

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 28 AVRIL 1912.

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1912 ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾,
PAR M. DE GHELLINCK D'ELSEGHEM.

MESSIEURS,

Le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1912 ne diffère pas beaucoup, comme importance, du Budget de 1911. Il comprend les crédits suivants :

Au Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics	fr. 45,335,000	»
Au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes	73,556,500	»
Au Ministère des Finances	950,000	»
Avances au fonds spécial institué par l'article 6 de la loi du 26 août 1903	2,000,000	»
Au Ministère de la Guerre	692,208	64
Soit un total de	fr. 122,533,708	64

(1) Budget, n° 163, XVII.

(2) La Section centrale, présidée par M. COOREMAN, était composée de MM. DE LINBURG STIRUM, DE GHELLINCK D'ELSEGHEM, DE KERCHOYE D'EXAERDE, VAN CAUWELAERT, VISART DE BOCARNE, MECHELYNCK.

D'autre part, les recettes extraordinaires se décomposent comme suit :

Onzième annuité à verser par la Chine	fr.	97,700	»
Aliénations d'immeubles		200,000	»
Vente de terrains provenant de démantèlement . . .		100,000	»
Vente des terrains de l'ancien arsenal d'Anvers . . .		1,325,000	»
Vente des terrains cédés à M. North		540,000	»

Le montant en est donc de fr. 2,262,700 »

La différence, soit fr. 120,271,008.24, sera couvert au moyen des excédents du Budget ordinaire et, pour le surplus, au moyen de l'emprunt.

A la page 9 de la note préliminaire, le Gouvernement donne un tableau des ressources affectées, en dehors de l'emprunt, aux dépenses extraordinaires. Ces ressources peuvent se rapporter à trois chefs différents.

Nous y trouvons d'abord le produit des aliénations de biens domaniaux et des remboursements d'avances. Depuis 1895, cette source de revenus extraordinaires a produit fr. 64,013,799.14.

Nous avons, en second lieu, les fonds d'amortissement demeurés sans emploi. Ce n'est que depuis 1896 que nous voyons figurer ce poste; pour les quatre premières années, cette source de revenus était assez importante, 4 millions environ par an, à raison de l'élévation des cours au-dessus du pair, mais depuis 1900 les fonds d'amortissement restés sans emploi sont de très minime importance, comme on peut s'en rendre compte au tableau; la moyenne pour ces douze dernières années est de 300 francs; il est vrai que, par contre, l'amortissement par rachat de titres de la rente a repris son action depuis 1899 et que depuis 1904 surtout l'amortissement a pris un développement de plus en plus considérable.

La dotation d'amortissement portée au Budget ordinaire de 1912 s'élève à fr. 14,899,281.06, et cette somme ne représente pas seule les amortissements à réaliser pour le même exercice; pour être complet, il faut y ajouter les amortissements incorporés dans les annuités des chemins de fer et autres, inscrites au Budget de la Dette publique pour 1912 et s'élevant à la somme de fr. 5,005,005.53.

Les amortissements à réaliser en 1912 s'élèveront à la somme totale de fr. 19,904,286.59 (en chiffres ronds : 20 millions).

Mais il existe encore une troisième source de revenus destinée à alimenter le Budget extraordinaire et à diminuer d'autant l'importance des ressources à demander à l'emprunt. Ce sont les bonis budgétaires annuels. Certaines années ces bonis ont atteint les chiffres de 15, 16, 18, 20, 23, voire 24 millions, pour les années les moins favorables nous trouvons encore 4, 5 et 7 millions de boni. Celui de l'exercice 1911 est fixé approximativement à fr. 5,609,830.89. Or, nous savons que ces chiffres approximatifs sont toujours moins favorables que la réalité, telle que l'apurement du compte la fixera définitivement.

Nous arrivons ainsi, pour ces trois sources de revenus, à un total de fr. 210,463,455.59 pour les années 1895 à 1911 compris.

Depuis 1895, il a pu être ainsi consacrée aux dépenses extraordinaires une somme de fr. 130,421,375.47 provenant uniquement des bonis des Budgets ordinaires.

Cette constatation à elle seule est de nature à justifier la politique financière du Gouvernement. En faisant servir ces bonis aux dépenses extraordinaires, on opère un véritable amortissement par anticipation.

Ajoutons que, outre les dépenses extraordinaires ainsi couvertes, il y a encore les dépenses exceptionnelles. Car depuis 1895 une nouvelle rubrique s'est ajoutée aux Budgets ordinaires de nos différents Départements, et, depuis la même date, il a été consacré une somme totale de fr. 276,255,732.40 à des dépenses qui ne se renouvellent pas chaque année, mais qui ne présentent aucun caractère de productivité.

En rapprochant tous ces chiffres et en les mettant en présence des dépenses improductives du Budget extraordinaire, nous pouvons dire non pas « que la quotité des dépenses non productives rejetée sur l'emprunt est faible », mais qu'il n'y a aucune dépense improductive qui soit supportée par l'emprunt.

En effet, en examinant le montant des dépenses extraordinaires proprement dites d'après les comptes, nous trouvons, pour les exercices 1895 à 1911 compris, un total de fr. 2,026,438,863.82.

D'autre part, les dépenses d'outillage économique s'élèvent à un milliard fr. 909,246,472.50.

Il reste donc un total de fr. 117,192,391.32 pour les autres dépenses.

Les dépenses d'outillage économique se décomposent en dépenses directement productives de revenus et en dépenses indirectement productives de revenus.

Parmi les dépenses directement productives de revenus, nous trouvons les dépenses faites :

Pour les chemins de fer, à concurrence de.	fr.	1,273,941,029	19
Pour les postes.		47,066,924	52
Pour les télégraphes et téléphones.		69,967,804	15
Pour la marine.		7,242,999	37
Pour le domaine privé de l'Etat.		15,967,404	74

Soit un chiffre global de . 1,384,186,161 97

Parmi les dépenses indirectement productives de revenus, nous trouvons les dépenses faites :

Pour les canaux et rivières.	fr.	163,587,407	08
Pour les routes et ponts, la voirie vicinale, l'hygiène publique.		155,998,665	28
Pour les ports et côtes.		205,474,238	17

Soit un chiffre global de . fr. 525,060,310 53

Il résulte de ce tableau que les dépenses d'outillage économique absorbent les 94.2 % de toutes les dépenses extraordinaires, les dépenses directement productives de revenus entrent dans ce pourcentage pour 68.2 %, et les dépenses indirectement productives de revenus pour 26 % seulement ; les premières sont donc 2 $\frac{1}{2}$ fois aussi importantes que les secondes.

Il en résulte ensuite que les dépenses non productives de revenus n'absorbent que 5.8 % des dépenses extraordinaires, se répartissant comme suit :

Domaine public immobilier :

a) Achats	fr. 29,990,087 88
b) Constructions : palais de justice, prisons, établissements de bienfaisance et d'instruction, conservatoires et divers	27,928,654 44
OEuvres d'arts et de sciences	69,374 »
Bâtiments militaires, fortifications, armements.	50,421,792 67
Dépenses diverses	8,682,482 66
Soit un total de	fr. 117,492,391 32

Il est à remarquer que sous la rubrique « achats » de ce tableau il faut comprendre les acquisitions faites en vue de la construction du Mont des Arts, à Bruxelles; or il résulte d'une réponse donnée à la Section centrale qui a examiné le Budget extraordinaire de 1910, que les sommes engagées pour ce travail s'élevaient à 15,800,000 francs. Parmi les « dépenses diverses » figurent les crédits de 5 et 2 millions respectivement accordés aux villes d'Ostende et de Spa.

Nous avons constaté tantôt que les ressources affectées aux dépenses extraordinaires en dehors de l'emprunt, c'est-à-dire non réclamées à l'emprunt, mais provenant des aliénations de biens domaniaux, de remboursements d'avances, de fonds d'amortissement demeurés sans emploi et notamment des bonis budgétaires, s'élevaient à la somme de fr. 210,463,155.59.

Si nous rapprochons ce total de la somme dépensée (fr. 117,492,391.32) endéans le même nombre d'années, de 1895 à 1911, pour des travaux non productifs de revenus, nous constatons qu'il y a un excédent de fr. 93,270,764.27 qui ont été employés à des dépenses d'outillage économique; soit à peu près 4.89 % du total de ces dépenses, et plus spécialement 17.76 % des dépenses d'outillage indirectement productives.

Nous pouvons faire encore une autre constatation qui, elle aussi, fait ressortir combien notre gestion financière est au-dessus de tout reproche; en effet, pour cette même période de dix-sept années les bonis du Budget dépassent de (130,121,375.17 — 117,492,391.32) fr. 12,928,983.85 les dépenses faites pour des travaux non productifs de revenus. Il en résulte notamment que les dépenses militaires qui s'élèvent à 50 millions n'ont absorbé qu'un peu plus du tiers de ces mêmes bonis.

Loin donc de devoir recourir à l'emprunt pour les dépenses improductives, celles-ci ne représentent que 90 % des bonis de notre Budget ordinaire.

Les tableaux que l'honorable M. Hubert a annexés à son rapport sur le Budget de la Dette publique pour l'exercice 1912 corroborent ce que nous avons dit de la situation financière de notre pays. Lui aussi a examiné de près quel usage avait été fait des capitaux empruntés depuis 1830 et en comparant le montant des emprunts au montant des dépenses figurant au Budget extraordinaire depuis 1874, il aboutit à cette conclusion que le pourcentage des travaux productifs d'intérêts est en augmentation constante en faveur de la période se rapprochant le plus de nous et que, d'autre part, la charge qui pèse du chef des emprunts sur le contribuable va en diminuant dans une proportion très considérable.

Nous croyons utile de reproduire ses chiffres afin de les réunir en un seul document et de pouvoir ainsi plus facilement les comparer les uns avec les autres :

A. Pour la période de 1874 à 1878, la proportion pour cent du capital emprunté en travaux productifs d'intérêts est de 80 % et 23 % pour les travaux improductifs, soit un total de 103 %;

B. Pour la période de 1879 à 1884, cette proportion est respectivement de 73 et 20 %, soit un total de 93 %; les 5 % qui restent sont consacrés à solder les déficits du Budget ordinaire;

C. Pour la période 1885 à 1910, cette proportion remonte respectivement à 105 et 25 %, soit un total de 130 %.

Et quant aux charges qui pèsent sur le contribuable pour le service de la Dette publique, déduction faite du produit des péages, des capitaux et revenus, nous constatons que pour les périodes :

de 1870 à 1877	cette charge est de fr.	3.33	par tête d'habitant,
de 1878 à 1883	id.	4.51	id.
de 1884 à 1889	id.	3.41	id.
de 1890 à 1895	id.	2.50	id.
de 1896 à 1901	id.	2.56	id.
de 1902 à 1910	id.	2.52	id.

Nous pouvons légitimement conclure de toutes ces constatations basées sur des chiffres irréfutables que notre système financier repose sur des bases solides et que la politique financière du Gouvernement ne peut en rien être mise en cause, lorsqu'on déplore la baisse de la rente belge.

Ces causes sont à chercher ailleurs, et ce qui se passe dans les autres pays au point de vue de la baisse générale des rentes d'État ne peut que nous confirmer dans cette opinion.

*
* *

La Section centrale s'est occupée de cette question, et un de ses membres, redoutant une trop abondante émission de bons du Trésor, s'était demandé si la voie suivie jusqu'à présent ne présentait pas de dangers et si l'on pouvait impunément y persévérer.

Il lui fut répondu que l'on ne peut faire aucun grief au Gouvernement de recourir aux bons du Trésor; le Gouvernement doit veiller à ce que la rente belge ne subisse pas une baisse trop considérable; or l'intérêt des bons du Trésor a été de 2.95 % en 1911; l'émission de rentes coûterait environ 3.50 % au taux actuel, et comme on ne peut croire que la rente restera à un cours si bas, l'opération consistant à émettre des bons du Trésor n'est donc pas si mauvaise. Personne du reste ne songe à demander l'arrêt des travaux en cours; au contraire, chacun de son côté pousse à la dépense, en réclamant des travaux toujours plus importants. Mais comme pour augmenter notre outillage économique il faut des capitaux toujours plus considérables, on est mal venu de reprocher au Gouvernement d'émettre des bons du Trésor pour payer des travaux réclamés également par ceux qui voudraient le rendre responsable de la baisse de notre rente.

*
* *

Un membre a appelé l'attention de la Section centrale sur les faits suivants :

1. a) Le Budget extraordinaire s'élève à l'article 1 ^{er} .	fr.	119,841,500	»
Id.	id.	à l'article 2 . . .	2,000,000 »
Id.	id.	à l'article 3 . . .	692,208 »
		122,533,708	»
Les recettes extraordinaires sont évaluées à		2,262,700	»
RESTE.		fr.	120,271,008 »

à couvrir, dit l'article, soit au moyen des excédents du Budget ordinaire, soit au moyen d'un emprunt.

b) La Chambre est saisie en outre du projet sur les travaux d'Anvers, qui ouvre au Gouvernement un crédit à rattacher au Budget extraordinaire de 1912 de fr. 15,000,000 »

(Le rapport sur ce projet reproduit une note de M. le Ministre des Travaux publics qui estime la dépense qu'entraînera l'exécution du projet à 120,080,000 francs).

Le chiffre de la dépense que la Chambre est appelée à voter pour les deux projets s'élève donc à fr. 137,533,708 »

2. D'après la situation générale du Trésor public, déposée par le Ministre des Finances, en séance de la Chambre du 5 mars 1912, p. 11, § 4 :

a) Les charges grevant le Trésor au 1^{er} janvier 1912, à couvrir par le produit de l'emprunt, s'élèvent à fr. 313,180,400 13

b) Le solde des crédits extraordinaires reportés à l'exercice 1911 s'élèvent à fr. 159,488,601 90

ENSEMBLE. fr. 472,669,002 73

c) Le Trésor disposait au 1^{er} janvier 1912 des ressources à provenir de la négociation des emprunts autorisés par diverses lois s'élevant à fr. 790,628,449 96
sur lesquels il avait été négocié. 111,092,696 04

Il restait à émettre. fr. 679,535,735 95

3. Il est nécessaire de rapprocher cette situation de celle existant au 1^{er} janvier des années antérieures; le tableau ci-dessus reproduit les chiffres des derniers exposés de la situation générale du Trésor :

1 ^{er} janvier.	Excédent de dépenses	Solde crédits extraordinaires reportés	TOTAL	Emprunts à émettre.
1906	65 496,879 86	109,765,499 77	175,262,379 63	385,384,509 03
1907.	107,286,872 73	167,295,962 83	274,582,835 56	493,720,215 89
1908.	164,508,979 55	177,126,875 58	341,635,855 13	565,108,875 79
1909.	236,217,440 85	205,970,574 06	442,188,014 91	621,697,717 11
1910.	227,624,084 93	214,909,458 38	442,533,543 31	614,631,670 69
1911.	244,129,420 03	160,296,430 09	404,425,850 12	590,136,282 04
1912.	313,180,400 83	159,488,601 90	472,669,002 73	679,535,735 95

En cinq ans, l'excédent des dépenses passe de 107,000,000 (1907) à 313,000,000 francs (1912), et le total des sommes à couvrir par l'emprunt de 274,000,000 à 472,600,000 francs.

4. Les mêmes documents donnent les renseignements suivants sur la Dette publique.

ANNÉE.	Rente émise.	Amortisse- ment.	Augmenta- tion.	Au 31 décembre.	Dette consolidée.	Dette flottante.
1906	75,476,200	10,867,200	64,609,000	1906	3,285,467,050	44,030,000
1907.	90,863,200	11,718,700	79,144,500	1907	3,364,611,550	51,020,000
1908.	85,915,400	13,609,100	72,306,300	1908	3,436,917,850	169,510,000
1909.	158,492,800	14,550,900	143,941,900	1909	3,580,859,750	146,675,500
1910.	137,197,900	13,693,300	123,504,600	1910	3,703,403,693	136,204,500
1911.	47,042,500	16,070,900	50,971,600	1911	3,734,354,038	201,565,500

5. Le cours moyen de la rente belge 3 % d'après le tableau inséré dans le rapport de M. Levie sur le Budget de la Dette publique de 1911 a été :

1906.		99.69
1907.		99.725
1908.		94.545
1909.		95.175
1910.		93.80

Le cours au 1^{er} janvier 1911 de 92 francs est descendu au 31 décembre 1911 à fr. 88.20, et il est aujourd'hui de 85 francs environ.

Ce que nous avons dit plus haut suffirait déjà pour écarter le reproche que d'aucuns veulent adresser au Gouvernement, à savoir que c'est à sa gestion financière qu'est due la baisse de la rente belge. Mais quelques observateurs subsidiaires feront encore mieux saisir le mal fondé de cette imputation.

On nous dit que les crédits extraordinaires à voter pour 1912 s'élèvent à 155,270,508 francs. En réalité, ces crédits montent à 137,533,708 francs, car il n'y a pas lieu d'en déduire les recettes extraordinaires prévues, attendu qu'il ne s'agit pas d'un budget net, mais d'un budget brut qui comprend séparément les recettes et les dépenses dans leur intégralité.

Complétant le raisonnement du membre en question, il faut ajouter à ce dernier chiffre le crédit extraordinaire de 350,000 francs à rattacher au Budget de 1912 pour la reprise de la concession du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck.

Nous pouvons aussi y ajouter les crédits spéciaux que la Chambre est appelée à voter, prévus par le projet de loi autorisant le Ministre des Chemins de fer à acquérir du matériel de chemins de fer pour les années 1913, 1914 et 1915, à concurrence de 24 millions pour chacune de ces trois années.

A vrai dire, nous ne comprenons pas la pertinence de la remarque faite par notre collègue.

A-t-il voulu attirer l'attention du Parlement sur l'importance des nouveaux crédits extraordinaires sollicités?

Dans ce cas, on pourrait faire observer :

1° Que pendant ces dernières années ce chiffre a été fréquemment dépassé.

Les crédits extraordinaires votés se sont élevés :

Pour 1905	fr.	125,263,460	27
Pour 1906		196,051,973	25
Pour 1907		170,656,237	97
Pour 1908		213,366,588	40
Pour 1909		169,212,604	54
Pour 1910		116,722,071	20
Pour 1911		129,003,133	76

2° Que les crédits proposés sont la conséquence des dépenses d'outillage économiques engagés par le Gouvernement dans l'intérêt bien compris du pays, comme l'atteste d'ailleurs son exceptionnelle prospérité dont l'efflorescence a, certes, été largement secondée par les travaux faits, entre autres, en vue du développement du railway, de l'amélioration et de l'extension de nos voies navigables et de nos routes, de l'établissement de nouveaux ports et de l'extension et du perfectionnement des ports existants.

Au surplus, sauf la construction d'un hôtel pour les bureaux du Ministère des Colonies, sur laquelle nous reviendrons tantôt, et de certains travaux qui en sont la conséquence, à exécuter à des dépendances du Palais royal de Bruxelles, les crédits proposés ne comprennent aucune dépense d'un principe nouveau et celles qui sont actuellement en cours ont été décrétées pour ainsi dire toutes avec l'assentiment de l'opposition. La dernière discussion du Budget ordinaire du Ministère des Travaux publics, enjambant sur la discussion du présent Budget, suffit à elle seule pour nous édifier complètement à ce sujet.

Ce n'est donc pas l'importance du Budget extraordinaire de 1912 qui peut être mise en cause.

Voudrait-on accuser le Gouvernement de scinder à dessein les crédits extraordinaires sollicités en les répartissant entre divers projets de loi ?

Dans ce cas, nous pouvons dire que les deux projets de loi, celui relatif aux travaux d'Anvers et celui concernant la reprise de la concession du chemin de fer Hasselt-Maeseyck, se rapportent à des objets pour lesquels il a toujours été de règle de légiférer spécialement, ce que justifient, du reste, la nature et l'importance des dépenses dont il s'agit.

Le même membre fait ressortir :

1° Que l'excédent des dépenses existant au 1^{er} janvier 1907 et s'élevant à 107,286,871.83 a passé à fr. 343,480,400.83 au 1^{er} janvier 1912 ;

2° Que le total des sommes à couvrir par l'emprunt a passé de 274,000,000 francs au 1^{er} janvier 1907 à 472,600,000 francs au 1^{er} janvier 1912 ;

3° Que la Dette publique, alors qu'elle a augmenté en

1907 de	fr.	79,000,000	»
1908.		72,000,000	»
1909.		144,000,000	»
1910.		123,000,000	»

ne s'est accrue, en 1911, que de 30,971,600 francs ;

4° Que les bons du Trésor ont passé de 54,000,000 de francs fin 1907 à 208,565,500 francs fin 1911.

Tous ces faits dérivent d'une seule et même cause. Les fonds d'État subissent actuellement une concurrence très sérieuse

Le public leur préfère des valeurs plus hasardeuses mais plus rémunératrices.

Aucun pays ne peut se vanter d'avoir échappé à ce mouvement, dans lequel la Belgique a été le plus épargnée grâce à la solidité de son crédit et à sa bonne réputation.

Le 3 % français est à	fr. 93.46
Le 3 % Pays-Bas à	80.02
Le 3 % allemand à	80.07
Le 3 % russe à	81.12

Notre rente est descendue à 85 francs, et dans cette situation le Gouvernement a estimé que l'intérêt de nos finances publiques commandait de recourir de préférence à l'émission de bons du Trésor, et il y a lieu, semble-t-il, de lui en savoir gré.

Par ce moyen, il se procure des fonds qui lui sont nécessaires à un taux aussi favorable que s'il émettait de la rente au prix actuellement offert. De plus, par les emprunts à court terme que représentent les bons du Trésor, il se réserve le bénéfice d'un revirement toujours possible, pour une cause ou l'autre, dans les cours des fonds d'État.

Si, au contraire, il consolidait sa dette, il passerait en ce moment des marchés onéreux et sur lesquels il n'y aurait plus possibilité de revenir que par une conversion, qui pour le 3 % n'est plus à prévoir d'ici à long-temps.

Or l'on sait que les bons du Trésor constituent un simple moyen de trésorerie, un moyen d'alimenter la caisse de l'État, et que par conséquent leur produit ne figure pas parmi les recettes budgétaires.

C'est l'unique cause, annoncée et justifiée plus haut, pour laquelle on constate :

1° Que l'excédent de dépenses accusé chaque année dans la situation du Trésor par la balance générale des comptes budgétaires accroit en même temps que montent les émissions des bons du Trésor ;

2° Qu'augmentent les sommes à emprunter, et

3° Que les émissions de rentes sont moins importantes.

On indique comme somme à couvrir par l'emprunt les excédents de dépenses accusés par la balance générale des comptes budgétaires augmentée des crédits votés et pouvant encore être utilisés.

La charge à couvrir par l'emprunt au 31 décembre de chaque année est uniquement celle qui résulte de la balance des comptes des budgets depuis 1830, soit au 31 décembre 1914 la somme de fr. 313,480,400.83.

