probable des crédits, dès l'époque de la formation du projet de budget, c'est-à-dire quatre mois avant l'ouverture de l'exercice.

2^e QUESTION.

Le Gouvernement prévoit au budget une somme de 7 millions de francs, pour entretien ordinaire, redressement de routes, subsides pour routes, plantations, parcs publics et squares; ne pourrait-il pas donner une indication plus précise

RÉPONSE.

Cette question semble constituer une application particulière de la première.

Le crédit de 7 millions porté à l'article 34 est destiné, d'une manière générale, aux travaux d'entretien courant, de réparation et d'amé-

au sujet des travaux auxquels il compte appliquer ce crédit?

3^e QUESTION.

Art. 7 (ancien 33). — Le Département des Travaux publics a fait remplacer le pavage de certaines routes à réfectionner par un empierrement. Cet établissement a donné, dans certains cas, des résultats déplorables. Le Gouvernement possède-t-il les crédits nécessaires pour rétablir le pavage en pavés de ces voies de communication devenues impropres à la circulation, par exemple : Route d'Anvers à Berg-op-Zoom?

4^e QUESTION.

Art. 9 (ancien 35). — Le Gouvernement prévoit pour palais, hôtels, etc., travaux, acquisitions, etc. 1,214,000 francs. Ne pourrait-il pas donner des indications plus spéciales?

lioration accessoire de la grande voirie et de ses dépendances.

Les développements de l'article indiquent, sous six littéras, les diverses catégories de travaux entre lesquelles le montant total du crédit sera probablement réparti. Le projet de budget ne peut être basé que sur des prévisions d'un caractère général, et non sur des évaluations spéciales de travaux déterminés individuellement.

RÉPONSE.

Le résultat signalé sur la route d'Anvers à Berg-op-Zoom est le seul qu'on puisse critiquer avec fondement. Il provient de malfaçons imputables à l'entrepreneur et qui sont en cours de réparation.

RÉPONSE.

Voir les réponses aux deux premières questions.

On ne saurait spécialiser de plus près les dépenses présumées d'entretien, de réparation, etc., des palais, hôtels, édifices, bâtiments et monuments appartenant à l'État. Il s'agit de travaux nécessités par la détérioration naturelle et normale et, parfois, par le fait d'un accident.

La rubrique « Acquisition d'immeubles » est insérée dans le libellé afin que le Gouvernement puisse, l'occasion favorable survenant, acheter un immeuble convenant à un service public : c'est ce qui vient

5^e QUESTION.

Art. 11-13 (anciens 37-39). — Les travaux repris à ces articles, canaux, rivières, ports, ne pourraient-ils pas faire l'objet d'une indication plus précise?

6^e QUESTION.

Fleuves, rivières et canaux. — Le chômage sur les voies navigables est fixé pendant les mois d'été.

La section centrale demande si le Gouvernement ne pourrait pas faire exécuter les travaux de réparations et de réfections à une autre époque de l'année moins préjudiciable à la navigation et à la santé publique?

d'avoir lieu, par exemple, pour un hôtel à Anvers, dont l'État vient de se rendre acquéreur, à des conditions fort avantageuses, en vue de l'installation de la conservation en hypothèque.

RÉPONSE.

Voir les réponses aux 1^{re}, 2^e et 4^e questions.

De même que les articles 7 et 9 (anciens 33 et 35) ayant rapport à d'autres parties du domaine public de l'État, les articles 11 et 13 (anciens 37 et 39), relatifs aux rivières, aux canaux, aux ports et aux côtes, ont principalement pour objet les travaux courants d'entretien et d'amélioration accessoire.

Les développements des deux derniers articles donnent la nomenclature des voies navigables et des ports et indiquent la somme approximative présumée nécessaire pour les travaux concernant chacune de ces parties du domaine national.

RÉPONSE

La date du 15 juin à laquelle prennent cours les chômages annuels des voies navigables a été fixée par un arrangement intervenu le 18 octobre 1887 entre la Belgique, l'Allemagne et la France.