On ne peut ajouter à cette somme les crédits votés mais non encore utilisés, parce que les imputations qui y seront faites contribueront à former le solde du compte général des budgets au 31 décembre suivant.

Aucun délai n'est assigné au Gouvernement pour régulariser l'excédent des dépenses constaté au 31 décembre de chaque année.

S'il émet de la rente, cette régularisation s'effectuera au fur et à mesure des ventes, le produit des ventes étant dans ce cas porté en recette extraordinaire.

Au contraire, s'il a recours à des bons du Trésor, la régularisation reste en suspens.

Les émissions de rentes ou la création des bons du Trésor sont réglées d'après les besoins de la Caisse.

On peut donc indiquer le découvert de l'État, mais on ne saurait dire le montant de la somme qu'il est obligé d'emprunter immédiatement.

C'est du reste ce qu'a parfaitement compris un des organes financiers réputé, à juste titre, comme étant des plus sérieux. Voici, en effet, ce qu'imprimait le *Moniteur des Intérêts matériels* à la date du 14 avril dernier, p. 1331 :

« Le 3 % belge a reconquis le cours de 85. Ces jours derniers un bruit né dans une officine à maléfices — à moins que ce soit dans une assemblée de funistes joyeux — a été recueilli bien légèrement par la *Gazette* : la Banque Nationale aurait vendu en France quelque 50 millions de 3 % à 75. Tôt un démenti net et catégorique a été infligé à notre confrère, souvent mieux inspiré.

» Ce démenti était à peine utile, car la nouvelle était à ce point absurde, que personne ne pouvait la prendre au sérieux. •

» On ne vend pas à 75 ce qui vaut 85. Nous irons plus loin — redeviendons sérieux — en disant qu'on n'émet pas du 3 % à 85. On attend des temps meilleurs et, dans l'intervalle, on fait une de ces opérations de trésorerie qui sont fréquentes et qui ne compromettent pas l'avenir. Quand l'Autriche a eu besoin, il n'y a pas bien longtemps, de 100 à 200 millions, elle a émis des bons du Trésor à cinq ans de date et elle les a vendus ou escomptés, se réservant de consolider cette dette à sa convenance et à son heure.

» Nous citons cet exemple parmi tant d'autres et pour arriver à dire : si nous apprenions que le Ministre des Finances a vendu 150 millions de 3 % non pas à 75, mais même aux environs du cours actuel de la rente belge, il nous serait vraiment difficile d'applaudir à l'opération. Mais si l'on nous disait que le Trésor a renouvelé des bons anciens et en a largement augmenté le chiffre, en même temps qu'il espaçait l'échéance en créant des bons à quatre ou cinq ans, nous trouverions l'opération saine et logique, même si le taux d'intérêt de ces bons quinquennaux était égal, voire même légèrement supérieur à la capitalisation actuelle du 3 % belge, c'est-à-dire égal ou supérieur à 3 1/2 %.

» Par répercussion, les dettes indirectes s'améliorent. Quant aux autres, qui ont toujours évolué d'une manière assez indépendante, elles affirment cette fois leur absence totale de solidarité avec la rente directe en s'affaiblissant un peu, tels les 4 1/2 % Annuités et Crédit communal. Mieux également les emprunts coloniaux surmontent les cours dépréciés qu'ils ont inscrits cette semaine, notamment celui de 94.50 en 4 % 1909 et de 73.05 en 3 %. On clôture respectivement à 96.50 et 74.40.

» Les emprunts à primes de villes font encore machine en arrière. Il n'y a d'épargné parmi eux que le 2 1/2 % 1853 de la ville de Liège, qui parvient à gagner fr. 1.75.

» Anvers 1887, 85 $\frac{5}{8}$; Anvers 1903, 78 $\frac{1}{8}$; Gand 1896, 70, tous trois ex-tirage du 10 avril 1912.

» Pour l'emprunt de Gand 1896, le 80^e tirage, qui vient d'être effectué, est le dernier de la deuxième période d'amortissement. A partir du 10 juillet prochain commence la troisième et dernière période (74 ans), qui comporte quatre tirages par an avec une prime principale de 100,000 francs (au lieu de 130,000 francs) au tirage de juillet et trois primes de 10,000 francs (les mêmes) aux trois autres tirages. Les primes secondaires sont ramenées de 24 à 19. »

Nous pourrions multiplier ces citations, mais celle-ci est tellement nette, qu'elle suffit à faire comprendre qu'il faut chercher ailleurs la cause de la baisse des fonds publics en général.

La Section centrale s'est ensuite préoccupée des crédits encore disponibles à la date du 1^{er} janvier 1912, et dont le total s'élève à fr. 159,488,601.90, soit plus de 88 millions sur les crédits reportés de l'exercice 1910 et susceptibles de recevoir des imputations jusqu'au 31 décembre 1912, et plus de 71 millions sur les crédits reportés de l'exercice 1911 et susceptibles de recevoir des imputations jusqu'au 31 décembre 1913.

L'importance de ces crédits n'a pas échappé à la Section, et, désirant connaître le détail des sommes non encore dépensées au 1^{er} janvier dernier, elle a posé à ce sujet une question au Ministre des Finances.

En réponse, celui-ci a communiqué à la Section centrale le compte des dépenses sur ressources extraordinaires rattachées à l'exercice 1911 par la loi du 7 août 1911.

Ce tableau étant annexé à la « Situation du Trésor au 1^{er} janvier 1912 », nous ne croyons pas nécessaire de l'insérer à nouveau dans ce rapport, le document en question ayant été distribué à tous les membres de la Chambre.

Nous nous contenterons de donner la récapitulation générale qui figure à la page 68-69.

Sommes disponibles au 1^{er} janvier 1912 sur les crédits :

MINISTÈRES.	Reportés de l'exercice 1910.	Alloués par la loi du 7 août 1911.	TOTAL.
Affaires Étrangères	»	4,514 20	4,514 20
Intérieur	296,248 51	98,206 85	394,455 36
Finances	1,500,155 20	6,735,945 69	8,236,400 89
Agriculture et Travaux publics	43,695,937 01	34,763,771 34	78,459,708 35
Chemins de fer, Postes et Télégraphes	17,994,882 61	29,417,177 35	47,412,059 96
Guerre	24,870,064 54	111,398 60	24,981,463 14
TOTAUX.	88,357,887 87	71,131,014 03	159,488,601 90

Abordant ensuite l'examen du Budget, article par article, la Section centrale a posé un grand nombre de questions aux divers Ministres compétents.

A ce sujet, nous pouvons faire une observation préalable : le dépôt relativement tardif du Budget extraordinaire et surtout sa discussion invariablement remise aux derniers jours de la session semblent avoir fait perdre de vue à un grand nombre de nos collègues que les observations qu'ils présentent lors de la discussion de certains budgets ordinaires, notamment de celui des Travaux publics et des Chemins de fer, ne pourraient trouver leur place que dans la discussion du Budget extraordinaire. Il en résulte une confusion très grande, et, comme les Ministres compétents répondent, par courtoisie vis-à-vis de leurs collègues, à toutes les observations présentées, cette habitude prend une extension plus anormale d'année en année.

D'autre part, il est une série d'autres questions qui n'ont avec le Budget extraordinaire que des rapports plutôt incertains. La Section centrale n'a pas voulu les écarter et a chargé son rapporteur de poser aux divers Ministres compétents des questions nombreuses et complexes que nous rencontrerons dans le cours de ce rapport.

Nous devons savoir gré au Gouvernement d'avoir annexé au Budget le relevé des travaux en cours avec la date approximative pour leur achèvement. C'est une facilité immense donnée à ceux qui veulent se rendre compte de l'emploi des crédits votés antérieurement ; aussi ne pouvons-nous assez engager nos collègues à le consulter fréquemment. La discussion des budgets en serait écourtée, et bien souvent on y trouverait la réponse à des questions posées aux Ministres compétents.

Abordons à présent l'étude des crédits.

Pour plus de clarté, nous suivrons l'ordre du tableau annexé au Budget proprement dit.

1° MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

SERVICE DE L'AGRICULTURE

ART. 1. — *Terres incultes et bois domaniaux.*

Dans certaine section, un membre s'est ému de la campagne menée par la Société des sites, qui pourrait avoir pour conséquence l'abandon du boisement des fagnes. Il y a encore 6,000 hectares de fagnes incultes ; qu'on en conserve quelques centaines d'hectares dans leur état actuel, mais il serait contraire à la bonne gestion du domaine public que de renoncer à améliorer au moins 5,000 hectares de ces terrains incultes.

Cette question vient de faire l'objet d'un débat très intéressant au Parlement ; les arguments pour et contre le boisement des fagnes ont été exposés avec talent et disons même avec une certaine passion. La Section centrale ne peut qu'approuver la manière de voir de l'honorable Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics ; il est certain que cette question doit être examinée sous toutes ses faces et que le côté utilitaire n'est pas seul à considérer. Il y a du reste grande utilité au point de vue scientifique de conserver certaines fagnes à cause de la faune et de la flore qui y sont particulières, mais, quant à ériger cette exception en règle générale, on ne peut y songer.

Nous croyons qu'il suffit d'indiquer la manière de voir de la Section en cette matière, pour être certain que le Ministre compétent saura agir, d'après ces cas particuliers, de manière à donner satisfaction à tous les intérêts légitimes.

A l'article 2, dans une des sections un membre a attiré l'attention du Gouvernement sur l'inconvénient résultant pour les communes du retard mis à liquider les subsides dus pour travaux de voirie. Cette question a été à diverses reprises soulevée à la Chambre, et, pour la résoudre, le crédit voté pour la voirie vicinale a été augmenté d'un million il y a une dizaine d'années. Mais, les travaux de voirie deviennent si importants qu'il semble que le crédit actuel, porté pour 1912 à 4 millions, suffit à peine pour satisfaire aux demandes. La Section centrale attire sur ce point l'attention toute spéciale du Ministre de l'Agriculture et le prie de demander un subside complémentaire pour éviter à l'avenir que les communes se voient réduites à payer plus chers leurs travaux de voirie, uniquement pour le motif qu'elles ne peuvent payer leur entrepreneur au moment fixé par le cahier des charges.

SERVICES DES TRAVAUX PUBLICS.

A. ROUTES.

De nombreuses observations ont été produites dans les sections au sujet de l'article 3 concernant la voirie de l'État. La Section centrale ne peut que féliciter le Ministre des Travaux publics d'avoir donné une grande impulsion aux travaux de réfection de notre grande voirie. Mais il faut faire ici une remarque préalable : tous les millions consacrés à la réfection de la voirie, et ils sont nombreux, sont jetés dans un gouffre si le règlement sur la police du roulage n'est pas modifié. A quoi bon dépenser des millions si les usagers de la route peuvent impunément détruire en quelques heures ce qui a coûté des mois de travail à mettre en bon état ? Aussi la Section centrale insiste-t-elle énergiquement pour qu'un maximum de charge soit fixé et un minimum de largeur des jantes de roue. Si nous n'obtenons cette satisfaction, les millions consacrés aux routes continueront à être dépensés en pure perte.

Afin de se rendre compte de l'usage des sommes consacrées à la réfection de la voirie, la Section centrale a posé la question suivante au Ministre des Travaux publics.

Comme on le verra dans la réponse, cette réfection est poussée avec vigueur, et on peut entrevoir le moment où les réclamations cesseront d'être aussi vives que maintenant :

Question.

Quelles sommes ont été consacrées exclusivement aux routes de l'État, en vue de leur réfection, pendant chacune des dix dernières années.

Prière de donner également quelques détails sur la réfection effectuée aux routes constituant ce qu'on a appelé la « croix automobiliste », c'est-à-dire au réseau des routes qui, partant de la capitale, relie celle-ci à la frontière des divers pays qui nous entourent. Ces renseignements concernent spécialement les sections améliorées, notamment ces dernières années, et les sections restant à améliorer pour assurer d'un bout à l'autre un état satisfaisant aux nécessités du roulage. Sur combien d'exercices s'échelleront encore les dépenses afférentes à cette réfection ?

Réponse.

Les sommes globales indiquées au premier tableau ci-dessous ont été consacrées à la construction de ponts, de routes nouvelles, de raccordements, au redressement et à l'élargissement des routes, ainsi qu'aux réfections extraordinaires de celles-ci. Ces sommes sont consacrées exclusivement aux routes de l'État et aux subsides pour construction ou rachat de ponts :

1902	fr.	5,495,757	90
1903		6,665,047	44
1904		7,737,163	63
1905		5,246,202	72
1906		14,126,451	56
1907		9,570,454	98
1908		10,852,844	05
1909		12,300,268	72
1910		13,289,083	11
1911		8,768,981	76

Le second tableau ci-après indique les parties de ces sommes dépensées spécialement pour les réfections extraordinaires des pavages ou empièvements des routes existantes.

Ces chiffres ne comprennent pas les dépenses d'entretien prélevées sur le Budget ordinaire.

1902	.	.	.	.	.	fr.	2,998,160	50
1903	.	.	.	.	.	.	4,734,411	05
1904	.	.	.	.	.	.	4,532,247	56
1905	.	.	.	.	.	.	3,941,107	55
1906	.	.	.	.	.	.	4,480,006	52
1907	.	.	.	.	.	.	5,144,411	89
1908	.	.	.	.	.	.	5,711,481	44
1909	.	.	.	.	.	.	5,152,748	96
1910	.	.	.	.	.	.	5,327,518	85
1911	.	.	.	.	.	.	2,800,902	44

Quant aux routes de la croix automobiliste, leur situation sera très satisfaisante après l'exécution des travaux en cours ou actuellement à l'étude.

C'est ainsi que de Bruxelles à Ostende la route sera en très bon état après l'achèvement des travaux récemment adjugés, donc cette année même.

De Bruxelles à Anvers, la situation est la même, sauf pour certaines sections entre Bruxelles et Malines, dont la remise à l'état parfait est encore à l'étude. Sur la route de Bruxelles à Mons, on exécute en ce moment d'importants travaux, d'autres suivront sous peu, et, d'ici à une couple d'années, la route entière sera complètement réfectionnée.

De Bruxelles à la frontière allemande, on rencontre également plusieurs sections en très bon état, une partie de celles qui laissaient à désirer sont en voie d'amélioration; les autres seront exécutées prochainement, au fur et à mesure que les études des projets seront terminées.

En résumé, dans un délai de deux ans, toutes les routes dont il s'agit auront été réfectionnées à l'aide des crédits mis à ma disposition.

Question.

En vue d'assurer le succès de l'Exposition internationale de Gand, il importe que les routes aboutissant à cette ville soient remises en un parfait état de viabilité pour l'année 1913.

Les routes suivantes seront-elles réfectionnées pour cette époque :

Gand-Bruxelles.

Gand-Bruges-Ostende.

Gand-Courtrai jusqu'à la frontière française.

Gand-Anvers par le pays de Waes.

Gand-Audenarde.

Réponse.

Mon Département se préoccupe depuis plus d'un an d'assurer la mise en bon état des principales routes qui aboutissent à Gand.

Les travaux de réfection nécessaires sont poussés avec la plus grande activité possible.

Question.

On signale le mauvais état de la route de Gembloux à Fleurus et on en demande la réfection en 1912.

Réponse.

J'ai approuvé récemment le cahier des charges relatif à la réfection de la section de cette route comprise entre Gembloux et Sombreffe; les travaux commenceront donc prochainement.

Question.

On demande l'amélioration de la route de Louvain à Malines, entre Louvain et Campenhout. Cette réfection se fera-t-elle en 1912.

Réponse.

Le projet est en préparation. L'adjudication pourra avoir lieu dans le cours de cette année.

Question.

Où en sont les plans pour le boulevard Bruxelles-Anvers? Quand pourra-t-on mettre la main à l'œuvre?

Réponse.

Les services compétents sont occupés à dresser les plans des emprises à acquérir pour la section comprise entre Brusseghe et Boom, j'ai donné des instructions pour que ce travail soit terminé très rapidement.

Quant à la section comprise entre Meyse et Brusseghe, on poursuit les acquisitions de terrain; la plupart des négociations sont en bonne voie et les travaux pourront être entamés à bref délai.

*
* *

Vu l'importance de ce travail, la Section centrale exprime le vœu que le

crédit destiné à couvrir la dépense du boulevard Bruxelles-Anvers soit l'objet d'un article spécial. En agissant autrement, on risque de compromettre l'exécution du programme élaboré par le Gouvernement pour la mise en bon état de viabilité du réseau de la grande voirie. L'expérience prouve que, en donnant satisfaction au désir ici exprimé par la Section centrale, nous n'aurons plus à déplorer les errements anciens.

B. — BATIMENTS CIVILS.

ART. 5. — *Construction d'un hôtel pour les bureaux du Ministère des Colonies.*

Cette question a fait l'objet de très nombreuses observations dans presque toutes les sections. La préoccupation dominante que nous pouvons en extraire, c'est que, avant d'entamer les expropriations et les travaux, les devis et plans soient établis de telle manière qu'ils ne donnent lieu à aucun mécompte. Ceux-ci ont, en effet, été si considérables, malgré toutes les promesses des services compétents, que l'opinion publique jugerait sévèrement ceux qui ont élaboré et approuvé les plans et devis, si l'on retombait dans les mêmes erreurs que lors de la construction de la Gare d'Anvers, de l'École vétérinaire, de l'École militaire, pour ne citer que les exemples les plus regrettables.

L'on est généralement d'accord pour reconnaître que les bureaux du Ministère des Colonies doivent être reconstruits, mais on critique l'emplacement choisi ; le quartier est trop commerçant, les terrains y sont à un prix inabordable, la rue de Namur toute bordée de magasins ne gagnera rien par la construction d'un édifice morne et froid comme le sont nécessairement des bureaux officiels.

On a fait observer toutefois que ces critiques sont trop vives et que, la construction du Ministère étant prévue à l'emplacement des écuries royales, l'aspect de la rue n'en sera pas enlaidi. Un membre a proposé d'aménager des magasins au rez-de-chaussée de l'édifice ; cette idée demande réflexion et peut-être y trouverait-on la solution désirée par ceux qui craignent pour l'esthétique de la rue de Namur.

De nombreux membres se sont élevés aussi contre les dépenses de luxe ; le bâtiment doit être simple, solide et suffisant pour le service, bien aéré et adapté aux règles de l'hygiène.

Afin de se rendre compte du bien-fondé de ces observations, la Section centrale a tenu à s'entourer de tous les renseignements nécessaires. C'est ainsi qu'elle a été amenée à avoir avec l'honorable Ministre des Colonies une entrevue, au cours de laquelle celui-ci a remis un rapport circonstancié sur l'état de salubrité des locaux actuels, qui, chacun le sait, sont dispersés en plusieurs endroits.

Nous croyons utile d'insérer ici ce rapport :

Ixelles, le 4 avril 1912.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous adresser, avec la présente, le rapport que vous m'avez demandé sur l'état des locaux occupés par le personnel de votre Département.

Ce rapport peut se résumer en quelques lignes : tous ces locaux, aménagés tant bien que mal dans de vieilles constructions, sont, pour la plupart, ceux occupés par les hauts fonctionnaires exceptés, dans des conditions d'hygiène déplorables : plusieurs manquent absolument d'air et de lumière et tous, en général, sont occupés par trop de monde.

Les dégagements, quand ils ne font pas défaut, sont presque tous défectueux, étroits, obscurs et donnent accès à des W. C. mal éclairés et mal aérés.

Les escaliers, à quelques exceptions près, sont étroits, difficiles et rendus plus impraticables encore par l'obscurité qui y règne.

Je ne parle pas du danger d'incendie qui se présente ici d'une façon permanente et particulièrement grave.

En un mot même, sans tenir compte de la défectuosité des aménagements au point de vue administratif, la situation en général, toute provisoire qu'elle soit, me paraît intolérable, et je pense qu'il serait inhumain de la prolonger plus qu'il ne faudrait.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

(S.) EMAR COLLÈS,
architecte.

Rapport sur l'état sanitaire des locaux occupés par le personnel du Ministère des Colonies.

RUE BRÉDERODE. — Les locaux de la rue Bréderode sont vides. Ils ont été abandonnés d'urgence parce qu'ils menaçaient ruine. Il n'y reste plus qu'un concierge assez mal logé.

RUE DE NAMUR, 10. — Les locaux sont installés misérablement dans de vieilles constructions. En général, ils sont malsains, contenant pour la plupart un personnel trop nombreux ne disposant pas du cube d'air nécessaire.

Les dégagements qui existent sont obscurs et mal aérés, beaucoup font défaut, il faut traverser certains bureaux pour entrer dans d'autres ; au rez-de-chaussée, il faut même passer par un lavatory.

LE CHALET CONTRE LE PARC ROYAL. — Les locaux qui prennent jour sur la cour sont convenables, ceux sur le parc sont obscurs et malsains; entre autres, deux bureaux doivent même être éclairés toute la journée quand le temps est sombre.

RUE DE NAMUR, 20. — Les locaux de cet immeuble ont été aménagés tant bien que mal. Ceux du bâtiment à front de rue sont tolérables, mais les autres sont trop petits et trop bas de plafond pour le nombre d'employés qui y sont installés. Chaque employé dispose à peine de 15 mètres cubes d'air, le mobilier non défalqué; la hauteur sous plafond n'est que de 2^m90.

Deux de ces bureaux, l'un de quatre, l'autre de cinq employés, manquent non seulement d'espace, mais aussi de lumière; ils ne sont éclairés que par un lanterneau et ne reçoivent de l'air que par une cheminée.

Ces locaux particulièrement malsains sont intolérables en été, la température montant jusqu'à 32 degrés. En hiver, le chauffage très défectueux se fait au gaz comme dans la plupart des autres bureaux.

Les dégagements sont étroits, obscurs et mal aérés, ils donnent accès à des W. C. déplorables.

Le seul escalier d'accès à ces bureaux est obscur, difficile et étroit (0^m80 de largeur de volée). Un incendie dans cet immeuble serait épouvantable.

RUE THÉRÉSIENNE, 7 ET 12. — Les locaux de ces immeubles seraient tolérables s'ils n'étaient occupés par trop d'employés, la plupart de ceux-ci ne jouissent que de 14 à 16 mètres cubes d'air, mobilier non défalqué.

Au second étage, il n'y a que 2^m45 de hauteur de plafond.

RUE DE LA PÉPINIÈRE, 41 ET 43. — Ces locaux se trouvent dans les mêmes conditions que ceux de la rue Thérésienne.

A signaler tout particulièrement les installations de la bibliothèque, laquelle a été aménagée dans une vieille annexe qui menace ruine sous le poids des livres qu'on y a installés tant bien que mal. Par suite, il y a un danger permanent d'incendie, dont les conséquences pourraient être graves.

RUE DE RUYSBROECK, 28. — Cet immeuble récemment mis à la disposition du Département est occupé, bien que les aménagements ne soient pas encore entièrement achevés.

La disposition des locaux est telle que les communications du personnel avec les chefs de service sont très malaisées, les dégagements font défaut.

Certains bureaux au rez-de-chaussée sont très humides.

Comme dans les autres bâtiments, dans certains locaux le personnel est trop nombreux et ne dispose pas du cube d'air indispensable.

RUE DES URSULINES, 27. — Le Département occupe dans cet immeuble un ancien dortoir au 2^e étage. Les bureaux installés dans cette grande salle

ne sont séparés que par des cloisons à mi-hauteur, de sorte que les conversations et les bruits de toutes sortes s'entendent d'une place à l'autre, rendent tout travail très difficile sinon parfois impossible, particulièrement pour le personnel des ingénieurs et des agents techniques.

En outre, il y a dans ces installations des courants d'air continuels et insupportables dont le personnel se plaint très vivement.

*
* * *

Il résulte de ce document que la construction des bureaux du Ministère des Colonies s'impose. Quant à la question de l'emplacement, il est certain que le terrain des écuries royales conviendrait assez bien pour cette construction et l'objection au point de vue de l'esthétique de la rue de Namur perd de sa valeur, quand on saura que de ce côté le bâtiment ne s'étendra que sur une longueur d'environ 23 mètres ; cette façade ne projettera pas sur un même axe, ce qui constitue encore une circonstance atténuante.

Les plans qui ont été soumis à la Section centrale devront, du reste, subir des modifications, puisqu'il n'est pas question d'exproprier des immeubles de la rue de Namur, le prix demandé étant hors de proportion avec l'usage à faire du terrain.

A la demande de la Section, plans et devis lui ont été soumis.

Question.

La Section centrale chargée de l'examen du projet du Budget extraordinaire demande communication des plans et devis des travaux de construction du nouveau Ministère des Colonies.

Elle désire en outre avoir tous les renseignements quant à la dépense entière avant de voir entamer les travaux.

Réponse.

HOTEL DU MINISTÈRE DES COLONIES. — CONSTRUCTION DES BUREAUX.

Voici une évaluation approximative de la dépense qu'entraînera la construction de l'hôtel des bureaux du nouveau Ministère des Colonies.

1° *Construction* : cinq étages y compris sous-sol avec les installations de chauffage, d'éclairage et de ventilation, etc.

3,060 mètres carrés de surface à 1,000 francs.	fr.	3,060,000	»
--	-----	-----------	---

2° <i>Cabinet du Ministre</i> : Décoration et mobilier	.	6,000	»
--	---	-------	---

3° <i>Salle des Commissions</i> : Décoration et mobilier	.	4,000	»
--	---	-------	---

4° <i>Salle du Conseil colonial et conférences</i> : Décoration et mobilier	.	22,000	»
---	---	--------	---

A REPORTER.	fr.	3,092,000	»
-------------	-----	-----------	---

REPORT.	fr. 3,092,000 »
5° <i>Bibliothèque</i> : Installations et mobilier système Germain	50,000 »
TOTAL.	fr. 3,142,000 »
6° Expropriations et imprévus, divers	400,000 »
7° Travaux d'aménagement aux écuries royales, place du Trône.	fr. 500,000 à 675,000 »
ENSEMBLE.	fr. 4,217,000 »

*
.

La réponse ne donne qu'une satisfaction partielle à la Section centrale, en ce sens qu'elle ne fait qu'esquisser le coût total de l'édifice. Une somme de 4,217,000 francs est dès maintenant prévue pour cet objet, mais on y comprend de 500,000 à 675,000 francs pour les travaux d'aménagement aux écuries royales de la place du Trône.

Il résulte de ce devis approximatif que le mètre carré de surface est estimé à 4,000 francs pour la construction des cinq étages que doit comprendre le bâtiment destiné aux bureaux.

Rien ne prouve que ce chiffre ne sera pas dépassé, et, comme les devis détaillés ne sont pas encore élaborés, personne en ce moment ne pourrait évaluer la dépense réelle.

L'examen des plans déposés en Section centrale a fait craindre aussi que le personnel du Ministère va être augmenté dans des proportions anormales. On prévoit, en effet, outre les appartements réservés au Cabinet du Ministre et au Secrétariat général, des bureaux au nombre :

de 7 pour les directeurs généraux,
de 15 pour les directeurs,
de 35 pour les chefs de division,
de 41 pour les chefs de bureau,
de 13 pour les sous-chefs de bureau,
de 42 pour les commis,

plus de nombreuses salles pour les huissiers, des antichambres, des réduits pour les dossiers, etc.

Tout cela n'indique-t-il pas que, contrairement aux vœux exprimés à la Chambre, la centralisation de tous les offices coloniaux va se faire dans la métropole et que cette administration centrale va prendre un développement colossal, tel qu'on n'en voit pas d'exemple dans les autres pays coloniaux ?

Il est vrai que ces bureaux pourraient servir éventuellement pour y établir d'autres services publics assez à l'étroit dans d'autres bâtiments.

Il a aussi semblé à la Section centrale que le prix prévu pour l'aménagement des écuries de la place du Trône est assez élevé; la marge entre 300,000 et 675,000 francs prouve du reste que ces aménagements n'ont pas été étudiés jusqu'à ce jour.

Pour donner un exposé complet de la question, nous devons ajouter que les terrains sur lesquels s'élèvent les immeubles où sont logés actuellement les bureaux du Ministère des Colonies ont une valeur assez considérable, et, comme ces terrains pourront être vendus après l'achèvement du nouveau ministère, il y a là une recette certaine qui viendra en déduction du coût de la dépense.

*
* * *

Une autre question a été soulevée en Section centrale, elle concerne une convention conclue entre l'État et la ville de Bruges. Nous estimons qu'elle trouve ici sa place naturelle.

Question.

On se plaint de l'inexécution d'une convention conclue entre l'État et la ville de Bruges au sujet de la remise par l'État de l'immeuble sis à Bruges et connu sous le nom de la « Prévôté », ainsi qu'au sujet de la cession à la ville du pont du chemin de fer transformé en pont-route sur l'ancienne ligne de Bruges à Blankenberghe.

Cette non-exécution des conventions cause un véritable préjudice à la ville de Bruges, et la Section centrale désire connaître les motifs de ce retard et voudrait voir donner à cette affaire la suite qu'elle comporte; il n'y a aucune charge pécuniaire qui en résulte.

Réponse.

La convention pour la cession à la ville de Bruges du bâtiment de l'ancienne prévôté et du prolongement de celle-ci a été réalisée le 5 mars 1912, à l'intervention du Département des Finances.

La ville entrera en possession et jouissance de la prévôté et de son prolongement à compter du jour de l'approbation de la convention par la Législature, sauf toutefois des locaux occupés par le concierge du Gouvernement provincial, lesquels ne passeront à la jouissance de la ville qu'à dater du jour où cet agent sera pourvu d'un nouveau logement par l'État.

Aux termes de ce contrat, la ville paiera à l'État une somme de dix mille francs, sans intérêt, endéans les trois mois de la date à laquelle la ville aura la jouissance de la totalité de l'immeuble.

*
* * *

Depuis le dépôt du Budget extraordinaire, la convention susdite a été

soumise à l'approbation des Chambres par le dépôt d'un projet de loi sur quelques échanges domaniaux. La ville de Bruges obtient ainsi complète satisfaction.

C. — TRAVAUX HYDRAULIQUES.

C'est à cette rubrique que les questions ont été les plus nombreuses. Fidèle à notre ligne de conduite, nous continuerons à suivre les articles du tableau, reportant à la fin les points soulevés qui ne se rapportent à aucun de ces articles, mais qui ont pour objet des travaux hydrauliques.

Ces nombreuses questions sont la preuve de l'intérêt que chacun porte au développement du réseau des voies navigables en Belgique; il est de fait que celles-ci aussi ont un rôle important à jouer et qu'elles constituent une partie notable de l'outillage économique de la Nation.

La concurrence devient, du reste, si intensive que l'on ne saurait assez attirer l'attention et la bienveillance des pouvoirs publics sur l'utilité de mettre, à brève échéance, nos canaux, fleuves et rivières en état de produire leur maximum de rendement.

Le Gouvernement est entré résolument dans cette voie, nous exprimons le vœu qu'il donne encore plus d'impulsion aux travaux entamés ou à entamer, de manière à mettre tous nos compatriotes sur un pied d'égalité.

ART. 7. — *Meuse.*

Question.

On demande des renseignements détaillés sur les travaux prévus à la Meuse, notamment entre Liège et la frontière hollandaise.

Réponse.

Le programme des travaux à effectuer à la Meuse en aval de Liège a été détaillé à plusieurs reprises par mes prédécesseurs.

Il résulte des renseignements qui ont été fournis que les travaux doivent s'effectuer en trois phases.

La première phase comprend les travaux d'élargissement provisoire du lit du fleuve en aval du barrage de la Fonderie des canons à Liège.

La deuxième phase est relative aux améliorations à effectuer entre le pont de Wandre et Visé.

La troisième et dernière phase comprend les travaux défensifs d'élargissement et de rectification du fleuve à la sortie de Liège, de dérivation au travers de l'île Monsin à Herstal et de déplacement du barrage de la Fonderie des canons.

Les travaux de la première phase sont terminés.

On s'occupe de la rédaction de l'avant-projet relatif aux améliorations de la deuxième phase.

L'acquisition des nombreuses emprises (130 hectares environ) à faire dans l'île Monsin en vue de l'exécution des travaux de la troisième phase se poursuit activement.

*
* *

La Section centrale espère que cette réponse donnera satisfaction aux intéressés et que les travaux seront poussés avec vigueur.

ART. 8. — *Sambre.*

Question.

Où en sont les travaux de rectification de la Sambre entre Namur et Charleroi ?

Réponse.

Les avant-projets relatifs à des rectifications à effectuer à Floreffe, Auvellais, Pont-de-Loup sont arrêtés; et l'on s'occupe de l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux.

L'étude définitive du redressement de la Sambre à Mornimont est terminée, et la mise en adjudication de la rectification de Couillet est imminente.

ART. 10. — *Canaux houillers.*

Question.

On demande l'achèvement du canal de Charleroi.

Réponse.

La transformation du canal, dont la longueur est de 87 kilomètres, y compris les embranchements du Centre, est effectuée depuis l'origine de la voie navigable jusque l'écluse 31 à Féloy, soit sur une longueur de 48 kilomètres environ; elle est en voie d'achèvement entre l'écluse 33 située également sur le territoire de la commune de Féloy et le pont d'Asquimpont, distants de 9 kilomètres.

La rédaction des pièces nécessaires à la mise en adjudication des travaux d'amélioration de la partie du canal comprise entre le pont d'Asquimpont et le pont-rail du chemin de fer de Braine-l'Alleud à Tubize (5 kilomètres) est terminée, tandis que celle des plans et du cahier des charges relatifs à la transformation de la partie du canal se développant entre les écluses 31 et 33 distantes de 1 kilomètre environ est très avancée.

Une décision est intervenue récemment en ce qui concerne le programme

à adopter pour l'amélioration des trois derniers biefs traversant l'agglomération bruxelloise, et le service des canaux houillers a été invité à pousser activement l'étude relative à cette partie de la voie navigable.

Des instructions ont été données, d'autre part, au même service en vue de la prompte rédaction du projet d'autorisation concernant le pont de la rue d'Allemagne, à Anderlecht.

Le pont des hospices, dont la reconstruction est urgente, fera l'objet d'une adjudication distincte.

*
* *

La discussion au sujet des bassins houillers, lors de l'examen à la Chambre du Budget des travaux publics, a démontré l'intérêt considérable qui s'attache à l'achèvement de ces canaux; dans l'adoption du programme des travaux, il y a lieu de tenir compte de l'intensité du trafic et du tonnage actuel des bateaux, sans tomber toutefois dans l'exagération dont nos compatriotes seraient les premiers à se plaindre. La réponse reçue semble indiquer que le Gouvernement est décidé à activer l'achèvement de ce réseau navigable.

ART. 44. — Canaux de Liège à Anvers et embranchements.

Question.

On demande où en sont les travaux du canal de la Campine et ceux de sa jonction avec le canal de Liège à Maestricht.

Réponse.

Mon Département compte faire procéder à bref délai à l'exécution des travaux d'amélioration provisoire à l'effet de faire produire aussitôt que possible au canal son maximum de rendement, en tenant compte des ouvrages existants.

Le crédit sollicité au Budget extraordinaire de 1912 permettra de poursuivre activement ces travaux, ainsi que les travaux définitifs à effectuer entre Anvers et Schooten, et de réaliser aussi rapidement que possible les expropriations.

L'exécution du programme définitif est subordonnée aux résultats des négociations avec la Hollande au sujet de la canalisation de la Meuse mitoyenne.

Question.

On demande la construction de ponts fixes sur le canal de la Campine pour lesquels les expropriations ont été faites.

Réponse.

Avant de prendre une décision au sujet de la substitution de ponts fixes aux ponts mobiles de la Campine, j'ai prescrit une étude comparative non seulement des avantages et des inconvénients de ces ouvrages au double point de vue de la circulation routière et de la navigation, mais encore des dépenses à en résulter.

ART. 12. — *Escaut.***Question.**

On demande des renseignements détaillés sur les travaux prévus à l'Escaut en attirant l'attention du Ministre sur la nécessité de faire des travaux en amont d'Anvers, en vue de supprimer les dangers d'inondation dans les arrondissements de Saint-Nicolas et de Termonde.

Réponse.

Les travaux actuellement prévus à l'Escaut sont les suivants :

- 1° Construction d'un pont fixe à Warcoing, en remplacement du pont-levis actuel.
- 2° Amélioration entre les écluses de Kain et de Berchem.
- 3° Amélioration entre les écluses de Berchem et d'Audenarde.
- 4° Amélioration dans la traverse d'Audenarde.
- 5° Reconstruction du pont des Chaudronniers, à Gand (travaux en cours).
- 6° Amélioration entre le passage d'eau de Jabeke à Wetteren et le pont de Berlaere-Schoonaerde (travaux en cours).
- 7° Amélioration entre Schoonaerde et Termonde et entre cette ville et Baesrode.
- 8° Construction de murs de quai sur la rive gauche, à Tamise (travaux en cours).

En ce qui concerne les travaux de défense à exécuter le long de l'Escaut pour parer aux dangers d'inondation dans les arrondissements de Saint-Nicolas et de Termonde, ils sont indépendants de ceux qui précèdent. L'État a promis d'intervenir, par voie de subside, dans le coût des travaux de l'espèce, qui seront effectués en vue de l'exhaussement des digues capitales au-dessus du niveau normal que ces digues devaient avoir lors de la marée extraordinaire du 12 mars 1906. Aussitôt que le levé général sera terminé, mon Département s'entendra avec les particuliers, les associations poldériennes et les communes intéressées pour répartir équitablement les dépenses.

ARTICLE 13. — *Lys.*

Question.

On demande des renseignements détaillés sur les travaux prévus à la Lys.

Réponse.

Les travaux prévus à la Lys sont les suivants :

1° Travaux d'amélioration de la rivière pour remédier aux inondations; ces travaux comprennent des redressements, des modifications de diverses natures, des reconstructions de ponts et notamment ce qui suit :

- a) Reconstruction du pont fixe sur la Morte-Lys, à Comines;
- b) Amélioration de la traverse hydraulique de Courtrai au point de vue de l'écoulement des eaux et de la navigation; transformation de la Morte-Lys en bras navigable;
- c) Amélioration dans la traverse d'Harlebeke, y compris divers travaux accessoires;
- d) Redressement de la Lys et calibrage de la rivière entre l'écluse de Vive-Saint-Éloi et le pont-rails de Grammene, y compris différents travaux accessoires;

2° Travaux à effectuer pour assurer l'écoulement des eaux de la Basse-Lys de l'origine du canal de dérivation de la Lys jusqu'à la traversée de la ville de Gand.

Ces travaux comprennent notamment :

La construction d'un nouveau pont à Deurle;

Le redressement, l'élargissement et l'approfondissement de la Lys entre le pont du Snep et le tir communal à Gand;

L'amélioration de différentes branches de la Lys à Gand, comprenant la branche principale entre le tir communal et le passage d'eau d'Akkergem; la branche secondaire entre le passage d'eau et le pont des deux Trous à l'embouchure dans le canal de Gand à Bruges et, enfin, la branche dite « de Tronchiennes » entre la Lys principale et le premier pont sous la route provinciale de Gand à Tronchiennes.

*
* * *

Les travaux dont il est fait mention ici sont certainement nécessaires, mais la Section centrale tient à faire remarquer qu'elle ne pourrait approuver des travaux dont la conséquence serait, au point de vue économique, de diminuer la valeur de la rivière quant au rouissage du lin, et, au point de vue esthétique, de transformer cette jolie et sinueuse rivière en un canal ennuyeux et morose qui ferait fuir tous les amateurs de la belle nature.

Une seconde question a été posée au sujet des travaux exécutés à la Lys

Question.

Pourquoi les travaux de rectification de la Lys dans la traverse de Gand ne sont-ils pas menés plus activement ?

Réponse.

Le tableau ci-après démontre que depuis 1905 les travaux d'amélioration de la Lys dans la traverse de Gand ont été menés très activement.

Travaux exécutés ou en cours d'exécution à Gand, depuis 1905.

Numéro du cahier des charges.	NATURE DES TRAVAUX.	Coût	Degré d'avancement.
152 de 1905	Lys. — Reconstruction du pont Saint-Michel, à Gand fr.	519,240 03	Terminés.
155 de 1905	Lys. — Extension du bief intermédiaire de Gand, 1 ^{re} section. Cette entreprise comprenait : 1° Les terrassements et dragages nécessaires pour réaliser les sections indiquées aux plans approuvés, entre le pont de la porte d'Anvers, d'une part, le pont tournant du Pas et l'écluse de la Pêcherie, d'autre part; 2° La construction de murs de quai sur toute la longueur de la rive gauche du canal de la Pêcherie, depuis le musoir à la jonction de ce canal avec la branche De Pauw, jusqu'à l'écluse de la Pêcherie, ainsi que le long de la partie de la rive droite comprise entre le pont de l'Abattoir et la susdite écluse; 3° Les menus travaux de modification et de construction de perrés pour le raccordement des murs de quai dans le canal de la Pêcherie avec les perrés et murs existants, près du pont Lousburgs; 4° La construction de murs d'eau sur les deux rives de la branche de Pauw; 5° La reconstruction partielle du pont tournant du « Pont de Pauw » et arasement de son radier; 6° La démolition d'un massif de maçonnerie et des fondations d'un vieux mur existant, sous la flottaison actuelle, à l'origine amont de la branche de Pauw; 7° Les travaux de modification des perrés, à la jonction des nouveaux murs d'eau avec les revêtements de talus existant immédiatement en amont de l'écluse du Château; 8° L'adjonction d'une passerelle pour piétons au pont-rail existant sur la tête aval de l'écluse du Château; 9° La construction d'un mur de soutènement courbe sur la rive droite du bassin de virage compris entre l'écluse du Château et le pont de la Porte d'Anvers.	1,585,956 68	Terminés.

Numéro du cahier des charges.	NATURE DES TRAVAUX.	Coût.	Degré d'avancement.
172 de 1907	10° La construction de nouvelles estacades en aval du pont-rail établi sur la tête aval de l'écluse du Château; 11° Les travaux de modification aux perrés existant dans le susdit bassin de virage; Lys. — Extension du bief intermédiaire de Gand (2^e section). Cette entreprise comprenait : 1° Les terrassements et dragages nécessaires pour réaliser les profils indiqués aux plans approuvés entre un point pris à 25 mètres en amont du pont du Pré d'Amour, d'une part, et le pont Van Eyck, d'autre part; 2° La démolition des ouvrages d'art existant entre l'origine des travaux en amont du pont du Pré d'Amour et les ponts et barrage du Pas inclusivement, ainsi que l'enlèvement de la digue séparant le canal de la Pêcherie du Bas Escout depuis le pont du Pas jusqu'aux ponts de l'Abattoir et Van Eyck; 3° L'établissement des ouvrages d'art ci-après : a) Un pont en maçonnerie de 22 mètres d'ouverture au profil 4 du plan général, y compris deux flotteurs pour assurer le halage, les pavages et autres travaux accessoires, les rampes d'accès sur les deux rives de la Lys; b) Un passage voûté de 5 mètres d'ouverture sous la rampe d'accès d'amont sur la rive gauche du pont ci-dessus; c) Une écluse à sas de 6^m30 de largeur avec barrages accolés entre les profils 10 et 15 du plan général, passerelles, duc d'Albe, estacades et autres travaux accessoires; d) Un pont fixe avec tablier métallique de 22 mètres d'ouverture entre parlements inférieurs des culées, y compris deux passerelles pour assurer le halage, les pavages, etc., rampes d'accès sur les deux rives de la Lys, ainsi qu'une murette de soutènement sur la rive droite de la rivière, bordant les rampes d'accès; e) Une passerelle pour piétons de 4 mètres de largeur sur l'extrémité aval du Reep; 4° La construction de deux maisons éclésières sur la rive gauche de la Lys au droit de la nouvelle écluse; 5° La construction de murs de quai, de perrés et d'une passerelle pour le halage, figurés aux plans approuvés; 6° La consolidation d'un perré sur la rive gauche de la Lys entre les profils 6 et 10 du plan général; 7° L'établissement d'une canalisation d'eau en tuyaux de béton comprimé sur la rive gauche de la Lys, entre l'origine amont des travaux et l'aqueduc de prise d'eau existant rue du Jambon. Une canalisation semblable sera construite entre la même origine et la prise d'eau de Dryver.	1,896,401 30	Terminés.

Numéro du cahier des charges	NATURE DES TRAVAUX	Coût.	Degré d'avancement.
49 de 1909	Lys — Construction d'un escalier d'accès au pont Saint-Michel fr.	14,260 55	Terminés.
119 de 1919	Canal de raccordement à Gand. Amélioration. .	1 265,500 » (¹)	Terminés.
56 de 1910	Canal de Gand à Bruges. Équipement mécanique et électrique du pont de la Barque, de Gand . . .	23,449 97	En cours.
84 de 1910	Branche De Pauw. Construction d'une lisse de guidage sur les glissières des murs d'eau . . .	37,777 21	Terminés.
98 de 1910	Bief intermédiaire de Gand Travaux pour la continuité du halage au pont De Pauw	6,086 84	Terminés.
100 de 1910	Bief intermédiaire de Gand Construction d'une passerelle de halage sous les ponts du nouveau Bois et Guillaume	7,292 48	Terminés.
	Réparation de la petite cale sèche de Gand . . .	137,764 50	Terminés.
	Reconstruction du pont des Chaudronniers, à Gand .	192,000 »	En cours.
8 de 1912	Pont de la Porte d'Anvers Démolition du pont tournant et construction des culées pour le pont levant à établir	440,515 »	adjudés tout récemment
	Construction de la partie métallique du pont levant à établir en remplacement du pont de la Porte d'Anvers.		
	Rectification de la Lys entre le pont du Snep et le tir communal.		
		Le cahier des charges est approuvé.	