La date initiale du 15 juin a dû nécessairement être déterminée en tenant compte des divers intérêts en présence.

L'époque choisie, qui est celle où les transports sont le moins actifs, est également la plus favorable à l'exécution des travaux qui s'effectuent à la faveur de baisses d'eau ; l'Administration s'attache d'ailleurs

7^e QUESTION.

En vue de diminuer les inconvénients graves qui résultent de la manœuvre des ponts tournants dans la traversée de Gand, le Gouvernement pourrait-il, soit organiser un service de remorquage à vapeur ou électrique, soit imposer à la batellerie l'obligation, pendant les heures où la circulation des piétons est la plus active, d'emprunter les canaux qui contournent la ville, la coupure, le canal de raccordement, le Dock et la Pêcherie?

8^e QUESTION.

Art. 11 (ancien 37). — La section centrale désirerait connaître la date d'achèvement des travaux du canal de Gand à Terneuzen, ainsi que la date fixée pour l'adjudication du pont de Selzaete et des travaux à exécuter sur le territoire hollandais.

9^e QUESTION.

Art. 11 (ancien 37). — La terrible catastrophe qui a frappé les communes de Gremberge, Hamme, Moerzeke, etc., a attiré l'attention sur la nécessité qu'il y aurait de donner plus d'unité de vues et d'action et de rendre plus efficace la surveillance et la police des travaux d'art

à réduire autant que possible la durée de celles-ci.

A raison du régime des rivières, la mise en chômage des voies navigables en dehors de la saison d'été serait souvent irréalisable.

RÉPONSE.

Un arrêté royal du 13 mars 1906 prescrit certaines mesures en vue d'activer le passage des bateaux aux ponts tournants dans la traversée de Gand. Il convient d'attendre le résultat de l'application de ces mesures avant d'en prescrire de nouvelles.

Le même arrêté suspend la manœuvre des ponts pendant les heures où la circulation est la plus active.

Au surplus, plusieurs ponts mobiles seront remplacés prochainement par des ponts fixes.

RÉPONSE.

Selon toutes probabilités, les travaux du canal de Gand à Terneuzen seront achevés au début de 1909.

L'adjudication pour la construction de l'infrastructure du pont-rail de Selzaete aura lieu prochainement. Vers le mois de juillet 1907, on mettra en adjudication les travaux restant à effectuer pour la mise en service de l'écluse de Terneuzen.

RÉPONSE.

Les mesures à prendre en vue de prévenir, dans la limite du possible, le retour des inondations calamiteuses qui se sont produites dans la vallée de l'Escaut, pendant le mois de mars 1906, sont l'objet des préoccupations et des études du Gouvernement; il ne saurait, dès à

qui protègent les polders et les watingues. La section centrale désirerait savoir si le Gouvernement compte établir un nouveau régime ou améliorer le régime actuel de surveillance, tout en respectant les institutions existantes ?

10^e QUESTION.

Depuis quelque temps on retarde les adjudications de pistes cyclables à cause du coût trop élevé de leur établissement. L'Administration ne pourrait-elle pas revenir au type précédemment adopté et beaucoup moins coûteux ?

La section centrale signale à M. le Ministre la construction et l'achèvement des pistes cyclables entre Gand, Lokeren, Melle, Grammont, Ninove, Renaix, Bruges à Knoeke par Dudzele et West-Cappelle.

11^e QUESTION.

Une indemnité de cent francs a été promise aux cantonniers pour leur permettre d'acheter une bicyclette, un grand nombre en a fait l'acquisition.

Cette indemnité ne pourrait-elle pas être liquidée à bref délai ?

présent, indiquer les solutions qui auront ses préférences, les questions à résoudre étant fort complexes et fort délicates.

RÉPONSE.

Les types divers actuellement en usage pour l'établissement des pistes cyclables varient selon les circonstances. Ils sont les mêmes que jadis.