(¹) Dépense prévue par la soumission, mais la liquidation finale de l'entreprise n'ayant pas encore eu lieu, il est impossible de fixer exactement le coût qui dépassera en tout cas 1,400,000 francs.

Le projet de ces derniers travaux a été dressé par le service extérieur et, après examen par le Département, il a été renvoyé audit service pour lui faire subir certaines modifications.

ART. 15. — *Rupel.*

Question.

On demande la reconstruction du pont sur le Rupel dans le tracé du nouveau boulevard Bruxelles-Anvers.

Réponse.

Le projet est en préparation. Dès qu'il sera terminé, les travaux de construction du nouveau pont seront adjudés.

ART. 19. — *Canal de Gand à Ostende.*

Question.

On demande l'achèvement à brève échéance des travaux restant à effectuer au canal de Gand à Bruges et à Ostende. Le crédit prévu à l'article 19 du tableau permettra-t-il d'achever ces travaux? Dans la négative, quand seront-ils achevés?

Réponse.

Le crédit prévu à l'article 19 ne permettra pas d'achever les travaux du canal de Gand par Bruges à Ostende, mais il rendra possible l'amélioration de diverses sections du canal.

Des crédits seront demandés ultérieurement à mesure des besoins. Il est à présumer que les travaux pourront être terminés dans trois ou quatre ans.

*
* *

Cette réponse paraît peu satisfaisante à la Section centrale. Pourquoi attendre encore trois ou quatre ans pour achever les travaux commencés? Rien ne s'oppose, semble-t-il, à ce que les travaux soient poussés avec la dernière vigueur; le canal en question relie trois ports importants, et le trafic entre ceux-ci ne pourra prendre tout son développement que lorsque le canal tout entier aura subi les transformations projetées. Les dépenses faites jusqu'à ce jour ne peuvent donner tout leur rendement; elles resteront partiellement improductives jusqu'au jour où les travaux seront achevés. La Section insiste pour que le délai annoncé soit réduit d'un ou de deux ans.

ART. 24. — *Communications entre Anvers et la rive gauche.*

Question.

On demande de hâter la décision à prendre relativement à l'emplacement du tunnel sous l'Escaut au droit de la ville d'Anvers.

Réponse.

J'ai ordonné la rédaction du programme de la construction d'un tunnel à construire en face de la ville, cet ouvrage sera muni d'ascenseurs assurant la circulation des piétons et des véhicules, ceux-ci ayant un poids maximum de 10,000 kilogrammes.

■ Ces études fixeront l'emplacement exact le plus favorable en même temps que les conditions d'exécution.

ART. 28. — *Port d'escale de Heyst.*

Question.

La Section centrale a été saisie par un de ses membres de la question des conventions nouvelles qui sont intervenues entre l'État belge et la Société des installations maritimes de Zeebrugge.

En vertu de ces conventions, l'État devrait souscrire une part de l'augmentation du capital, concurremment avec la Société des installations maritimes, de la province et de la ville de Bruges. L'augmentation du capital est nécessitée par l'urgence qu'il y a à compléter les installations, à approfondir la passe d'entrée du port et à permettre aux lignes de Hambourg et de Brême d'accoster à quai. L'augmentation du capital est de cinq millions.

Comme aucun crédit n'est inscrit de ce chef au Budget de 1912, la Section centrale désire savoir s'il n'y aurait pas lieu d'inscrire au Budget le crédit nécessaire à cette fin, ou tout au moins pourquoi ce crédit n'est pas prévu.

Réponse.

Des propositions justifiées seront introduites par voie d'amendement au Budget extraordinaire de 1912 au sujet des travaux encore à exécuter au port de Zeebrugge.

*
* *

Nous donnerons maintenant les questions relatives à des travaux hydrauliques et qui ne se rapportent à aucun des articles.

1^{re} Question.

Le Gouvernement ne pourrait-il donner suite aux demandes faites pour la canalisation et l'amélioration du cours de la Dendre notamment entre Alost et Termonde.

Réponse.

Mon Département s'occupe de la question et se mettra en rapport avec la Société concessionnaire en vue d'améliorer le cours de la Dendre entre Alost et Termonde.

*
* *

A diverses reprises, cette question a été soulevée aux Chambres, elle a même fait l'objet d'un rapport spécial sur une pétition émanant des riverains, au sujet des inondations périodiques causées par la Dendre. La Section centrale s'en réfère aux conclusions de la discussion qui a eu lieu en ce moment et exprime le vœu de voir se conclure à brève échéance une entente entre l'État et la Société concessionnaire.

2° Question.

Pourquoi aucun crédit n'est-il prévu pour le raccordement du bassin houiller du Limbourg avec le canal de Louvain ?

Réponse.

Un premier crédit de 50,000 francs est porté au Budget extraordinaire de 1911 pour l'étude du canal de Louvain à la Dyle et le prolongement de ce canal jusqu'à Hasselt.

Cette somme est suffisante pour couvrir les frais à faire par la Commission des canaux brabançons, instituée par l'arrêté royal du 12 juin 1911.

3° Question.

Où en sont les études des améliorations à apporter au canal de Louvain ?

Réponse

Ces études sont faites par la Commission des canaux brabançons.

4° Question.

1° Où en sont les études du tracé du canal de Renaix à l'Escaut ?

2° N'y a-t-il pas un crédit suffisant au Budget ordinaire pour les études de ces sortes de travaux qui tombent sous la compétence du Corps des ingénieurs ?

Réponse.

Les études préliminaires du tracé sont terminées sauf les recherches relatives à l'alimentation au moyen des ressources en eau de la région. Ces recherches, nécessairement longues, sont poussées aussi rapidement que possible.

Ces études sont faites par le personnel et au moyen des ressources ordinaires de mon Département.

*
* *

Le creusement d'un canal de Renaix à l'Escaut est une nécessité primordiale pour l'avenir de la ville de Renaix. Celle-ci, en effet, est privée de toute communication par eau; le développement de son industrie exige que les matières pondéreuses lui parviennent dans de meilleures conditions de transport. Par son activité, son esprit de travail, sa ténacité, la ville de Renaix a pu soutenir, dans des conditions moins favorables, la concurrence pour certains articles; il est hors de doute que le travail réclamé par toute cette population si industrielle ne lui donne une extension et un développement des plus considérables.

2° MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.**ARTICLE 31.**

Un grand nombre de questions ont été posées au sujet des travaux à réaliser dans diverses gares du pays : nous les reproduisons ici avec la réponse reçue.

1^{re} Question.

On demande si la construction des couloirs souterrains dans la gare de Tirlemont est comprise dans le Budget pour l'exercice 1912.

Dans la négative, quand ce travail sera-t-il effectué ?

Réponse.

La construction d'un couloir souterrain à la station de Tirlemont exige l'élargissement des quais d'embarquement et une transformation assez importante de l'aménagement actuel.

Des recommandations ont été faites pour que les études soient activées dans toute la mesure du possible, de manière que le couloir puisse être mis en service en 1913.

2^e Question.

Le plan des agrandissements de la gare de Grammont est-il dressé ? Quand se fera ce travail ?

Réponse.

Des projets d'aménagement de la gare de Grammont sont dressés. Mais de nouveaux renseignements ont dû être recherchés en vue de permettre le choix de l'un d'eux. L'époque d'exécution des travaux reste donc indéterminée.

3^e Question.

Les plans sont-ils dressés pour la gare de marchandises prévue à Renaix ?

Réponse.

Un projet d'établissement d'un faisceau de voies de garage et de nouvelles cours aux marchandises à la station de Renaix a été approuvé le 9 février 1912, et la décision a été prise d'acquiescer les emprises nécessaires et de réaliser le plus tôt possible une première étape des extensions projetées.

4° Question.

Où en sont les travaux de la gare de Gembloux?

Réponse.

Un nouveau projet d'aménagement définitif de la station de Gembloux a été approuvé le 23 août 1911, et l'on s'occupe de la rédaction du plan-tableau des terrains qui doivent être acquis et de l'étude des avant-projets d'ouvrages d'art à construire.

L'époque à laquelle les travaux pourront être entamés dépendra des facilités que nous rencontrerons dans l'acquisition des terrains.

En attendant, les installations de Gembloux ont reçu toutes les extensions qu'il était possible de réaliser dans la limite des terrains disponibles.

5° Question.

Où en sont les travaux pour l'aménagement de la gare de Hasselt?

Réponse.

Le 26 août 1911, une adjudication publique a eu lieu pour l'exécution d'un atelier de réparations et de divers bâtiments pour le service de la traction, à la station de Hasselt. Les entrepreneurs ont été priés de commencer les travaux le 11 septembre 1911.

Ces travaux sont en cours.

En vue de l'aménagement de la station de Hasselt, une adjudication restreinte a eu lieu le 16 janvier 1912 pour les travaux de démolition de divers bâtiments.

Ces travaux sont également en cours.

6° Question.

Où en sont les travaux pour l'aménagement de la gare d'Auvelais?

Réponse.

Les travaux d'aménagement de la station d'Auvelais sont entamés et se continueront dès que nous serons en possession des terrains nécessaires, notamment pour la construction d'un nouveau bâtiment de recettes.

7° Question.

Où en sont les travaux pour l'aménagement de la gare de Verviers?

Réponse.

Le terre-plein de la nouvelle gare de Verviers est presque entièrement préparé ; l'on mettra incessamment en adjudication les terrassements restant à effectuer, ainsi que la construction de murs de soutènement et du viaduc d'infrastructure du bâtiment des recettes.

Les propositions d'exécution en ce qui concerne le bâtiment lui-même ont été présentées par les architectes chargés des études. Ces propositions sont actuellement soumises pour vérification au directeur de service du groupe de Liège.

8^e Question.

Où en sont les travaux pour l'aménagement de la halte de Meslin-l'Évêque ?

Réponse.

Une adjudication publique a eu lieu le 17 avril 1912 pour l'exécution, à la halte de Meslin-l'Évêque, d'un bâtiment des recettes avec auvent, habitation et trottoirs.

9^e Question.

On demande énergiquement la suppression du passage à niveau de la Porte du Dam, à Anvers. Quand ce travail pourra-t-il être exécuté ?

Réponse.

Les avant-projets pour la construction des ouvrages d'art en vue de la suppression du passage à niveau et le remplacement du pont tournant actuel du Dam par un pont fixe sont en ce moment à l'étude. Des instructions sont données pour activer ces études, de façon à pouvoir procéder à l'adjudication dans le plus bref délai possible. Il est à noter que ces études étaient subordonnées aux décisions à prendre pour les travaux à exécuter aux abords d'Anvers, lesquels n'ont été arrêtés que tout récemment.

10^e Question.

On demande une passerelle à la gare d'Uccle-Calevoet.

Réponse.

Un avant-projet pour l'établissement d'un couloir souterrain sous l'accotement de la chaussée d'Alsemberg est soumis à l'avis de la Commission chargée de l'étude de la suppression du passage à niveau.

11° Question.

On demande des abris sur la ligne de Chimay.

Réponse.

Pour la construction des abris pour voyageurs, l'Administration observe un ordre d'exécution basé sur l'intensité du mouvement des voyageurs dans les différentes stations qui doivent encore être dotées de ces installations, sauf à tenir compte de circonstances locales.

Il n'est pas possible de fixer en ce moment avec précision l'époque à laquelle les abris demandés sur la ligne de Chimay pourront être construits.

12° Question.

En vue d'assurer le succès de l'Exposition internationale de Gand en 1913, il est indispensable que la gare de Gand-Saint-Pierre soit aménagée et ouverte au public avant le 1^{er} avril 1913 et que la ligne nouvelle Gand-Saint-Pierre-Bruxelles (Midi) soit livrée à la circulation jusqu'à Denderleeuw.

M. le Ministre pourrait-il nous donner des assurances formelles à cet égard et nous dire à quel moment ces deux éventualités se produiront?

Réponse.

Le bâtiment des recettes sera prêt avant le 1^{er} avril 1913. Il en sera de même pour la gare surélevée, aménagée avec cinq voies. Des voies supplémentaires pourront même très probablement être établies également en surélévation pour cette date.

En ce qui concerne la nouvelle ligne de Gand-Saint-Pierre à Denderleeuw, il ne sera pas possible de la mettre en service pour la date précitée à cause des retards apportés par un des entrepreneurs dans l'exécution des travaux qui lui sont confiés.

Toutefois, des modifications seront apportées à la signalisation de la ligne actuelle de Bruxelles-Denderleeuw-Alost-Gand, de façon à assurer dans les meilleures conditions le trafic supplémentaire qui pourrait résulter de l'Exposition de Gand en 1913.

13° Question.

Le Gouvernement ne pourrait-il dire à quel moment il entamera les travaux de la ligne Gand-Saint-Pierre à Bruxelles (Midi), section Denderleeuw et Bruxelles?

Réponse.

Ces travaux seront, selon toute probabilité, entamés au début de l'année prochaine.

14° Question.

N'estime-t-il pas qu'il y a lieu de mettre à double voie, sans retard, toute la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse ?

Réponse.

La mise à double voie de cette ligne est décidée. Les travaux sont en cours d'exécution sur les sections de Walcourt à Silenrieux, de Senseilles à Neuville-Sud et de Neuville-Sud à Mariembourg. L'adjudication aura lieu prochainement pour la section de Silenrieux à Cerfontaine.

Les propositions sont à l'étude pour les sections de Cerfontaine à Senseilles et de Mariembourg à Treignes.

15° Question.

Pourquoi les retards apportés aux travaux de déplacement du chemin de fer de Schaerbeek ; la commune est disposée à intervenir jusqu'à concurrence de 600,000 francs, afin de conclure, sans retard, les derniers contrats d'expropriation.

Réponse.

Il ne reste plus qu'une seule expropriation à terminer.

L'Administration des chemins de fer n'a pas été saisie d'une question d'intervention par la commune, à concurrence d'une somme de 600,000 francs, pour terminer les expropriations.

16° Question.

Pourquoi les travaux de la ligne Schaerbeek-Hal ne sont-ils pas menés plus rapidement ?

Réponse.

L'Administration vient d'être envoyée en possession de certains terrains dont elle ne disposait pas encore aux abords de l'avenue de Tervueren ; les travaux de la gare d'Etterbeek-Cinquantenaire ont été immédiatement entamés et seront conduits de façon à ouvrir cette dernière vers la fin de cette année ; la gare de Schaerbeek-Josaphat pourra probablement être ouverte au courant de 1913.

Dans les autres tronçons de la ligne Schaerbeek-Hal, certains terrains font encore défaut pour pouvoir mettre les travaux en adjudication.

17° Question.

On désire savoir si les travaux de la Jonction Nord-Midi sont arrêtés et

pour combien de temps? Quelles mesures le Gouvernement compte-t-il prendre pour la reprise rapide des travaux?

Réponse.

Je ne puis que me référer à la déclaration faite récemment à la Chambre; depuis lors, toutefois, des experts ont été nommés par le tribunal, et ils ont commencé leurs opérations le 10 avril courant.

18^e Question.

Il y a-t-il déjà des plans dressés pour la ligne vers l'Allemagne, entre Louvain et Tongres? Quand les travaux pourront-ils être entamés sur cette section?

Réponse.

Les études de la nouvelle ligne entre Louvain et Tongres sont très avancées; les plans-tableaux à déposer à l'enquête sont en cours de rédaction.

Les travaux ne pourront être entamés que lorsque l'Administration disposera des terrains nécessaires.

*
* *

A l'article 32 du tableau, un membre a posé la question suivante :

Question.

Quel est le nombre de locomotives et de wagons qu'on pourra commander au moyen du crédit de 20,100,000 francs?

Réponse.

88 locomotives.

52 tenders.

8 voitures pour train-bloc.

2 fourgons id.

56 voitures pour trains de voyageurs.

7 fourgons id. id.

2,724 wagons pour trains de marchandises.

*
* *

N'oublions pas qu'un projet de loi spécial autorise la Ministre des Chemins de fer à contracter par anticipation des marchés pour la fourniture du matériel de traction et de transport, dont le paiement sera imputé sur les Budgets extraordinaires de 1913, 1914 et 1915, jusqu'à concurrence de

24 millions pour chacune de ces années, ce qui, ajouté au crédit de 20,100,000 francs prévu pour 1912, forme un total de 92,100,000 francs.

La Section centrale attire l'attention sur l'importance de cette somme et se demande si elle n'a rien d'exagéré. Les réponses fournies par l'Administration des Chemins de fer à la Section qui a examiné le projet spécial en question semblent prouver que le matériel des chemins de fer n'est pas rationnellement utilisé. En ce qui concerne les locomotives, l'État belge en possède 96 par 100 kilomètres de lignes exploitées, tandis que le Nord français, dont le réseau peut être comparé au nôtre, n'en a que 52.90 pour la même longueur de lignes, l'État prussien 52 et les différentes sociétés hollandaises de 35.20 à 25.80.

Si nos locomotives parcourent 28,600 kilomètres par an, en moyenne, les locomotives du Nord français en parcourent 40,000, et celles de l'État prussien 41,425. En Hollande, la moyenne varie entre 47,000 kilomètres et 63,000.

En augmentant dans une proportion trop considérable le matériel de traction et de transport, sans en retirer tout l'avantage qu'on pourrait, on immobilise des capitaux trop considérables et ceux-ci deviennent moins rémunérateurs. Il semble bien que nous sommes arrivés à la dernière limite en cette matière et qu'il y aurait lieu d'examiner si le matériel ne pourrait être utilisé d'une manière plus intense, de manière à réduire notre coefficient d'exploitation.

Si la Section centrale s'est préoccupée de cette question, c'est qu'elle intéresse au plus haut point notre dette publique; elle croit de son devoir d'attirer sur ce point l'attention toute spéciale de l'honorable Ministre des Chemins de fer.

Question.

Au cours de la discussion, en Section centrale, du Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires, il a été question du projet de loi tendant à autoriser le Ministre des Chemins de fer à contracter par anticipation des marchés pour la fourniture du matériel de traction et de transport pour les années 1913, 1914 et 1915.

Semblable autorisation avait déjà été donnée en 1908 pour les exercices 1909, 1910 et 1911.

La Section centrale désire savoir si aucune autorisation n'a été donnée pour l'exercice 1912 et si le crédit de 20,100,000 francs inscrit au n° 32 du tableau du Budget pour l'exercice 1912 est le seul dont disposait le Département, si l'autorisation susdite n'était pas accordée.

Réponse.

Aucune autorisation n'a été donnée pour la commande, par anticipation, de matériel roulant, outillage, etc. nécessaires en 1912.

Le crédit de 20,100,000 francs figurant au n° 32 du tableau du Budget

pour l'exercice 1942, est le seul sollicité par le Département pour couvrir les dépenses de l'espèce de l'exercice courant.

* *

A l'article 33, nous avons posé les demandes suivantes :

1^{re} Question.

Quand commenceront les travaux de l'hôtel des postes à Renaix ? Cette dépense est-elle prévue au Budget actuel ?

Réponse.

L'Administration n'ayant pas encore reçu le plan coté du terrain à céder par la ville, il n'est pas possible de fixer l'époque d'exécution des travaux.

Toutefois la dépense est comprise dans les prévisions budgétaires dressées par l'Administration des Postes.

2^e Question.

Quand placera-t-on l'horloge au nouvel hôtel des postes à Gand ?

Réponse.

L'adjudication de la fourniture et de l'installation, au nouvel hôtel des postes et des télégraphes, à Gand, d'une horloge électrique à quatre cadrans a eu lieu récemment.

Sauf imprévu, ces horloges seront mises en état de fonctionner dans un délai approximatif de cinq mois.

* *

Enfin, à la demande de certains membres, la Section a posé les questions suivantes, qui ne se rattachent qu'indirectement aux articles du Budget ?

1^{re} Question.

Où en est la question du détournement des grands express vers la frontière allemande ? On demande à ne pas trop s'écarter de Liège et Verviers.

Réponse.

Je m'en réfère à la réponse que j'ai faite au Sénat tout récemment.

2^e Question.

A quelle date le nouveau tarif téléphonique entrera-t-il en vigueur ?

Réponse.

La mise en vigueur du nouveau régime de tarification téléphonique, qui a

été fixé par l'arrêté royal du 12 août 1911, est subordonnée à l'exécution de nombreux et importants travaux, en vue de l'appropriation des divers réseaux et des installations interurbaines aux extensions extraordinaires que provoquera la réforme.

Ces travaux sont actuellement poursuivis avec la plus grande activité; mais étant donnée l'habitude prise de considérer toute indication d'époque comme un engagement, il ne me serait pas possible de préciser la date de la mise en vigueur.

3^e Question.

Le Gouvernement exploitera-t-il en régie ou s'adressera-t-il à l'industrie privée pour la fourniture du courant électrique, le jour où l'on exploitera certaines lignes à l'électricité?

Réponse.

Une décision sur cet objet serait prématurée.

Ainsi que je l'ai déclaré à la Chambre, au cours de la séance du 15 mars 1911, à propos de la fourniture de l'énergie électrique pour les besoins du service des trains de la jonction Nord-Midi, nous devons examiner, dans des vues d'ensemble, comment l'État pourra s'assurer un jour une fourniture d'énergie électrique pour l'ensemble du réseau sans qu'il ait les mains liées vis-à-vis de personne.

*
* *

Présenté en sections, le 3 avril 1912, le Budget extraordinaire a eu l'heureuse fortune d'être voté dans toutes les sections et de n'avoir recueilli aucun vote négatif :

En 1^{re} Section, par 14 oui, contre 0 non et 0 abstentions.

En 2^e id. 6 id. 0 id. 2 id.

En 3^e id. 11 id. 0 id. 3 id.

En 4^e id. 9 id. 0 id. 3 id.

En 5^e id. 8 id. 0 id. 2 id.

En 6^e id. 9 id. 0 id. 4 id.

— — —
Soit un total de 47 oui, contre 0 non et 14 abstentions.

La Section centrale a voté l'adoption du Budget par 6 oui et 1 abstention.

Le Rapporteur,

Chev DE GHELLINCK D'ELSEGHEM.

Le Président,

COOREMAN.

(44)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 25 APRIL 1912.

Begrooting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1912 ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN
HEER DE GHELLINCK D'ELSEGHEN.

MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van Begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1912 verschilt, als bedrag, niet veel met de Begrooting voor 1911. Het behelst de navolgende kredieten :

Ministerie van Landbouw en Openbare Werken . fr.	45,335,000	»
Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen .	73,556,500	»
Ministerie van Financiën	950,000	»
Voorschotten op het bijzonder fonds, ingesteld bij artikel 6 der wet van 26 Augustus 1903	2,000,000	»
Ministerie van Oorlog	692,208	64
Te zamen. . fr.		122,533,708 64

(1) Begrooting, n° 163, XVII.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer COOREMAN, bestond uit de heeren DE LIMBURG STIRUM, DE GHELLINCK D'ELSEGHEN, DE KERCHOVE D'EXAERDE, VAN CAUWELAERT, VISART DE BOCARME en MECHELYNCK.

Anderdeels zijn de buitengewone ontvangsten onderverdeeld als volgt :

Elfde jaarsom, te betalen door China	fr.	97,700	»
Vervreemding van onroerende goederen		200,000	»
Veiling van gronden voortkomende van ontmanteling.		100,000	»
Veiling van de gronden van het gewezen arsenaal te Antwerpen.		1,325,000	»
Veiling van de gronden, afgestaan aan den heer North.		540,000	»
Het gansche bedrag is dus	fr.	2,262,700	»

Het verschil, fr. 120,271,008.24, wordt bestreden door middel van de overschotten op de Gewone Begrooting en voor het meerdere door eene leening.

Op bladzijde 9 van de inleidingsnota kondigt de Regeering eene tabel af van de geldmiddelen die, buiten de leening, zijn besteed aan buitengewone uitgaven. Deze geldmiddelen zijn van drieërlei aard.

Vooreerst vinden wij daarin de opbrengst van den verkoop van domeingoederen en van de terugbetaling van voorschotten. Sedert 1895 heeft deze bron van buitengewone inkomsten fr. 64,013,799.14 opgebracht.

In de tweede plaats hebben wij de ongebruikte fondsen voor uitdelging. Eerst sedert 1896 bestaat deze post; in de eerste vier jaren bracht dit nagenoeg 4 miljoen per jaar op, omdat de koers boven pari stond; doch sedert 1900 zijn de ongebruikt gebleven fondsen voor de uitdelging onbeduidend, zooals blijkt uit de tabel; het gemiddelde voor de laatste twaalf jaren bedraagt 300 frank; weliswaar vermeerderde de delging bij afkoop van rentetitels sedert 1899 en vooral sedert 1904 nam de aflossing gestadig toe.

De som voor de aflossing, op de gewone Begrooting voor 1912 uitgetrokken, bedraagt fr. 14,899,281.06, en deze som alleen vertegenwoordigt niet de aflossingen, in hetzelfde dienstjaar te verwezenlijken; daarbij dienen volledigheidshalve te worden gevoegd de aflossingen, opgenomen in de annuïteiten voor den spoorweg en andere, op de Begrooting van 's Lands Schuld voor 1912 uitgetrokken tot een bedrag van fr. 5,005,005.53.

De delging, in 1912 te verwezenlijken, zal de gezamenlijke som van fr. 19,904,280.59 bedragen (in ronde cijfers: 20 miljoen).

Doch er bestaat nog eene andere bron van inkomsten om de Buitengewone Begrooting te spijzen en om des te minder te moeten ontleenen, namelijk het jaarlijksch batig slot van de begrotingen. In sommige jaren bedraagt dit batig slot 15, 16, 18, 20, 23, ja zelfs 24 miljoen; voor de minst gunstige jaren vinden wij nog een boni van 4, 5 en 7 miljoen. Dit van het dienstjaar 1911 is geraamd op nagenoeg fr. 5,609,830.89, en wij weten dat deze nabijkomende cijfers steeds minder bedragen dan de werkelijke, zooals zal blijken na aanzuivering van de rekeningen.

Aldus verkrijgen wij voor deze drie bronnen van inkomsten een totaal van fr. 210,468,155.59 voor de jaren 1895 tot en met 1911.

Sedert 1895 kon aldus aan buitengewone uitgaven worden besteed eene som van fr. 130,121,375.17, uitsluitend voortkomend van boni's op de Gewone Begrootingen.

Dit feit op zichzelf is van aard om de financiële politiek van de Regearing te billijken. Wanneer men deze overschotten besteedt aan buitengewone ontvangsten, doet men eene echte delging bij voorraad.

Doch behalve de aldus bestreden buitengewone uitgaven zijn er nog uitzonderlijke, want sedert 1895 is er een nieuw hoofdstuk toegevoegd aan de Gewone Begrootingen van al onze Departementen, en sedert dien-zelfden datum is eene som van fr. 276,255,732.40 besteed aan uitgaven die zich niet elk jaar voordoen, doch niets opbrengen.

Wanneer wij al deze cijfers vergelijken met de uitgaven van de Buitengewone Begrooting welke geene winst afwerpen, dan mogen wij zeggen niet dat het bedrag van de niet opbrengende uitgaven, waarvoor werd ontleend, gering is, maar wel dat geene niet opbrengende uitgave wordt bestreden door leening.

Trouwens, zoo wij het bedrag van de eigenlijke buitengewone uitgaven nagaan volgens de rekeningen, bevinden wij, voor de dienstjaren 1895 tot en met 1911, een totaal van fr. 2,026,438,863.82.

Anderdeels beloopt de uitgaven voor economische uitrusting fr. 1,909,246,472.50.

Zoodat er fr. 117,192,391.32 overblijft voor de overige uitgaven.

De uitgaven voor economische toerusting zijn onderverdeeld in uitgaven, welke rechtstreeks winst afwerpen, en uitgaven welke onrechtstreeks inkomsten bezorgen.

Onder de uitgaven, welke rechtstreeks inkomsten opleveren, vinden wij de uitgaven :

Voor de spoorwegen, tot beloop van fr.	1,273,941,029	19
Voor de posterijen.	17,066,924	52
Voor de telegraphen en de telefoon	69,967,804	15
Voor het zeewezen	7,242,999	37
Voor het privaat Staatsdomein	15,967,404	74
Te zamen. fr.	1,384,186,161	97

Onder de uitgaven, welke onrechtstreeks inkomsten opleveren, vinden wij die :

Voor de kanalen en rivieren.	fr. 163,587,407	08
Voor de wegen en bruggen, buurtwegen, openbare gezondheid	155,998,665	28
Voor de havens en kusten	205,474,238	17
Te zamen.	fr. 525,060,310	53

Uit deze tabel blijkt, dat de uitgaven voor economische toerusting 94.2 % van al de buitengewone uitgaven bedragen; de uitgaven, welke rechtstreeks

inkomsten opleveren, zijn in dit procent begrepen voor 68.2 % en de uitgaven, welke onrechtstreeks inkomsten opleveren, enkel voor 26 %; de eerste zijn dus 2 $\frac{1}{2}$ maal zoo aanzienlijk als de tweede.

Verder blijkt daaruit, dat de uitgaven, welke geene inkomsten opleveren, slechts 5.8 % van de buitengewone uitgaven bedragen. Ze zijn onderverdeeld als volgt :

Onroerend openbaar domein :

a) Aankopen	fr. 29,990,087 88
b) Bouwwerken : justitiepaleizen, gevangenissen, gestichten van weldadigheid en van onderwijs, conservatoriums en andere	27,928,654 11
Werken van kunst en wetenschap	69,374 »
Militaire gebouwen, vestingen, bewapening	50,421,792 67
Onderscheiden uitgaven	8,682,482 66
Te zamen.	fr. 117,192,391 32

Er valt op te werken dat men onder de rubriek « aankopen » in deze tabel behoeft te begrijpen de aankopen welke zijn gedaan met het oog op het bouwen van den Kunstberg, te Brussel; doch uit een antwoord, gegeven aan de Middenafdeeling welke de Buitengewone Begrooting voor 1910 heeft onderzocht, blijkt dat de sommen, voor dit werk bestemd, 15,800,000 frank beliepen. Onder de « onderscheiden uitgaven » zijn begrepen de kredieten van 5 en 2 millioen, het eerste toegestaan aan de stad Oostende, het tweede aan Spa.

Daareven deden wij opmerken dat de geldmiddelen, besteed aan de buitengewone uitgaven buiten de leening, 't is te zeggen niet aan leening gevraagd, doch voortkomend van den verkoop van domeingoederen, van de uitkeering van voorschotten, van ongebruikt gebleven delgingsfondsen en namelijk van de overschotten op de begrootingen, eene som van fr. 210,463,155.59 bedroegen.

Vergelijken wij deze som met de som (fr. 117,192,391.32) binnen hetzelfde getal jaren, van 1895 tot 1911 uitgegeven voor werken welke geene inkomsten opleveren, zoo vinden wij een overschot van fr. 93,270,764.27, gebruikt voor uitgaven tot economische toerusting; dus nagenoeg 4.89 % van het totaal dezer uitgaven en inzonderheid 17.76 % van de uitgaven voor toerusting welke onrechtstreeks inkomsten opleveren.

Wij kunnen nog een ander feit vaststellen om te doen uitkomen hoezeer ons financieel beheer boven elk verwijt staat; trouwens, gedurende hetzelfde tijdperk van zeventien jaren overtreffen de boni's op de begrotingen met fr. 12,928,983.85 (130,121,375.17 — 117,192,391.32) de uitgaven gedaan voor werken welke geene inkomsten opleveren. Daaruit volgt namelijk, dat de uitgaven voor het leger, welke 50 millioen bedragen, slechts iets meer dan een derde van diezelfde voorschotten hebben gevergd.

Verre dus van eene leening te moeten sluiten voor de uitgaven welke niets ophrengen, bedragen deze slechts 90 % van de boni's der Gewone Begrooting.

De tabellen, door den achtbaren heer Hubert toegevoegd aan zijn verslag over de Begrooting van 's Lands Schuld voor het dienstjaar 1912, staven dus wat wij zegden over den geldelijken toestand van ons land. Hij ook heeft onderzocht welk gebruik was gemaakt van de kapitalen, sedert 1830 ontleend, en, het bedrag van de leeningen vergelijkend met dit van de uitgaven op de Buitengewone Begrooting sedert 1871, komt hij tot deze gevolgtrekking, dat het procent van de werken, welke intrest afwerpen, gestadig stijgt in het ons meest nabijgelegen tijdperk en dat, anderdeels, de last, die den schatplichtige wegens de leeningen drukt, zeer aanzienlijk vermindert.

Wij achten raadzaam deze cijfers te herhalen, om ze te vereenigen in eene zelfde oorkonde, om ze gemakkelijker onder elkaar te kunnen vergelijken :

A. Voor het tijdvak 1871-1878 is de verhouding ten honderd van het kapitaal, ontleend voor werken welke interest afwerpen, 80 % en 23 % voor niet winstgevende, dus te zamen 103 %;

B. Voor het tijdvak 1879-1884, is deze verhouding onderscheidenlijk 75 en 20 %, dus te zamen 95 %; de overblijvende 5 % zijn besteed aan het delgen van tekort op de Gewone Begrooting ;

C. Voor het tijdvak 1885-1910, stijgt deze verhouding onderscheidenlijk tot 105 en 25 %, dus te zamen 130 %.

De lasten voor den schatplichtige wegens den dienst van 's Lands Schuld bedragen, na aftrek van de opbrengst der vervoergelden, de kapitalen en de inkomsten :

van 1870 tot 1877	fr. 3.33	per hoofd van de bevolking,
van 1878 tot 1883	4.51	id.
van 1884 tot 1889	3.41	id.
van 1890 tot 1895	2.50	id.
van 1896 tot 1901	2.56	id.
van 1902 tot 1910	2.52	id.

Uit al deze feiten, steunende op onweerlegbare cijfers, mogen wij terecht afleiden dat ons financieel stelsel berust op hechte grondslagen en dat de financieele politiek van de Regeering in geen geval kan worden gewraakt, wanneer wordt geklaagd over de daling van de Belgische rente.

Deze oorzaken zijn elders te zoeken, en wat er omgaat in alle andere landen, waar de Staatsrente daalt, kan slechts ons gevoelen staven.

*
* *

De Middenafdeeling liet zich in met deze zaak, en een harer leden, die

eene al te overvloedige uitgifte van Schatkistbiljetten duchtte, had zich afgevraagd of de tot nu toe gevolgde weg geen gevaar opleverde en men er zonder nadeelige gevolgen kon op voortgaan.

Hem werd geantwoord, dat men het aan de Regeering niet als grief kan aanrekenen, zoo zij Schatkistbiljetten uitgeeft; de Regeering behoeft er voor te zorgen dat de Belgische rente niet al te zeer daalt; welnu, de Schatkistbiljetten hebben 2.95 t. h. interest afgeworpen in 1911; de uitgifte van rente zou met den tegenwoordigen koers 3.50 t. h. kosten, en, daar het niet te denken is dat de rente zoo laag genoteerd zal blijven, is het dus niet zoo slecht Schatkistbiljetten uit te geven. Niemand verlangt overigens dat de aangevangen werken worden gestaakt; integendeel zet eenieder aan tot nieuwe uitgaven en vraagt men steeds om aanzienlijker werken. Doch, vermits er steeds grootere kapitalen noodig zijn om onze economische toerusting te vermeerderen, past het niet de Regeering te verwijten dat zij Schatkistbiljetten uitgeeft om werken uit te voeren, welke insgelijks worden aangevraagd door hen die haar aansprakelijk willen maken voor de daling van onze rente.

*
* * *

Een lid heeft de aandacht van de Regeering gevestigd op de volgende feiten :

1. a) De Buitengewone Begrooting bedraagt onder	
artikel 1.	fr. 119,841,500 »
De Buitengewone Begrooting bedraagt onder	
artikel 2.	2,000,000 »
De Buitengewone Begrooting bedraagt onder	
artikel 3.	692,208 »
	122,533,708 »
De buitengewone ontvangsten zijn geraamd op . . .	2,262,700 »
Blijft.	fr. 120,271,008 »

te bestrijden, zegt het artikel; door middel van de overschotten op de Buitengewone Begrooting of door eene leening.

b) Daarenboven is bij de Kamer aanhangig het ontwerp betreffende de werken te Antwerpen, dat bij de Regeering een krediet opent, te gelden op de Buitengewone Begrooting voor 1912 en bedragend . fr. 15,000,000 »

(In het verslag over dit ontwerp is opgenomen eene nota van den Minister van Openbare Werken, waarin de gansche uitgave tot verwezenlijking van het ontwerp is geraamd op 120,080,000 frank.)

Dus bedraagt het cijfer van de uitgave, door de Kamer te stemmen voor beide ontwerpen fr. 137,533,708 »

2. Volgens het verslag over den algemeenen toestand van 's Lands Schatkist, door den Minister van Financiën ter Kamer overgelegd op 5 Maart 1912, blz. 11, § 4, bedragen:

a) De lasten voor de Schatkist op 1 Januari 1912, *te bestrijden door de opbrengst der leening*. fr. 313,180,400 13

b) Het saldo van de buitengewone kredieten, overgebracht op het dienstjaar 1911 fr. 159,488,601 90

TE ZAMEN. fr. 472,669,002 73

c) De Schatkist beschikte op 1 Januari 1912 over de geldmiddelen, op te leveren door de verhandeling van de leeningen, toegestaan door verscheidene wetten en beloopend. fr. 790,628,449 96
waarvan was uitgegeven. 111,092,696 01

Er bleef dus nog eene uitgifte van fr. 679,535,753 95

3. Het is noodig dezen toestand te vergelijken met dien op 1 Januari van de voorgaande jaren; in onderstaande tabel vindt men de cijfers van de jongste verslagen over den algemeenen toestand van de Schatkist:

1 Januari.	Meerdere uitgaven.	Saldo van overgedragen buitengewone kredieten.	TOTAAL	Uit te geven leeningen
1906	65,496,879 86	109,765,499 77	175,262,379 63	385,384,509 03
1907.	107,286,872 73	167,295,962 83	274,582,835 56	493,720,215 89
1908.	164,508,979 55	177,126,875 58	341,635,855 13	565,108,875 79
1909.	236,217,410 85	205,970,574 06	442,188,014 91	621,697,717 11
1910.	227,624,084 93	214,909,458 38	442,533,543 31	614,631,670 69
1911	244,129,420 03	160,296,430 09	404,425,850 12	590,136,282 04
1912.	313,180,400 83	159,488,601 90	472,669,002 73	679,535,753 95

In vijf jaren stijgen de meerdere uitgaven van 107 miljoen in 1907 tot op 313 miljoen in 1912 en de gezamenlijke sommen, te bestrijden door de leening, van 274 miljoen tot op 472,600,000 frank.

4. Dezelfde stukken geven de volgende inlichtingen over 's Lands Schuld.

JAAR.	Uitgegeven rente.	Delging.	Meer.	Op 31 December.	Gevestigde schuld.	Vlottende schuld.
1906.	75,476,200	10,867,200	64,609,000	1906	3,285,467,050	44,030,000
1907.	90,863,200	11,718,700	79,144,500	1907	3,364,611,550	51,020,000
1908.	85,915,400	13,609,100	72,306,300	1908	3,436,917,850	169,510,000
1909.	158,492,800	14,550,900	143,941,900	1909	3,580,859,750	146,675,500
1910.	137,197,900	13,693,300	123,504,600	1910	3,703,403,693	136,204,500
1911.	47,042,500	16,070,900	50,971,600	1911	3,734,354,038	201,565,500

5. De gemiddelde stand van de Belgische rente 3 % was, volgens de tabel, opgenomen in het verslag van den heer Levie over de Begrooting van 's Lands Schuld voor 1911 :

1906.		99.69
1907.		99.725
1908.		94.545
1909.		95.175
1910.		93.80

De koers van 92 frank op 1 Januari 1911 was op 31 December 1911 gedaald tot fr. 88.20 en is thans nagenoeg 85 frank.

Wat wij hierboven zegden, kan reeds volstaan om het verwijt, dat men de Regeering toestuurde, te niet te doen, namelijk als zou de daling van de Belgische rente te wijten zijn aan haar financieel beheer. Doch, enkele nadere opmerkingen zullen het ongegronde van deze beschuldiging nog beter doen uitschijnen.

Men beweert dat de buitengewone kredieten, toe te staan voor 1912, 135,270,508 frank bedragen. Eigenlijk beloopt zij 137,535,708 frank, want er is geene reden om daarvan af te trekken de vermoedelijke buitengewone ontvangsten, vermits het geene zuivere begrooting geldt, maar wel eene ruwe begrooting, bevattende al de ontvangsten en uitgaven afzonderlijk.

De redeneering van bedoeld lid aanvullend, behoeft men bij dit laatste cijfer te voegen het buitengewoon krediet van 350,000 frank, te verbinden aan de Begrooting van 1911 voor de naasting van de concessie van den spoorweg Hasselt-Maaseik.

Ook mogen wij daar bijvoegen de bijzondere kredieten, door de Kamer toe te staan voor het ontwerp van wet waarbij de Minister van Spoorwegen wordt gemachtigd, spoorwegmaterieel aan te koopen voor de jaren 1913, 1914 en 1915, tot een bedrag van 24 miljoen voor elk van deze drie jaren.

Wij begrijpen waarlijk niet de gepastheid van de opmerking van ons medelid.

Wilde hij de aandacht van de Kamer vestigen op de hoegrootheid van de aangevraagde buitengewone kredieten?

In dat geval kan men doen aanmerken :

1^o Dat dit cijfer in de laatste jaren vaak is overschreden.

De toegestane buitengewone kredieten bedroegen :

In 1905	fr.	125,263,160	27
In 1906		196,051,973	25
In 1907		170,656,237	97
In 1908		213,366,588	40
In 1909		169,212,604	54
In 1910		116,722,071	20
In 1911		129,003,133	76

2^o Dat de voorgestelde kredieten het gevolg zijn van de uitgaven voor economische toerusting, door de Regeering besteed in 's lands welbegrepen belang, zooals overigens blijkt uit zijn buitengewonen bloei, voorzeker bevorderd door de verrichte werken, onder andere tot uitbreiding van den spoorweg, verbetering en uitbreiding van onze bevaarbare wegen en onze banen, het aanleggen van nieuwe havens, de uitbreiding en verbetering van de bestaande.

Behalve het bouwen van een hotel voor de bureelen van het Ministerie van Koloniën, waarop wij straks terugkomen, en sommige daarmee verbonden werken, uit te voeren om de aanhoorigheden van 's Konings paleis te Brussel, bevatten overigens de aangevraagde kredieten geene uitgave voor een ander doel, en tot de thans aan gang zijnde werken werd besloten met de toestemming van om zoo te zeggen de gansche linkerzijde. De jongste beraadslaging over de Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken, den pas nemend op de behandeling van de Buitengewone Begrooting, volstaat om ons daaromtrent ten volle in te lichten.

Dus kan de hoegrootheid van de Buitengewone Begrooting voor 1912 niet ter sprake komen.

Wil men de Regeering ten laste leggen dat zij opzettelijk de aangevraagde kredieten splitst en verdeelt over verschillende wetsontwerpen?

In dat geval mogen we zeggen dat de twee wetsontwerpen, dit betreffende de werken te Antwerpen en dit betreffende de naasting van den spoorweg Hasselt-Maaseik, zaken gelden, waarvoor doorgaans afzonderlijke wetten werden gemaakt, wat overigens de aard en de hoegrootheid van bedoelde uitgaven wettigen.

Hetzelfde lid deed opmerken :

1^o Dat de meerdere uitgaven van fr. 407,286,871.83 op 1 Januari 1907 zijn gestegen tot op fr. 343,480,400.83 op 1 Januari 1912;

2^o Dat het geheel bedrag van de sommen, door leening te bestrijden, van 274 miljoen frank op 1 Januari 1907 is gestegen tot op 472,600,000 frank op 1 Januari 1912;

3^o Dat 's Lands Schuld, verhoogd met

79,000,000	frank	in	1907
72,000,000	id.		1908
444,000,000	id.		1909
423,000,000	id.		1910,

in 1911 slechts verhoogde met 30,971,600 frank;

4^o Dat de Schatkistbiljetten van 54 miljoen frank in 1907, op einde 1911 stegen tot 208,565,500 frank.

Al deze feiten zijn het gevolg van eene en dezelfde oorzaak. Staatsfondsen lijden thans eene zeer ernstige mededinging.

Het publiek geeft de voorkeur aan waarden die meer onzekerheid, doch meer winst opleveren.

Geen land mag er op roemen, aan deze beweging te ontsnappen : België is er het best van gespaard gebleven, dank zij de stevigheid van zijn krediet en zijne goede faam.

De 3 % Fransche rente staat aan . fr.	93.46
De 3 % Nederlandsche	80.02
De 3 % Duitsche.	80.07
De 3 % Russische	81.12

Onze rente is gedaald tot op 85 frank, en gezien dezen toestand achtte de Regeering dat het in 't belang van 's lands financiën beter was, Schatkistbiljetten uit te geven. Ons dunkt dat men er haar dank behoeft over te weten.

Door dit middel verschaft zij zich het noodige geld tegen zoo gunstigen interest alsof zij rente uitgaf tegen den thans geboden prijs. Daarenboven kan zij, door leeningen op korten termijn, wat de Schatkistbiljetten zijn, gebruik maken van een steeds mogelijken ommekeer in den koers der Staatsfondsen, veroorzaakt door de eene of andere reden.

Zoo zij integendeel hare schuld vestigde, er zouden thans schadelijke koopen worden gesloten, waarvan het gevolg slechts zou te bekampen zijn door eene omzetting, welke voor de rente 3 % niet te voorzien is in langen tijd.