Questionné au sujet des diverses pistes mentionnées ci-contre, j'ai fait à la Chambre les réponses suivantes :

1^o Le 26 février, au sujet des pistes de la Flandre orientale : « La piste cyclable de Gand à Lokeren ne tardera pas à être exécutée; les autres suivront. »

2^o Le 3 mars, au sujet de celle de Bruges à Knoeke : « Il n'est pas possible de fixer un délai quelque peu précis pour l'établissement de la piste cyclable dont il s'agit. La demande sera examinée avec bienveillance. »

RÉPONSE.

Il est vrai que l'article 5 du nouveau règlement du service des cantonniers, ayant trait à l'obligation de se pourvoir d'une bicyclette, prévoit l'allocation d'une indemnité de 100 francs de ce chef. Mais l'article 25 porte que la mise à exécution de l'article 5 aura lieu à une date à fixer ultérieurement. Si certains cantonniers ont pris les devants, c'est à leurs risques et périls; aucune décision n'est encore prise, mais il est dès à présent certain que

12^e QUESTION.

La section centrale recommande à M. le Ministre des Finances et des Travaux publics la solution de la question de l'Espierre.

Peut-on espérer une prompt solution?

13^e QUESTION.

Art. 14 (ancien 40). — Il paraît que les ressorts des Ponts et Chaussées vont être modifiés. Il serait question de créer à Gand une direction pour tous les ports, fleuves, canaux, routes des Flandres.

M. le Ministre ne pourrait-il faire connaître les bases de cette réorganisation?

la disposition de l'article 5 ne sera pas d'application générale.

RÉPONSE.

Le Gouvernement suit avec la plus grande attention les essais qui se font, tant en France, à l'usine de Grimonpont, que dans d'autres pays, en vue de l'application d'un procédé pratique d'épuration à un volume d'eau aussi considérable que celui charrié par l'Espierre.

Certains progrès ont été réalisés sous ce rapport et rien ne sera négligé pour obtenir une solution satisfaisante.

RÉPONSE.

Les textes de l'arrêté royal du 27 novembre 1906 et de l'arrêté ministériel du 4 décembre suivant, ci-annexés, renferment les renseignements demandés.

Service spécial du bassin fluvial de l'Escaut.
— Création. — Division en deux directions.

Arrêté Royal du 27 novembre 1906.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Considérant qu'à raison de l'importance acquise par les services des Ponts et Chaussées dans les provinces de Flandre occidentale, de Flandre orientale et de Hainaut, il y a lieu de distraire de ces services une partie de leurs attributions;

Considérant qu'il convient d'apporter plus d'unité dans la direction des services des rivières et canaux du bassin fluvial de l'Escaut s'étendant sur plusieurs provinces.

Sur la proposition de Notre Ministres des Finances et des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — Il est créé une nouvelle direction des Ponts et Chaussées chargée d'assurer, concurremment avec la seconde direction actuelle des Ponts et Chaussées de la Flandre orientale, le service du bassin fluvial de l'Escaut.

Art. 2. — Ces deux directions seront intitulées première et seconde direction du service spécial du bassin fluvial de l'Escaut. Leur siège est fixé à Gand.

Art. 3. — Les attributions de chacune de ces directions seront réglées par Notre Ministre des Finances et des Travaux publics, conformément à l'article 15, § 1^{er} de l'arrêté royal du 18 juillet 1860, organique du service et du corps des Ponts et Chaussées.

Notre Ministre des Finances et des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 27 novembre 1906.

(Signé) LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances et des Travaux publics.

(S.) C^{te} DE SMET DE NAYER.

Le Ministre des Finances et des Travaux publics,

Vu l'arrêté royal du 27 novembre 1906, portant création du service spécial du bassin fluvial de l'Es-

caut ainsi qu'une nouvelle direction des Ponts et Chaussées chargée d'assurer ledit service concurremment avec la seconde direction actuelle des Ponts et Chaussées dans la Flandre orientale,

Vu les articles 15 et 44 de l'arrêté royal du 18 juillet 1860 organique du service et du corps des Ponts et Chaussées ;

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — La première direction du service spécial du bassin fluvial de l'Escaut a dans ses attributions :

1° La Haine ;

2° Le canal de Mons vers Condé, y compris la rigole d'alimentation dite « Le Trouillon » et le canal de Caraman ;

3° Le canal de Pommerœul à Antoing ;

4° Le canal de Blaton à Ath ;

5° La Dendre jusques et y compris l'écluse barragée, à Termonde ,

6° Le canal de l'Espierre ;

7° Le Haut-Escaut depuis la frontière française jusqu'à l'écluse de Gentbrugge et ses dérivations, y compris le canal des Chaudronniers ;

8° La partie de la Lys située dans la traverse de Gand en aval de l'origine du canal de Gand à Ostende, y compris le canal de la Pêcherie et la branche De Pauw.