Men weet echter dat Schatkistbiljetten niets anders zijn dan een thesaurie-middel om de Staatskas te spijzen, en dat bijgevolg hunne opbrengst niet voorkomt onder de ontvangsten der Begrooting.

't Is de eenige, hierboven opgegeven en gebillijkte reden waarom men bevindt:

1° Dat de meerdere uitgaven, elk jaar in het verslag over den toestand der Schatkist vastgesteld door de algemeene balans van de begrootingsrekeningen, toenemen naar gelang van de uitgifte der Schatkistbiljetten ;

2° Dat de te ontleenen sommen vermeerderen ;

3° Dat er minder rente wordt uitgegeven.

Men geeft aan, als som door de leening te bestrijden, de meerdere uitgaven blijkend uit de algemeene balans van de begrootingsrekeningen, vermeerderd met de gestemde kredieten die nog kunnen benuttigd worden.

De last, te dragen door de leening op 31 December van elk jaar, is enkel diegene welke voortspruit uit de balans van de begrootingsrekeningen sedert 1830, dus op 31 December 1911 de som van fr. 313,180,400.83.

Bij deze som mag men niet voegen de toegestane, doch niet uitgegeven kredieten, omdat de toerekeningen daarop zullen bijdragen tot het vormen van het saldo der algemeene rekening van de begrootingen op 31 December daarna.

Aan de Regeering wordt geen tijdsbestek opgelegd tot regeling van het overschot der uitgaven, bevonden op 31 December van elk jaar.

Geeft zij rente uit, dan geschiedt deze regeling naar gelang van de renten, zijnde de opbrengst van de renten in dit geval als buitengewone ontvangst aangerekend.

Geeft zij integendeel Schatkistbiljetten uit, dan blijft de regeling hangend.

De uitgiften van rente of van Schatkistbiljetten worden geregeld naar gelang van de behoeften der Kas.

Dus kan men aangeven hoeveel de Staat ten achter is, doch niet zeggen welke som hij onmiddellijk behoeft te ontleenen.

Dit werd overigens goed begrepen door een financieblad, dat terecht doorgaat als zijnde een der ernstigste. Ziehier inderdaad wat de *Moniteur des Intérêts matériels* van 14 April laatstleden, blz. 1331, zegde :

« De Belgische rente 3 % is opnieuw gestegen tot op 85. Dezer dagen werd een gerucht, ontstaan in een beheksingswinkel — ten ware het eene vergadering was van geestige zwanzers —, heel lichtzinnig opgenomen door de *Gazette* : de Nationale Bank zou aan Frankrijk zoowat voor 50 miljoen rente 3 % hebben verkocht tegen den prijs van 75 frank. Dadelijk kreeg onze doorgaans beter bedachte confrater eene logenstraffing.

» Deze logenstraffing was ternauwernood nuttig, want het nieuwsje was zoo ongerijmd, dat niemand het ernstig kon opnemen.

» Men verkoopt niet tegen 75 frank wat 85 waard is. We gaan verder — ernstig sprekend — en zeggen dat geene rente 3 % wordt uitgegeven tegen 85 frank. Men wacht betere tijden af en intusschen doet men eene van die thesaurie-verrichtingen welke zoo vaak voorkomen en de toekomst niet in gevaar brengen. Toen Oostenrijk nog niet lang geleden van 100 tot 200 miljoen noodig had, gaf het Schatkistbiljetten op vijf jaar datum uit, verkocht of disconteerde ze, zich het recht voorbehoudend deze schuld te vestigen zooals en wanneer dit land het raadzaam oordeelde.

» Dit voorbeeld halen wij aan onder zooveel andere, om te kunnen zeggen : zoo wij vernamen dat de Minister van Financiën voor 150 miljoen rente 3 % heeft verkocht, niet tegen 75 frank, maar zelfs nagenoeg tegen den hedendaagschen prijs van de Belgische rente, het zou ons waarlijk lastig vallen, dergelijke verrichting goed te keuren. Doch, zoo men ons zegde dat de Schatkist oude biljetten heeft vernieuwd en het cijfer merkkelijk verhoogd, tevens den vervaldag verschuivend door biljetten op vier of vijf jaar in omloop te brengen, we zouden de verrichting goed en redelijk achten, zelfs indien het bedrag van deze vijfjarige biljetten gelijk, ja zelfs eenigszins hooger was dan de tegenwoordige kapitalisatie van de Belgische 3 %, 't is te zeggen gelijk aan of hooger dan 3 1/2 %.

» Door den weerslag verbeteren de onrechtstreeksche schulden. De andere, die steeds hebben geschommeld op eene tamelijk onafhankelijke

wijze, bewijzen ditmaal haar volslagen gemis van soldariteit met de rechtstreeksche rente, door een weinig te verzwakken, namelijk de 4 $\frac{1}{2}$ Annuïteiten en Gemeentekrediet. De koloniale leeningen geraken insgelijks beter boven hare gezonken noteeringen in deze week, namelijk 94.50 voor de 4 % 1909 en 73.05 voor de 3 %. Zij sluiten respectievelijk aan 96.50 en 74.40.

» De stadsleeningen met premie gaan nog steeds achteruit. Onder deze blijft enkel gespaard de 2 $\frac{1}{2}$ % 1853 van de stad Luik, welke fr. 1.75 stijgt.

» Antwerpen 1887, 85 $\frac{3}{8}$; Antwerpen 1903, 78 $\frac{1}{8}$; Gent 1896, 70, alle na de trekking op 10 April 1912.

» Voor de Gentsche leening 1896, is de 80^e uittoting, die pas is geschied, de laatste van het tweede tijdvak van delging. Te rekenen van 10 Juli aanstaande begint het derde en laatste tijdvak (74 jaar), met vier uittotingen per jaar en eene groote premie van 100,000 frank (in stede van 150,000 frank) bij de uittoting in Juli en drie premiën van 10,000 frank (dezelfde) bij de drie andere uittotingen. De mindere premiën zijn van 24 tot op 19 gebracht. »

Wij konden nog meer van die aanhalingen doen, doch deze is zoo duidelijk, dat zij volstaat om te doen begrijpen dat men elders behoeft te zoeken naar de oorzaak van de daling der openbare fondsen over 't algemeen.

Vervolgens heeft de Middenafdeeling zich bezorgd getoond om de op 1 Januari 1912 nog beschikbare kredieten, tot een gezamenlijk bedrag van fr. 159,488,601.90, dus meer dan 88 millioen op de kredieten, overgedragen van het dienstjaar 1910 en waarop nog kan toegerekend worden tot 31 December 1912, en meer dan 71 millioen op de kredieten overgebracht van het dienstjaar 1911, waarop nog kan worden afgenomen tot 31 December 1913.

De hoegroothed van deze kredieten ontging de Afdeeling niet, en verlangende bijzonderheden te kennen over de sommen, nog niet besteed op 1 Januari laatstleden, stelde zij daaromtrent eene vraag aan den Minister van Financiën.

Als antwoord deelde hij de Middenafdeeling de rekening mede van de uitgaven op buitengewone hulpmiddelen, verbonden aan het dienstjaar 1911 bij de wet van 7 Augustus 1911.

Daar deze tabel is toegevoegd aan het Verslag over den toestand van de Schatkist op 1 Januari 1912, achten wij het overbodig ze nogmaals op te nemen in dit verslag, vermits bedoeld stuk werd rondgedeeld aan al de leden der Kamer.

Wij bepalen ons bij de algemeene opsomming welke voorkomt op bladzijde 68-69.

Sommen, den 1^{en} Januari 1912 beschikbaar op de kredieten :

MINISTERIËN.	Overgebracht van het dienstjaar 1910.	Toegekend bij de wet van 7 Augustus 1911.	TOTAAL.
Buitenlandsche Zaken	»	4,514 20	4,514 20
Binnenlandsche Zaken	296,248 51	98,206 85	394,455 36
Financiën	1,500,455 20	6,735,945 69	8,236,400 89
Landbouw en Openbare Werken	43,695,937 01	34,763,771 34	78,459,708 35
Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen	17,994,882 61	29,417,177 35	47,412,059 96
Oorlog	24,870,064 54	111,398 60	24,981,463 14
TE ZAMEN	88,357,587 87	71,431,014 03	159,488,601 90

*
* *

Overgaande tot het afzonderlijk onderzoek van de artikelen der Begrooting, heeft de Middenafdeeling tal van vragen gesteld aan de verschillende betrokken Ministers.

Desbetreffende kunnen wij eene voorafgaande opmerking maken : daar de Buitengewone Begrooting laattijdig wordt ingediend en vooral daar de bespreking ervan immer tot de laatste dagen van den zittingstijd wordt verdaagd, schijnen tal onzer collega's uit het hoofd te hebben verloren dat de opmerkingen, die zij maken tijdens de bespreking van sommige gewone begrotingen, inzonderheid van die van Openbare Werken en van Spoorwegen, slechts plaats kunnen vinden tijdens de bespreking der Buitengewone Begrooting. Daaruit volgt zeer groote verwarring en, daar de betrokken Ministers, uit heuschheid tegenover hunne collega's, antwoorden op al de gestelde opmerkingen, neemt deze gewoonte van jaar tot jaar eene meer ongeregelde uitbreiding.

Anderdeels is er eene reeks andere vragen die met de Buitengewone Begrooting slechts op twijfelachtige wijze in verband staan. De Middenafdeeling heeft ze niet willen afwijzen en heeft ons gelast, aan de verschillende betrokken Ministers over te maken tal van ingewikkelde vragen die wij in den loop van dit verslag nader zullen vermelden.

Wij moeten de Regeering dank weten, omdat zij aan de Begrooting heeft toegevoegd de lijst der aan den gang zijnde werken, alsmede den nabijkomenden datum van dezer voltooiing. Dat vergemakkelijkt in groote mate de taak dergenen die zich willen rekenschap geven van het gebruik der vroeger gestemde kredieten; ook zetten wij onze collega's aan, deze lijst vaak te raadplegen. Dit zou de bespreking der begrotingen verkorten, en niet zelden zou men daar het antwoord vinden op aan de betrokken Ministers gestelde vragen.

Thans gaan wij over tot het onderzoek der kredieten.

Duidelijkheidshalve zullen wij de orde volgen der tabel, aan de eigenlijke Begrooting toegevoegd.

1^o MINISTERIE VAN LANDBOUW EN OPENBARE WERKEN.

DIENSTEN VAN LANDBOUW.

ART. 1. — *Braakland en domeinbosschen.*

In zekere afdeeling werd een lid getroffen door den veldtocht der Maatschappij voor fraaie landschappen, veldtocht die voor gevolg zou kunnen hebben dat men het bebosschen der venen daarliet. Er zijn nog 6,000 hectaren braakliggende venen; daarvan kan men enkele honderden hectaren in hun bestaanden toestand behouden, doch het zou in strijd zijn met het goede beheer van het openbaar domein, moest men er van afzien, minstens 5,000 hectaren dezer braakliggende gronden bruikbaar te maken.

Dit vraagstuk gaf aanleiding tot een zeer belangwekkend debat in het Parlement; de beweegredenen voor en tegen het bebosschen der venen werden er met talent en zelfs met eene zekere driftigheid uiteengezet. De Middenafdeeling kan zich slechts aansluiten bij de zienswijze van den achtbaren Minister van Landbouw en Openbare Werken; ongetwijfeld moet dit vraagstuk langs alle zijden worden onderzocht en niet enkel langs zijn nuttigen kant worden beschouwd. Met oog op de wetenschap is het trouwens zeer nuttig, sommige venen in hun toestand te behouden uit hoofde der diersoorten en der planten die aan de streek eigen zijn, doch men kan er niet aan denken, deze uitzondering tot algemeenen regel te maken.

Wij meenen dat het voldoende is, de zienswijze van de Middenafdeeling op dit stuk aan te wijzen, om zeker te zijn dat de betrokken Minister, naar gelang der bijzondere gevallen, handelend zal weten op te treden om al de rechtmatige belangen te vrijwaren.

In eene der afdeelingen heeft een lid, bij artikel 2, de aandacht der Regeering gevestigd op het bezwaar dat voor de gemeenten voortspruit uit het laatijdig vereffenen der toelagen voor wegeniswerken. Dit vraagstuk werd herhaaldelijk in de Kamer opgeworpen en, om het op te lossen, werd voor een tiental jaren het krediet voor de buurtwegen met een miljoen vermeerderd. Doch, vermits de wegeniswerken zoo aanzienlijk worden, schijnt het huidig krediet, dat voor 1912 tot op 4 miljoen werd gebracht, nauwelijks voldoende om al de vragen in te willigen. Op dit punt vestigt de Middenafdeeling 's Ministers gansch bijzondere aandacht en verzoekt hem dat hij een aanvullend krediet zou vragen ten einde in de toekomst te voorkomen, dat de gemeenten verplicht zijn hunne wegeniswerken duurder te betalen om de eenige reden dat zij den aannemer niet kunnen voldoen op het oogenblik vastgesteld bij het lastkohier.

DIENTEN VAN OPENBARE WERKEN.**A. — WEGEN.**

Tal van opmerkingen werden in de afdeelingen in het midden gebracht over artikel 3 betreffende de Staatswegenis. De Middenafdeeling brengt hulde aan den Minister van Openbare Werken, omdat hij de verbeteringswerken onzer groote wegenis in zoo groote mate heeft bevorderd. Hier dient echter vooraf eene opmerking te worden gemaakt : zoo het reglement op de politie van het vervoer niet wordt gewijzigd, dan zijn al de millioenen — en ze zijn talrijk — welke aan het verbeteren der wegenis worden besteed, verloren geworpen. Waartoe dient het, millioenen uit te geven, zoo de vervoergebruiken toelaten dat men ongestraft in enkele uren vernietige hetgeen maanden werk heeft gevraagd om in goeden staat te worden gebracht? Ook vraagt de Middenafdeeling met nadrukkelijken aandrang dat een maximum voor de vracht en een minimum voor de breedte der velgen worde bepaald. Bekomen wij deze voldoening niet, dan zullen de millioenen, aan de wegenis besteed, voortdurend te loor worden gegeven.

Ten einde zich rekenschap te geven van het gebruik der sommen aan het verbeteren der wegenis besteed, heeft de Middenafdeeling de volgende vraag gericht tot den Minister van Openbare Werken.

Uit het antwoord blijkt dat deze verbetering met kracht wordt voortgezet, en men kan het oogenblik voorzien, waarop de klachten zullen afnemen.

Vraag.

Welke sommen werden, gedurende elk der laatste tien jaren, uitsluitend besteed aan het herstellen der Staatsbanen?

Verzoek insgelijks enkele uitleggingen te geven over de herstellingswerken uitgevoerd aan de banen die uitmaken wat men heet « la croix automobiliste », 't is te zeggen aan het net der banen die, uitgaande van de hoofdstad, deze met de ons omringende landen verbinden. Deze inlichtingen doelen vooral op de baanvakken, inzonderheid deze laatste jaren verbeterd, en op de vakken die nog te verbeteren overblijven om van het eene einde tot het andere eene degelijke wegenis voor het vervoer te verzekeren. Over hoeveel dienstjaren zullen de uitgaven, tot deze herstellingswerken vereischt, worden verdeeld?

Antwoord.

De ronde sommen, vermeld in de eerste onderstaande tabel, werden besteed aan het bouwen van bruggen, het aanleggen van nieuwe banen, van verbindingen, aan het rechtleggen en verbreedten der banen, alsmede aan dezer buitengewone herstellingswerken. Deze sommen zijn uitsluitend

besteed aan de Staatsbanen en aan het verleenen van toelagen tot het bouwen of het naasten van bruggen :

1902	fr.	5,495,757	90
1903		6,665,047	44
1904		7,737,163	63
1905		5,246,202	72
1906		14,126,451	56
1907		9,570,454	98
1908		10,852,844	05
1909		12,300,268	72
1910		13,289,083	11
1911		8,768,981	76

De tweede tabel vermeldt de gedeelten dezer sommen welke werden uitgegeven inzonderheid voor de buitengewone herstellingswerken van bestrating of bevloering met steenslag der bestaande banen.

In deze cijfers zijn niet bevat de uitgaven wegens onderhoudskosten welke op de Gewone Begrooting zijn uitgetrokken :

1902	fr.	2,998,160	50
1903		4,734,411	05
1904		4,532,247	56
1905		3,941,107	55
1906		4,480,006	52
1907		5,144,411	89
1908		5,711,481	44
1909		5,152,748	96
1910		5,327,518	85
1911		2,800,902	44

De toestand der banen van « la croix automobiliste » zal zeer voldoende wezen, wanneer de aan den gang zijnde of ter studie liggende werken zullen voltrokken zijn.

Aldus zal de baan Brussel-Oostende nog dit jaar in zeer goeden staat zijn gebracht, namelijk na de voltooiing der onlangs aanbestede werken.

Hetzelfde geldt voor de baan Brussel-Antwerpen, uitgenomen voor sommige baanvakken tusschen Brussel en Mechelen, waarvan het herstellingswerk nog wordt bestudeerd. Op de baan Brussel-Bergen voert men thans aanzienlijke werken uit, andere werken zullen daarop volgen, en eer een paar jaren verlopen zijn, zal gansch de baan volkomen hersteld zijn.

Op de baan van Brussel naar de Deutsche grens ontmoet men insgelijks verscheidene vakken in zeer goeden staat; men is bezig sommige der

vakken, die te wenschen overlaten, te verbeteren; met de andere vakken zal men aanvangen naar gelang dat de studiën der ontwerpen voltrokken zijn.

Kortom, eer twee jaren zijn verlopen, zullen al de banen, waarvan sprake, hersteld zijn door middel der tot mijne beschikking gestelde kredieten.

Vraag.

Ten einde den goeden uitslag der Internationale Tentoonstelling te Gent te verzekeren, is het van belang dat de banen, welke op deze stad uitloopen, in een degelijken staat van begaanbaarheid worden hersteld tegen het jaar 1913.

Zullen tegen dat tijdstip hersteld zijn de volgende banen :

Gent-Brussel;
Gent-Brugge-Oostende ;
Gent-Kortrijk tot aan de Fransche grens ;
Gent-Antwerpen langs het land van Waas ;
Gent-Oudenaarde.

Antwoord.

Sedert meer dan een jaar beijvert zich mijn Departement om de voornaamste wegen, die op Gent uitloopen, in goeden staat te brengen.

De noodige herstellingswerken worden met den grootst mogelijken spoed doorgezet.

Vraag.

Er wordt gewezen op den slechten toestand der baan Gembloers op Fleurus. Men vraagt dat zij in 1912 worde hersteld.

Antwoord.

Onlangs heb ik mijn zegel gehecht aan het lastkohier van de herstelling van het baanvak, begrepen tusschen Gembloers en Sombrefte ; dus worden de werken eerlang aangevangen.

Vraag.

Er wordt gevraagd om verbetering van de baan Leuven-Mechelen, tusschen Leuven en Campenhout. Wordt dit werk in 1912 verricht?

Antwoord.

Het ontwerp wordt thans opgemaakt. De aanbesteding kan in den loop van dit jaar geschieden.

Vraag.

Hoe is het gesteld met de plans voor de laan Brussel-Antwerpen? Wanneer kan het werk worden aangevangen?

Antwoord.

De betrokken diensten maken thans de plans voor de gronden, aan te koopen op het vak tusschen Brussegem en Boom. Ik heb onderrichtingen gegeven om het werk zeer snel uit te voeren.

Voor het gedeelte tusschen Meisse en Brussegem koopt men bij voortduur gronden aan; meestal de onderhandelingen gaan goed vooruit en eerlang kunnen de werken worden aangevangen.

* .

Gezien de belangrijkheid van dit werk, heeft de Afdeeling het verlangen uitgedrukt dat het krediet, bestemd tot het bestrijden van de kosten voor de laan Brussel-Antwerpen, in een afzonderlijk artikel worde opgegeven. Handelt men anders, zoo bestaat er gevaar voor de uitvoering van het programma, door de Regeering opgemaakt om het net van de groote wegenis behoorlijk in te richten. De ervaring leert dat wij, gevolg gevend aan het verlangen, hier door de Middenafdeeling uitgedrukt, niet de vroegere mis-singen zullen te betreuren hebben.

B. — BURGERLIJKE GEBOUWEN.**ART. 5. — Oprichting van een hotel voor het Ministerie van Koloniën.**

Omtrent deze zaak werden talrijke opmerkingen gemaakt in schier al de afdeelingen. De voornaamste tegenwerping, welke wij daaruit kunnen afleiden, is dat men, alvorens de onteigeningen en de werken aan te vangen, de bestekken en plans hadde moeten opmaken op zoodanige wijze dat zij geene misrekening nalaten. De misrekeningen waren inderdaad, ondanks alle beloften van de daarbij betrokken diensten, soms zoo groot, dat de openbare meening streng zou oordeelen over hen die de plans en bestekken opmaakten, mocht men vervallen in dezelfde dwalingen als die bij het bouwen van de statie te Antwerpen, van de Veeartsenijschool, de Militaire School, om slechts de meest betreurenswaardige voorbeelden aan te halen.

Men is het er doorgaans over eens, dat de bureelen van het Ministerie van Koloniën dienen te worden herbouwd, doch de verkozen plaats keurt men af; in de wijk bestaat al te veel handelsdrukte, de gronden kosten er een onbereikbaren prijs, de Naamsche straat, gansch omzoomd door

magazijnen, zal niets winnen bij het oprichten van een somber en koud gevaarte, wat gewoonlijk ambtelijke bureelen zijn.

Nochtans doet men opmerken, dat deze klachten al te streng zijn en dat, vermits men het Ministerie denkt te bouwen op de plaats van 's Konings stallen, het uitzicht van de straat daardoor niet leelijker zou worden. Een lid deed het voorstel om in de benedenverdieping winkels in te richten; dit denkbeeld verdient te worden overwogen en wellicht ware daarin te vinden de oplossing, verlangd door hen die beducht zijn voor het uitzicht van de Naamsche straat.

Talrijke leden kwamen op tegen de weelderige uitgaven; het gebouw dient eenvoudig, hecht en voor den dienst toereikend te zijn, goed verlucht en beantwoordend aan de gezondheidsregelen.

Om zich rekenschap te geven van het gegronde van deze opmerkingen, heeft de Middenafdeeling alle noodige inlichtingen genomen. In den loop van een gesprek met den achtbaren Minister van Koloniën, gaf deze laatste mededeeling van een omstandig verslag over de gesteldheid van de thans betrokken gebouwen, welke, een ieder weet het, over verschillende plaatsen zijn verspreid.

Wij achten het raadzaam, dit verslag hier op te nemen :

Elsene, 4 April 1912.

MIJNHEER DE VOORZITTER,

Inliggend heb ik de eer U over te maken het verslag, mij door U gevraagd omtrent den toestand van de lokalen, betrokken door het personeel van uw Departement.

Dit verslag kan worden vervat in weinig regels : al de lokalen, zoo wat in 't honderd ingericht in oude gebouwen, verkeerden voor 't meerendeel, behalve die van de hoofdamttenaren, in een voor de gezondheid betreurenswaardigen toestand : in vele ontbreekt lucht en licht, over 't algemeen verblijven er te veel personen in.

De uitwegen, zoo zij niet ontbreken, zijn schier alle gebrekkig, eng, donker ; ze loopen uit op slecht verlichte en verluchte W. C's.

Op weinig uitzonderingen na, zijn de trappen smal, ongemakkelijk en nog meer onbruikbaar ten gevolge van de duisternis.

Ik laat ter zijde het brandgevaar, dat hier bestendig bestaat en buitengewoon erg is.

Kortom, zelfs onverlet gelaten de gebrekkige inrichting met het oog op de aangelegenheden van het bestuur, schijnt de toestand over 't algemeen, hoe voorloopig hij ook moge wezen, vrij onuitstaanbaar, en ik acht het onmenschelijk hem langer te laten duren dan volstrekt noodig is.

Gelief, Mijnheer de Minister, de verzekering van mijne hoogachting te aanvaarden.

(Ond.) EMAR COLLÈS,
burgemeester.

Verslag over den ongezonden toestand van de lokalen betrokken
door het personeel van het Ministerie van Koloniën.

BREDERODESTRAAT. — De lokalen in de Brederødestraat zijn ontruimd. Men deed het onverwijld, omdat zij bouwvallig zijn. Daar bevindt zich nog een tamelijk slecht gehuisvest portier.

NAAMSCHIE STRAAT, 10. — De lokalen zijn ellendig ingericht in oude gebouwen. Over 't algemeen zijn ze ongezond, in meest alle verblijft nu te talrijk personeel, dat niet beschikt over de noodige luchtruimte.

De uitgangen zijn duister en slecht verlucht, vele ontbreken; om in sommige bureelen te geraken, moet men door andere gaan; op de benedenverdieping moet men zelfs voorbij een lavatory.

HET GEBOUW TEGEN 'S KONINGS PARK. — De lokalen, welke op den koer uitgeven, zijn behoorlijk, die naar de zijde van de warande zijn donker en ongezond; onder andere, moet men in twee bureelen bij somber weder den ganschen dag licht aansteken.

NAAMSCHIE STRAAT, 20. — De lokalen van dit huis zijn ingericht zoo goed men het kon. Aan de straatzijde kunnen zij volstaan, doch de andere zijn veel te klein en te laag van verdieping voor het getal van de daar zittende bedienden. Elk hunner beschikt nauwelijks over 15 kubiekmeter lucht, met inbegrip van de meubelen; de hoogte bedraagt slechts 2^m90.

In deze bureelen, het eene voor vier, het andere voor vijf bedienden, is er niet alleen gebrek aan ruimte, maar ook aan licht: dit laatste komt door een bovenruit, en de lucht door een schoorsteen.

Deze lokalen zijn bijzonder ongezond, onbewoonbaar in den zomer, de hitte stijgt er alsdan tot 32 graden. Des winters worden zij gebrekkig verwarmd met gas, zooals het meerendeel van de andere gebouwen.

De uitwegen zijn eng, donker, slecht verlucht, ze geven toegang tot onhebbelijke W. G's.

De eenige trap, welke tot deze lokalen leidt, is donker, ongemakkelijk en smal (0^m80 breed). In dit gebouw ware eene brandramp verschrikkelijk.

THERESIANENSTRAAT, 7 EN 12. — De lokalen zouden er door kunnen, waren ze niet bezet door te veel bedienden; het meerendeel hunner beschikken slechts over 14 tot 16 kubiekmeter lucht, meubelen inbegrepen.

De tweede verdieping is slechts 2^m45 hoog.

BOOMKWEKERIJSTRAAT, 41 EN 43. — Deze lokalen verkeeren in denzelfden toestand als die der Theresianenstraat.

Inzonderheid dient te worden gewezen op de inrichting van de bibliotheek in eene oude aanhoorigheid, welke dreigt in te storten onder het gewicht van de boeken welke men er zoo goed het ging heeft geplaatst.

Derhalve bestaat er bestendig brandgevaar, waarvan de gevolgen erg kunnen zijn.

RUISBROEKSTRAAT, 28. — Dit gebouw, onlangs ter beschikking van het Departement gesteld, is thans betrokken, ofschoon het nog niet gansch doelmatig is ingericht.

De lokalen zijn echter gelegen op zoodanige wijze, dat de betrekkingen tusschen het personeel en de diensthoofden zeer lastig zijn. Uitgangen ontbreken.

Sommige bureelen gelijkvloers zijn zeer vochtig.

Evenals in andere gebouwen, is in sommige lokalen het personeel te talrijk en beschikt het niet over de noodzakelijke lucht.

URSULIENENSTRAAT, 27. — In dit huis gebruikt het Departement eene vroegere slaappleats op de 2^e verdieping. De bureelen, ingericht in deze groote zaal, zijn slechts gescheiden door beschotten op halfhoopte, zoodat men van de eene tot in de andere plaats elk gesprek en gerucht hoort, zoodat het werk zeer lastig, soms onmogelijk wordt, inzonderheid voor de ingenieurs en technische beambten.

Daarenboven heerscht daar gestadige en onuitstaanbare tocht, waarover het personeel erg klaagt.

* .

Uit deze mededeeling blijkt dat het noodig is, voor het Ministerie van Koloniën een gebouw op te richten. Wat nu de plaats betreft, is het zeker dat de plaats van 's Konings stallen tamelijk goed geschikt zou zijn, en het bezwaar nopens het uitzicht van de Naamsche straat verliest in waarde, wanneer men weet dat het gebouw aan die zijde slechts nagenoeg 25 meter breed zal zijn; die voorgevel zal niet denzelfden omvang op de gansche lengte hebben, wat nogmaals eene verzachtende omstandigheid is.

De plans, overgemaakt aan de Middenafdeeling, dienen overigens nog te worden gewijzigd, vermits het niet mogelijk is eigendommen in de Naamsche straat te onteigenen, omdat de prijs verre buiten verhouding is met het gebruik dat men van den grond wil maken.

Op verzoek van de Middenafdeeling, werden plans en bestekken haar medegedeeld.

Vraag.

De Middenafdeeling verlangt kennis te nemen van de plans en bestekken der werken voor het bouwen van het Ministerie van Koloniën.

Daarenboven verlangt zij al de inlichtingen nopens de gansche uitgave, voordat de werken worden aangevangen.

Antwoord

HOTEL VAN HET MINISTERIE VAN KOLONIËN. — OPRICHTING VAN DE BUREELEN.

Ziehier, ten naasten bij, de raming van de kosten wegens het bouwen van het nieuw Ministerie van Koloniën :

1 ^o <i>Bouwwerk</i> : vijf verdiepingen, met inbegrip van de ondergrondse, met de inrichtingen voor verwarming, verlichting, luchtverversching, enz.		
3,060 vierkante meter oppervlakte tegen 1,000		
frank	fr.	3,060,000 »
2 ^o <i>Kabinet van den Minister</i> : Versiering en meubelen		
		6,000 »
3 ^o <i>Zalen voor de Commissiën</i> : Versiering en meubelen		
		4,000 »
4 ^o <i>Zaal voor den Kolonialen Raad en voor bijeenkomsten</i> : Versiering en meubelen		
		22,000 »
5 ^o <i>Bibliotheek</i> : Inrichting en meubelen stelsel Germain		
		50,000 »
TE ZAMEN.		fr. 3,142,000 »
6 ^o <i>Onteigeningen en onvoorziene kosten</i>		400,000 »
7 ^o <i>Werken tot doelmatige inrichting van 's Konings stallen op de Troonplaats.</i>		fr. 500,000 tot 675,000 »
TE ZAMEN.		fr. 4,217,000 »

Het antwoord bevredigt slechts gedeeltelijk de Middenafdeeling in dezen zin, dat de gansche kosten van het gebouw slechts geschat zijn. Reeds nu is daarvoor eene som van 4,217,000 frank voorzien, doch daarin zijn begrepen 500,000 tot 675,000 frank voor werken tot doelmatige inrichting van 's Konings stallen op de Troonplaats.

Uit dit nabijkomend bestek blijkt, dat een vierkante meter oppervlakte is berekend tegen 1,000 frank tot het bouwen van de vijf verdiepingen, welke hoogte het tot de lokalen bestemd gebouw moet hebben.

Niets bewijst dat dit cijfer niet wordt overschreden en, daar er nog geene omstandige bestekken zijn opgemaakt, kan niemand vooralsnu de eigenlijke kosten ramen.

Het onderzoek van de aan de Middenafdeeling onderworpen plans liet ook duchten dat het personeel van het Ministerie zal worden vermeerderd in ongewone verhouding. Men voorziet trouwens, behalve de vertrekken,

voorbehouden voor het Kabinet van den Minister en dit van het Algemeen Secretariaat, bureelen ten getale van :

7 voor de algemeene bestuurders,
15 voor de bestuurders,
35 voor de afdeelingshoofden,
41 voor de bureeloversten,
13 voor de bureelonderoversten,
42 voor de klerken,

daarbij talrijke zalen voor de deurwaarders, wachtkamers, bergplaatsen voor de dossiers, enz.

Bewijst dit alles niet, dat in strijd met de wenschen, ter Kamer uitgedrukt, al de koloniale kantoren worden vereenigd in het moederland, dat dit hoofdbestuur onmetelijken omvang zal nemen, waarvan geen voorbeeld bestaat in andere koloniseerende landen?

Weliswaar kunnen deze bureelen desnoods dienen voor andere Staatsdiensten, welke thans tamelijk in 't nauw zijn in andere gebouwen.

De Middenafdeeling achtte ook dat de voorziene prijs voor de doelmatige inrichting van de stallen op de Troonplaats tamelijk hoog is; het verschil tusschen 500,000 en 675,000 frank bewijst overigens dat tot nog toe deze inrichting niet is bestudeerd.

Om den toestand volkomen in 't licht te stellen, behoeven wij hier bij te voegen dat de gronden, waarop thans de bureelen van het Ministerie van Koloniën zijn gelegen, eene nog al aanzienlijke waarde hebben en, daar zij kunnen verkocht worden nadat het nieuw ministerie is gebouwd, zal dit eene som opbrengen, welke is af te trekken van de kosten.

.
.
.

Eene andere vraag werd in de Middenafdeeling opgeworpen; zij raakt eene overeenkomst tusschen den Staat en de stad Brugge. Wij achten dat zij hier op hare plaats komt.

Vraag.

Er wordt geklaagd over het niet uitvoeren van eene overeenkomst, gesloten tusschen den Staat en de stad Brugge wegens afstand door den Staat van het eigendom te Brugge, gekend onder den naam van « Proostdij », alsmede wegens afstand aan de stad van de spoorwegbrug, tot wegenisbrug gemaakt op de vroegere lijn Brugge-Blankenberge.

Dit niet uitvoeren van de overeenkomsten berokkent echt nadeel aan de stad Brugge en de Middenafdeeling verlangt de redenen van dit uitstel te kennen; zij verlangt dat deze zaak den noodigen afloop krijsge, het veroorzaakt geen hoegenaamden geldelijken last.

Antwoord.

De overeenkomst om de oude proostdij aan de stad Brugge af te staan en ze te verlengen, is verwezenlijkt op 3 Maart 1912, met tusschenkomst van het Departement van Financiën.

De stad treedt in 't bezit en 't genot van de proostdij en dezer verlenging, zoodra de overeenkomst is goedgekeurd door de Wetgeving, behalve nochtans de lokalen van den portier van het Provinciaal Bestuur, waarover de stad eerst dan kan beschikken wanneer deze beambte eene andere huisvesting erlangt vanwege den Staat.

Volgens deze overeenkomst, betaalt de stad den Staat 10,000 frank zonder interest, binnen drie maanden na den dag waarop de stad beschikt over gansch het gebouw.

* *

Sedert het overleggen van de Buitengewone Begrooting werd bedoelde overeenkomst onderworpen aan de goedkeuring van de Kamers, door middel van een ontwerp van wet tot ruiling van eenige domeingoederen. Dus is de stad Brugge volkomen bevredigd.

C. — WATERWERKEN.

't Is hier dat het meest vragen zijn opgerezen. Wij zullen, zooals tot nu toe, voortgaan met de artikelen der tabel te volgen en de geopperde vraagstukken, die met geen enkel artikel in verband staan, maar waterwerken betreffen, achteraan behandelen.

Die talrijke vragen bewijzen het belang dat iedereen hecht aan de verbetering van de vaartwegen in België; onbetwistbaar is het dat zij een gewichtige rol moeten vervullen en een aanzienlijk gedeelte zijn van 's Lands economische uitrusting.

De mededinging, overigens, wordt zoo druk dat men niet genoeg de aandacht en de welwillendheid der openbare machten kan vestigen op het nut om ten spoedigste onze vaarten, stroomen en rivieren in staat te stellen zooveel diensten te doen bewijzen als 't maar mogelijk is.

De Regeering is vastberaden dien weg opgetreden : wij drukken den wensch uit dat zij de aangevangen of nog aan te vangen werken nog meer spoed bijzette, ten einde al onze landgenooten op een gelijken voet te stellen.

ART. 7. — *Maas.*

Vraag.

Men vraagt omstandige inlichtingen over de werken voorzien aan de Maas, namelijk tusschen Luik en de Nederlandsche grens.

Antwoord.

Het programma der werken, aan de Maas uit te voeren stroomafwaarts Luik, werd reeds herhaalde malen door mijne voorgangers omstandig opgegeven.

Uit de verstrekte inlichtingen blijkt dat de werken in drie reeksen moeten uitgevoerd worden.

De eerste reeks begrijpt de werken tot voorloopige verbreeding van de bedding van den stroom, beneden de afdamming der Kanonnengieterij te Luik.

De tweede reeks betreft de verbeteringen uit te voeren tusschen de brug van Wandre en Visé.

De derde en laatste reeks begrijpt de bevestigingswerken tot verbreeding en rechtekking van den stroom bij het verlaten van Luik, tot afleiding door het eiland Monsin te Herstal en tot verplaatsing van de afdamming der Kanonnengieterij.

De werken der eerste reeks zijn voltooid.

Men is bezig met het opmaken van het voorontwerp betreffende de verbeteringen der tweede reeks.

Het aankopen van de talrijke perceelen grond (nagenoeg 130 hectaren) in te nemen op het eiland Monsin tot het uitvoeren van de werken der derde reeks wordt ijverig voortgezet.

*
* * *

De Middenafdeeling hoopt dat dit antwoord voldoening zal verschaffen aan de belanghebbenden en dat de werken met spoed zullen doorgedreven worden.

ART. 8. — Samber.**Vraag.**

Hoe verre staat het met de rechtekking van de Samber tusschen Namen en Charleroi?

Antwoord.

De voorontwerpen voor de rechtekkingen uit te voeren te Floresse, Auvélais, Pont-de-Loup zijn opgemaakt en men houdt zich bezig met het aankopen van den grond, die er noodig is voor de uitvoering van de werken.

De eindstudie der rechtekking van de Samber te Mornimout is voltooid en eerlang zal de rechtekking op het grondgebied van Couillet in aanbesteding komen.

ART. 10. — *Kolenvaarten.***Vraag.**

Men vraagt de voltooiing der vaart van Charleroi.

Antwoord.

De verandering van de vaart die, met inbegrip van de vertakkingen van het Centrum, 87 kilometer lang is, is voltooid van aan 't begin van het bevaarbare water tot aan de sluis 31 te Feluy, dus op eene lengte van nagenoeg 48 kilometer; men is bezig met ze te voltooien tusschen de sluis 33, insgelijks op het grondgebied van Feluy gelegen en de brug van Asquimpont, op eene lengte van 9 kilometer.

De noodige stukken voor de aanbesteding van de werken tot verbetering van het gedeelte der vaart tusschen de brug van Asquimpont en de spoorbrug der lijn van Eigen-Brakel op Tweebeek (5 kilometer) zijn opgemaakt, terwijl de plans en het lastenboek voor de verandering van het gedeelte der vaart — nagenoeg 1 kilometer — tusschen de sluizen 31 en 33 ook bijna zijn voltooid.

Er is onlangs een beslissing genomen geworden voor het programma dat moet gevolgd worden voor het verbeteren van de drie laatste vakken binnen den Brusselschen omtrek, en de dienst der kolenvaarten is verzocht geworden de studie betreffende dat gedeelte der vaart te bespoedigen.

Er zijn anderzijds onderrichtingen gegeven geworden aan dienzelfden dienst voor het spoedig opmaken van het ontwerp tot machtiging betreffende de brug der Duitschlandstraat, te Anderlecht.

De brug der godshuizen, die dringendnoodig hermaakt moet worden, zal afzonderlijk aanbesteed worden.

*
* *

De bespreking over de kolenbekkens, tijdens de beraadslaging ter Kamer over de Begrooting van Openbare Werken, heeft bewezen hoeveel belang er wordt gehecht aan het voltooien van die vaarten; voor het aannemen van het programma der werken, moet er rekening worden gehouden met de drukte van het vervoer en met de huidige tonnenmaat der schepen, zonder evenwel aan overdrijving te doen, waarvan onze medeburgers de eersten zouden zijn om te klagen. Het verkregen antwoord schijnt te bewijzen dat de Regeering er toe besloten is, het voltooien van dat vaartnet te bespoedigen.

ART. 11. — Vaarten van Luik op Antwerpen en vertakkingen.

Vraag.

Men vraagt hoeverre het staat met de werken der Kempische vaart en met die van dezer verbinding met de vaart van Luik op Maastricht.

Antwoord.

Mijn Bestuur denkt eerlang te doen overgaan tot het uitvoeren van de werken tot voorloopige verbetering, ten einde zoo spoedig mogelijk de vaart al het mogelijke nut te doen afwerpen, rekening houdende met de bestaande kunstwerken.

Het krediet, op de Buitengewone Begrooting voor 1912 uitgetrokken, zal toelaten die werken met spoed voort te zetten, evenals de laatste werken uit te voeren tusschen Antwerpen en Schooten, en ten spoedigste de onteigeningen te doen.

De uitvoering van het eindprogramma hangt af van de uitslagen der onderhandelingen met Nederland met het oog op de bevaarmaking van de Maas tusschen beide landen.

Vraag.

Men vraagt naar het bouwen van de vaste bruggen over de Kempische vaart, voor dewelke de onteigeningen reeds werden gedaan.

Antwoord.

Alvorens eene beslissing te nemen betreffende het vervangen van de draaibruggen door vaste bruggen in de Kempen, heb ik eene vergelijkende studie bevolen niet alleen van de voordeelen en van de bezwaren dier werken én voor het gerij én voor de scheepvaart, maar ook van de uitgaven die er uit moeten voortspruiten.

ART. 12. — Schelde.

Vraag.

Men vraagt omstandige inlichtingen over de werken ter Schelde voorzien, tevens de aandacht van den heer Minister er op vestigend, de werken uit te voeren stroomopwaarts Antwerpen, ten einde de gevaren van overstroming te weren in de arrondissementen Sint-Nikolaas en Dendermonde.

Antwoord.

De volgende werken aan de Schelde zijn thans voorzien :

1^o Bouwen van eene vaste brug te Warcoing, ter vervanging van de bestaande ophaalbrug.

2^o Verbetering tusschen de sluizen te Kain en te Berchem.

3^o Verbetering tusschen de sluizen te Berchem en te Oudenaarde.

4^o Verbetering op het grondgebied van Oudenaarde.

5^o Herbouwen van de Ketelbrug te Gent (thans uitgevoerd).

6^o Verbetering tusschen het veer van Jabbeke te Wetteren en de brug van Berlare-Schoonaarde (thans uitgevoerd).

7^o Verbetering tusschen Schoonaarde en Dendermonde en tusschen Dendermonde en Baasrode.

8^o Bouwen van kaaimuren op den linkeroever te Temsche (thans uitgevoerd).

Wat betreft de bevestigingswerken uit te voeren langs de Schelde om de gevaren van overstrooming te weren in de arrondissementen Sint-Nikolaas en Dendermonde, deze werken zijn onafhankelijk van de hiervoren vermelde werken. De Staat heeft beloofd, bij wijze van toelagen bij te dragen in de kosten van soortgelijke werken, die zullen uitgevoerd worden voor het ophoogen van de moerdijken boven het geregeld peil dat die dijken moesten hebben tijdens den buitengewonen springvloed van 12 Maart 1906. Zoodra de algemeene plans zullen voltooid zijn, zal mijn Bestuur overeenkomen met de burgers, de wateringën en de belanghebbende gemeenten om de uitgaven op billijke wijze in te deelen.

ARTIKEL 13. — Leie.**Vraag.**

Men vraagt naar omstandige inlichtingen over de werken, voor de Leie voorzien.

Antwoord.

Voor de Leie zijn de volgende werken voorzien :

1^o Verbeteringswerken aan de rivier om de overstroomingen te verhelpen; die werken behelzen rechttrekkingen, allerhande veranderingen, herbouwingen van bruggen en, onder andere, het volgende :

a) Herbouwen van de vaste brug op de Doode Leie, te Komen;

b) Verbetering van den waterloop te Kortrijk voor het afloopen van het water en voor de scheepvaart; bevaarbaarmaking van de Dooide Leie ;

c) Verbetering op het grondgebied van Harelbeke, met inbegrip van verscheidene bijwerken ;

d) Rechttrekking van de Leie en het verbreed en verdiepen van de rivier tusschen de sluis van Vive-Sint-Elloo en de spoorbrug te Grammene, met inbegrip van verscheidene bijwerken ;

2^o Werken uit te voeren om te zorgen voor den afloop van het water der Beneden-Leie van af de monding van de afleidingsvaart der Leie tot aan de stad Gent.

Die werken behelzen onder andere :

Het bouwen van eene nieuwe brug te Deurle ;

Het rechttrekken, verbreed en verdiepen van de Leie tusschen de Sneppebrug en de stadsschietbaan te Gent ;

De verbetering van verschillende takken der Leie te Gent, namelijk den moertak tusschen de stadsschietbaan en den overzel te Akkergem ; den bijtak tusschen den overzel en de brug der twee Gaten tot aan de monding in de vaart van Gent op Brugge, en eindelijk den tak « van Drongen », tusschen de Moer-Leie en de eerste brug onder de provinciale baan van Gent op Drongen.

*
* *

De daareven vermelde werken zijn heel zeker noodig, maar de Middenafdeeling hecht er prijs aan te doen opmerken dat zij geen werken zou kunnen goedkeuren, waarvan het gevolg zou wezen, in economisch opzicht, de waarde der rivier te verminderen voor het vlasrooten, en, in 't opzicht van de pracht der landschappen, die schoone en kronkelende rivier te veranderen in eene vervelende en treurige vaart, welke alle liefhebbers der schoone natuur zou doen wegvluchten.

Eene tweede vraag werd gesteld over de werken, ter Leie uitgevoerd.

Vraag.

Waarom worden de werken tot rechttrekking van de Leie op het grondgebied der stad Gent niet met meer spoed voortgezet?