9° Le canal de Gand à Terneuzen ;

10° La manutention des eaux intéressant le bassin de Gand ;

11° Les wateringues correspondant aux parties de rivières et canaux précitées.

ART. 2. — La seconde direction du service spécial du bassin fluvial

de l'Escaut a dans ses attributions :

1° La Lys, de la frontière française jusqu'à l'origine du canal de Gand à Ostende, ainsi que ses embranchements ;

2° Le canal de Bossuyt à Courtrai ;

3° Le canal de Roulers à la Lys ;

4° Le canal de dérivation de la Lys, partie située dans la Flandre orientale ;

5° Le canal de Gand à Ostende depuis son origine, près du pont Sainte-Agnès, jusqu'à l'origine de la dérivation du fossé extérieur à Bruges, y compris le canal de raccordement à Gand, ainsi que le siphon du Lappersfort et la partie du canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges située en amont de cet ouvrage ;

6° Les wateringues correspondant aux parties de rivières et canaux précités ;

7° Le canal de Selzaete à la mer du Nord, partie située dans la Flandre orientale ;

8° Les polders et wateringues du nord de la Flandre orientale, non compris dans le service spécial de l'Escaut maritime.

.

Bruxelles, le 4 décembre 1906.

(Signé) C^{te} DE SMET DE NAEBER.

14^e QUESTION.

Art. 25 (ancien 48). — *Palais de Justice à Gand. Appropriation et transformation.* — La section centrale désirerait savoir pourquoi les travaux ne s'exécutent point et elle exprime le vœu qu'on mette la main à l'œuvre dans le plus bref délai.

RÉPONSE.

Une première série de travaux intéressant la consolidation de l'édifice est terminée depuis plusieurs mois. L'affectation et l'appropriation des divers locaux ont soulevé des questions complexes qui n'ont pu être résolues que tout dernièrement ; les travaux qu'elles compor-

15^e QUESTION.

Art. 25 (ancien 50). — La même question est posée et les mêmes vœux sont exprimés pour les travaux d'agrandissement de l'hôtel provincial à Mons. (Voir question posée pour l'article 23 (ancien 48).

16^e QUESTION.

Art. 26 (ancien 51). — Le budget pour 1907 porte comme celui de 1906 le crédit de 300,000 francs pour l'achèvement de l'hôtel provincial de Bruges. Pourquoi ce crédit n'a-t-il pas été utilisé?

tent sont entamés et seront poursuivis avec activité.

RÉPONSE.

Indépendamment de l'hôtel provincial de Bruges, mon département a eu à s'occuper successivement des hôtels de Gand, d'Arlon, de Hasselt et de Bruxelles. Les travaux de Gand et d'Arlon sont terminés; ceux de Hasselt sont en voie d'achèvement et ceux de Bruxelles sont à la veille d'être adjugés. Les travaux de Mons auront prochainement leur tour.

RÉPONSE.

Le crédit destiné à la construction du bâtiment à édifier dans le prolongement de la façade de l'hôtel provincial n'a pu être utilisé pour deux raisons :

1^o L'accord n'est pas établi sur la destination de ce nouvel édifice ;

2^o L'acquisition d'un immeuble qui doit tomber dans le périmètre de celui-ci n'a pas abouti jusqu'ici à cause des exigences excessives du propriétaire.

La section centrale a adopté le projet du Budget par 5 et 1 abstention.

Le Rapporteur,
AUG. DE BECKER.

Le Président,
ALP. HARMIGNIE.