Antwoord.

Onderstaande tabel bewijst dat sedert 1905 de verbeteringswerken ter Leie op het grondgebied van Gent met heel veel spoed werden voortgezet.

Uitgevoerde of aan den gang zijnde werken te Gent sedert 1905.

Nummer van het lastkohier.	AARD DER WERKEN.	Kosten.	Hoeverre zij gevorderd zijn.
152 van 1905	Leie. — Herbouwing van de Sint-Michielsbrug, te Gent	519,240 03	Voltooid.
155 van 1905	Leie. — Uitbreiding van het binnenvak van Gent, eerste sectie. Die onderneming begreep : 1^o De aardewerken en uitbaggingen benodigd voor het uitvoeren van de sectien afgebeeld op de goedgekeurde plans, tusschen de brug der Dam-poort, eenerzijds, en de draaibrug van 't Pas en de Visscherijsluis, anderzijds; 2^o Het bouwen van kaaimuren op de gansche lengte van den linkeroever der Visscherijvaart, van af den kop ter verbinding van die vaart met den tak De Pauw, tot aan de Visscherijsluis, alsmede langs het gedeelte van den rechteroever tusschen de brug van 't Slachthuis en voornoemde sluis; 3^o De kleine werken voor 't veranderen en bouwen van steenen bekledingen om de kaaimuren in de Visscherijvaart te doen aansluiten met de bestaande muren en bekledingen, tegen de Lousbergbrug; 4^o Het bouwen van watermuren op beide oevers van den tak De Pauw; 5^o Het gedeeltelijk hermaken van de draaibrug « De Pauw » en effenmaking van dezer rooster; 6^o Het opbreken van een blok metselwerk en vestingen van een ouden muur, onder de huidige watervlakte, aan de monding stroomopwaarts van den tak De Pauw; 7^o Veranderingswerken van de steenen bekledingen tot aansluiting van de nieuwe watermuren met de glooiingsbekledingen die onmiddellijk voorkomen stroomopwaarts de Kasteelsluis; 8^o Toevoeging van een voetbruggetje aan de spoorbrug op de neer-poort der Kasteelsluis; 9^o Het bouwen van een krommen stutmuur op den rechteroever van het keerdok gelegen tusschen de Kasteelsluis en de Dampoorthbrug.	4,585,936 68	Voltooid.

Nummer van het lastkohier.	AARD DER WERKEN.	Kosten.	Hoeverre zij gevorderd zijn.
172 van 1907	10° Het oprichten van nieuwe staketsels stroomafwaarts de spoorbrug bestaande op het beneden-gedeelte van de Kasteelsluis; 11° De veranderingswerken van de steenen bekledingen in voornoemde keerdok; Leie. — Uitbreiding van het tusschenvak te Gent (2de sectie). Die onderneming begreep : 1° De aardewerken en baggerwerken vereischt om de doorsneden uit te voeren, opgegeven op de goedgekeurde plans tusschen een punt op 25 meter stroomopwaarts de brug van de Minneweide, enerzijds, en de Van Eyckbrug, anderzijds; 2° Het afbreken van de kunstwerken gelegen tusschen den kop van de werken stroomopwaarts de Minneweidebrug en de Pasbrug en aflamning inbegrepen, alsmede het wegruimen van den dijk tusschen de Visserijvaart en de Benelien-Schelde, van af de Pasbrug tot aan de Slachthuis- en de Van Eyckbruggen; 3° Het bouwen van de volgende kunstwerken : a) Eene steenen brug met 22 meter stroomwijdte aan de doorsnede 1 van het algemeen plan, met inbegrip van twee drijvers om den trekdienst mogelijk te maken, de kassei- en andere bijwerken, de toegangshellingen op de beide oevers der Leie; b) Een gewelfde doorgang van 5 meter breedte onder de toegangshelling stroomopwaarts, ter linkerkant van voornoemde brug; c) Een sluissas met 6m30 breedte met naast elkander staande stroomdammen tusschen de doorsneden 10 en 15 van het algemeen plan, voetbruggetjes, dukdalen, staketsels en andere toebehoorten; d) Een vaste brug met metalen vloer, met 22 meter stroomwijdte, tusschen de beneden-bekleding der landpijlers, met inbegrip van twee voetbruggetjes voor den trekdienst, de kasseiwerken, enz, toegangshellingen op beide oevers der Leie, alsmede een stutmuurtje op den rechteroever der rivier, langs de toegangshellingen; e) Eene voetbrug van 4 meter breedte op den beneden kop van de Reep; 4° Het bouwen van twee sluishuisjes op den linkeroever der Leie rechtover de nieuwe sluis; 5° Het bouwen van kaaimuren, van steenen bekledingen en van een voetbruggetje voor den trekdienst, afgebeeld op de goedgekeurde plans; 6° Het bevestigen van eene steenen bekleding op den linkeroever der Leie tusschen de doorsneden 6 en 10 van het algemeen plan; 7° Het aanleggen van eene waterleiding in buizen van geperst beton op den linkeroever der Leie, tusschen het uitgangspunt der werken stroomopwaarts en den waterluiker der Hespelstraat. Dezelfde waterleiding moet gelegd worden van hetzelfde uitgangspunt tot den Drijverduiker.	4,896,401 30	Voltooid.

Nummer van het lastkohier.	AARD DER WERKEN	kosten.	Hoeverre zij gevorderd zijn.
49 van 1909	Leie — Bouwen van een toegangstrap naar de Sint-Michielsbrug fr.	14,260 53	Voltooid.
119 van 1909	Verbindingsvaart te Gent. — Verbetering	1,265,500 » (1)	Voltooid.
56 van 1910	Vaart van Gent op Brugge. Mechanische en elektrische opstelling van de Schuit-brug, te Gent	23,449 97	Aan den gang.
84 van 1910	Tak De Pauw. Bouwen van eene geleiscent op de trekpaden der watermuren	37,777 21	Voltooid.
98 van 1910	Tusschenvak te Gent. Werken voor het voortzetten van het trekpad aan de De Pauwbrug	6,086 84	Voltooid
100 van 1910	Tusschenvak te Gent. Bouwen van een trekbruggetje onder de bruggen van het Nieuw Bosch en Willem.	7,292 48	Voltooid.
	Herstelling van het klein droogdok te Gent	137,764 50	Voltooid.
	Herbouwen van de Ketelbrug te Gent	192,000 »	Aan den gang.
8 van 1912	Brug der Dampoort. Afbreken van de draaibrug en bouwen van de landpijlers voor de nieuw te maken ophaalbrug	110,515 »	Heel onlangs aanbesteed.
	Bouwen van het metalen gedeelte van de ophaalbrug die de brug der Dampoort moet vervangen.	Het lastkohier is goedgekeurd.	
	Rechttrekking van de Leie tusschen de Sueppenbrug en de stadsschietbaan.		

(1) Uitgave voorzien door de inschrijving, maar de eindelijke rekening-verrellening nog niet gedaan zijnde, is het onmogelijk het bedrag der kosten juist te bepalen, die in elk geval 1,400,000 frank zullen overschrijden.

Het ontwerp dier laatste werken werd opgemaakt door den buitendienst en, na onderzoek door het Hoofdbestuur, hem teruggezonden om daarin eenige veranderingen te brengen.

ART. 15. — *Rupel.*

Vraag.

Men vraagt eene nieuwe brug over den Rupel in de richting van de nieuwe laan Brussel-Antwerpen.

Antwoord.

Het ontwerp wordt voorbereid. Zoodra het voltooid is, zullen de werken van het bouwen dier nieuwe brug in aanbesteding komen.

ART. 19. — *Vaart van Gent op Oostende.*

Vraag.

Men vraagt de spoedige voltooiing van de werken die nog uit te voeren zijn aan de vaart van Gent op Brugge en op Oostende. Zal het krediet, voorzien bij artikel 19 der tabel, toelaten die werken te voltooien? Zooniet, wanneer zullen zij voltooid zijn?

Antwoord.

Het krediet, onder artikel 19 uitgetrokken, zal niet toelaten de werken te voltooien aan de vaart van Gent op Brugge en Oostende, maar zal toelaten verschillende vakken der vaart te verbeteren.

Er zullen later kredieten aangevraagd worden naar gelang van de noodwendigheden. Het is te vermoeden dat de werken binnen drie of vier jaar zullen voltooid zijn.

*
* *

Dat antwoord schijnt weinig bevredigend aan de Middenafdeeling. Waarom nog drie of vier jaar gewacht om die aangevangen werken te voltooien? Niets belet, naar het schijnt, dat die werken krachtadig worden voortgezet; bedoelde vaart verbindt drie belangrijke havens, en het verkeer tusschen die havens zal eerst dan zijn toppunt kunnen bereiken, wanneer de vaart op al hare lengte de ontworpen veranderingen zal hebben ondergaan. De tot nu toe gedane uitgaven kunnen niet al haar nut afwerpen, ze zullen gedeeltelijk zonder nut blijven totdat de werken zullen voltooid zijn. De Afdeeling dringt aan, opdat het aangekondigde tijdsverloop met een of twee jaren worde verkort.

ART. 24. — *Gemeenschap tusschen Antwerpen en den linkeroever.*

Vraag.

Men vraagt de beslissing, te nemen betreffende de plaats waar de tunnel onder de Schelde rechtover de stad Antwerpen moet gebouwd worden, te bespoedigen.

Antwoord.

Ik heb het opmaken bevolen van het programma tot het bouwen van een tunnel rechtover de stad; dat werk zal het bouwen medebrengen van ophalers voor het verkeer van voetgangers en van voertuigen met ten hoogste 10,000 kilo vracht.

Die studiën zullen de voordeeligste juiste ligging en tevens de uitvoeringsmiddelen bepalen.

ART. 28. — *Aanlegghaven van Heist.*

Vraag.

In de Middenafdeeling werd door een lid de kwestie geopperd van de nieuwe overeenkomsten getroffen tusschen den Staat en de Maatschappij der haveninrichtingen van Zeebrugge.

Naar luid van die overeenkomsten zou de Staat voor een gedeelte moeten inschrijven van de vermeerdering van het kapitaal, te gelijk met de Maatschappij der haveninrichtingen, de provincie en de stad Brugge. De vermeerdering van het kapitaal is gevegd door de dringendheid om de haveninrichtingen aan te vullen, om de toegangsgcul der haven te verdiepen en om het aanleggen ter kaai mogelijk te maken voor de lijnen van Hamburg en Bremen. De vermeerdering van het kapitaal bedraagt vijf millioen.

Daar geen enkel krediet daartoe is uitgetrokken op de Begrooting voor 1912, wenscht de Middenafdeeling te weten of het daartoe noodige krediet niet dient te worden uitgetrokken op de Begrooting, of althans waarom zulks niet gedaan wordt.

Antwoord.

Er zullen met redenen omkleede voorstellen gedaan worden bij wijze van amendement op de Buitengewone Begrooting voor 1912 met het oog de werken die nog uit te voeren zijn aan de haven van Zeebrugge.

*
* *

Wij deelen hieronder de vragen mede betreffende waterwerken die aan geen enkel artikel verbonden zijn.

1^{ste} vraag.

Kan de Regeering geen gevolg geven aan de vragen ingediend voor het bevaarmaken en het verbeteren van den Dender, namelijk tusschen Aalst en Dendermonde?

Antwoord.

Mijn bestuur houdt zich met dat vraagstuk bezig en zal onderhandelingen aanknoopen met de vergunninghoudende maatschappij ten einde den waterloop van den Dender te verbeteren tusschen Aalst en Dendermonde.

*
* *

Herhaalde malen reeds werd dat vraagstuk ter Kamer geopperd en was zelfs het voorwerp van een bijzonder verslag over een verzoekschrift vanwege de belendenden, met het oog op de geregelde en herhaalde overstroomingen door den Dender veroorzaakt. De Middenafdeeling berust in de besluiten van de bespreking, welke toen plaats greep, en drukt den wensch uit ten spoedigste eene overeenkomst te zien treffen tusschen den Staat en de vergunninghoudende Maatschappij.

2^o Vraag.

Waarom werd er geen krediet voorzien voor de verbinding van het Limburger kolenbekken met de Leuvensche vaart?

Antwoord.

Een eerste krediet van 50,000 frank werd op de Buitengewone Begrooting van 1911 uitgetrokken voor het onderzoek van de vaart van Leuven naar de Dijle en de verlenging van die vaart naar Hasselt.

Deze som volstaat om de kosten te bestrijden van de Commissie der Brabantsche vaarten, ingesteld bij koninklijk besluit van 12 Juni 1911.

3^o Vraag.

Hoever staat het met het onderzoek van de verbeteringen aan de Leuvensche vaart?

Antwoord.

De Commissie der Brabantsche vaarten houdt zich met dit onderzoek bezig.

4^o Vraag.

1^o Hoever staat het met het onderzoek van den loop der vaart van Ronse naar de Schelde?

2^o Is er op de Gewone Begrooting geen toereikend krediet aangewezen voor het onderzoek van zulke werken die onder de bevoegdheid vallen van het Ingenieurskorps?

Antwoord.

De voorafgaande studien zijn geëindigd, op de opzoekingen na, naar de spijzing door middel van water van de streek. Deze opzoekingen, die noodzakelijk lang zijn, worden zoo snel mogelijk verricht.

Dit onderzoek wordt ingesteld door het personeel en met de gewone middelen van mijn Departement.

*
* *

Het graven van eene vaart van Ronse naar de Schelde is allernoodzakelijkst voor de toekomst der stad Ronse. Deze is inderdaad verstoken van elke aansluiting te water; de uitbreiding van hare nijverheid vergt dat de grondstoffen haar in de beste vervoer voorwaarden toekomen. Door hare werkzaamheid, haren arbeidsszin, hare volharding, heeft de stad Ronse, in minder gunstige voorwaarden, aan de mededinging, op het stuk van sommige artikelen, het hoofd kunnen bieden; het is buiten kijf dat het werk, door geheel deze nijverheidsbevolking gevraagd, haar eenen ongewonen voor-
spoed en eene ongewone uitbreiding zal verzekeren.

2^o MINISTERIE VAN SPOORWEGEN, POSTERIJEN EN TELEGRAFEN.

ARTIKEL 34.

Talrijke vragen werden gesteld over de werken uit te voeren in de verschillende statien van het land : wij geven ze hier weer met de daarop gegeven antwoorden.

1^e Vraag.

Men vraagt of de uitvoering van ondergrondse doorgangen in de statie Tienen begrepen is in de Begroting voor het dienstjaar 1912.

Zoo neen, wanneer wordt dat werk uitgevoerd?

Antwoord.

Het bouwen van een ondergrondschen doorgang ter statie Tienen vergt het verbreedten van de stoepen en eene tamelijk belangrijke wijziging in de tegenwoordige inrichting.

Het werd aanbevolen dat het onderzoek zooveel mogelijk bespoedigd worde, zoodat de doorgang in 1913 voor het verkeer kunne worden geopend.

2^e Vraag.

Is het plan opgemaakt van de vergrooting der statie Geeraardsbergen. Wanneer wordt dit werk uitgevoerd?

Antwoord.

Ontwerpen tot doelmatige inrichting der statie Geeraardsbergen werden opgemaakt. Maar nieuwe inlichtingen dienden te worden ingewonnen om een keuze te doen onder de ontwerpen. Het tijdstip van uitvoering der werken blijft dus onbepaald.

3^e Vraag.

Zijn de plans opgemaakt voor de ontworpen goederenstatie te Ronse?

Antwoord.

Een ontwerp tot aanleggen van een stel wijksporen en nieuwe goederenkoeren ter statie Ronse werd goedgekeurd op 9 Februari 1912 en er werd besloten de noodige gronden aan te koopen en zoodra mogelijk het eerste deel der ontworpen uitbreiding uit te voeren.

4° Vraag.

Hoever staat het met de werken ter statie Gembloers?

Antwoord.

Een nieuw ontwerp tot doelmatige eindinrichting der statie Gembloers werd goedgekeurd op 23 Augustus 1911 en men houdt zich onledig met het opmaken van het plan-tabel der aan te koopen gronden en het onderzoek van de voorontwerpen der uit te voeren kunstwerken.

Het tijdstip, waarop de werken kunnen aangevangen worden, hangt af van het gemak waarmede wij de gronden zullen kunnen aankopen.

In afwachting werden de inrichtingen van Gembloers zooveel mogelijk uitgebreid als de beschikbare gronden het toelieten.

5° Vraag.

Hoever staat het met de werken tot doelmatige inrichting der statie Hasselt?

Antwoord.

Op 26 Augustus 1911 werd eene openbare aanbesteding gehouden voor de uitvoering van een werkplaats voor herstellingen en verschillende gebouwen voor den trekdienst ter statie Hasselt. De aannemers werden verzocht de werken op 11 September 1911 aan te vangen.

Deze werken worden thans uitgevoerd.

Met het oog op de doelmatige inrichting der statie Hasselt had eene beperkte aanbesteding plaats op 16 Januari 1912 voor het afbreken van verschillende gebouwen.

Deze werken worden thans ook uitgevoerd.

6° Vraag.

Hoever staat het met de werken tot doelmatige inrichting van de statie Auvélais?

Antwoord.

Deze werken werden aangevangen en zullen voortgezet worden, zoodra wij de noodige gronden zullen bezitten, namelijk voor het optrekken van een ontvangstgebouw.

7° Vraag.

Hoever staat het met de werken tot inrichting der statie Verviers?

Antwoord.

De effen grond van de nieuwe statie Verviers is bijna geheel klaar; eerlang zal men de aardewerken aanbesteden, die nog dienen te worden uitgevoerd, evenals het bouwen van de stutmuren en van het viaduct onder het ontvangstgebouw.

De voorstellen tot uitvoering van het gebouw zelf werden ingediend door de bouwkundigen, met het onderzoek belast. Deze voorstellen worden thans nagezien door den dienstbestuurder der groep Luik.

8^e Vraag.

Hoever staat het met de werken tot inrichting der halte Meslin-l'Evêque?

Antwoord.

Eene openbare aanbesteding had plaats op 17 April 1912 voor de uitvoering, ter halte Meslin-l'Evêque, van een ontvangstgebouw met afdak, woning en stoepen.

9^e Vraag.

Men vraagt krachtdadig de verdwijning van den overweg aan de Bredapoort te Antwerpen. Wanneer kan dit werk uitgevoerd worden?

Antwoord.

De voorontwerpen tot het bouwen van kunstwerken met het oog op de verdwijning van den overweg en de vervanging van de tegenwoordige draaibrug van den Dam door eene vaste brug zijn thans ter studie. Onderrichtingen werden gegeven om dit onderzoek te bespoedigen, ten einde zoodra mogelijk te kunnen overgaan tot de aanbesteding. Men dient op te merken dat dit onderzoek ondergeschikt was aan beslissingen betreffende de werken rond Antwerpen die onlangs werden genomen.

10^e Vraag.

Men vraagt eene voetbrug ter statie Ukkel-Calevoet.

Antwoord.

Een voorontwerp tot aanleg van een ondergrondschen doorgang onder den berm van de baan van Alsemberg werd voorgelegd aan de Commissie, belast met het onderzoek van de verdwijning van den overweg.

11^e Vraag.

Men vraagt schuilplaatsen op de lijn Chimay.

Antwoord.

Tot het bouwen van schuilplaatsen voor reizigers werkt het Bestuur volgens eene orde van uitvoering, steunende op de drukte van het reizigers-verkeer in de verschillende statien die nog met soortgelijke inrichtingen dienen te worden voorzien, mits men rekening houdt met plaatselijke omstandigheden.

Het is niet mogelijk thans met juistheid het tijdstip te bepalen, waarop de schuilplaatsen, voor de lijn Chimay gevraagd, zullen kunnen uitgevoerd worden.

12^e Vraag.

Om bij te dragen tot het slagen van de Wereldtentoonstelling van Gent in 1913 is het onontbeerlijk dat de statie Gent-Sint-Pieter ingericht en voor het publiek geopend worde vóór 1 April 1913 en dat de nieuwe lijn Gent-Sint-Pieter-Brussel (Zuid) voor het verkeer worde geopend tot Denderleeuw.

Zou de heer Minister ons dit stellig kunnen beloven en ons willen zeggen wanneer dit zal gebeuren?

Antwoord.

Het ontvangstgebouw zal klaar zijn voor 1 April 1913. Eveneens de opgehoogde statie met vijf sporen. Nieuwe sporen zullen zelfs zeer waarschijnlijk kunnen aangelegd worden op het opgehoogte gedeelte vóór dezen datum.

Het zal niet mogelijk zijn, de nieuwe lijn Gent-Sint-Pieter naar Denderleeuw op gemelden datum voor het verkeer te openen uit oorzaak der vertragingen, door een der aannemers gebracht in de uitvoering der hem toevertrouwde werken.

Wijzigingen zullen echter gebracht worden in het seinstelsel van de tegenwoordige lijn Brussel-Denderleeuw-Aalst-Gent om in de beste voorwaarden het toenemend verkeer te verzekeren, dat een gevolg zijn zal van de Tentoonstelling van Gent in 1913.

13^e Vraag.

Zou de Regeering kunnen zeggen wanneer de werken van de lijn Gent-Sint-Pieter-Brussel (Zuid), vak Denderleeuw en Brussel, zullen aangevangen worden?

Antwoord.

Deze werken zullen naar alle waarschijnlijkheid aangevangen worden in het begin van het volgende jaar.

14^e Vraag.

Acht zij niet dat de gansche lijn tusschen Samber en Maas eerlang dient op dubbel spoor te worden gebracht?

Antwoord.

De verdubbeling van deze lijn werd besloten. De werken worden uitgevoerd op de vakken van Walcourt naar Silenrieux, van Senseilles naar Neuville-Sud en van Neuville-Sud naar Mariembourg. De aanbesteding zal eerlang gebeuren voor het vak van Silenrieux naar Cerfontaine.

Voorstellen worden onderzocht voor de vakken van Cerfontaine naar Senseilles en van Mariembourg naar Treignes.

15^e Vraag.

Wat is de oorzaak van de vertraging der werken tot verplaatsing van den spoorweg van Schaarbeek; de gemeente is geneigd voor een bedrag van 600,000 frank tusschen te komen om, onverwijld, de laatste overeenkomsten tot onteigening te sluiten.

Antwoord.

Er moet nog eene onteigening geschieden.

Het spoorwegbestuur weet niets van een voorstel tot tussenkomst van de gemeente, voor een bedrag van 600,000 frank, om met de onteigeningen gedaan te maken.

16^e Vraag.

Waarom worden de werken aan de lijn Schaarbeek-Hal niet sneller uitgevoerd?

Antwoord.

Het Bestuur is in bezit getreden van sommige gronden waarover het nog niet beschikte omtrent de Tervurenlaan; de werken ter statie Etterbeek-Jubelpark werden onmiddellijk aangevangen en zullen derwijze uitgevoerd worden om deze tegen het einde van het jaar te openen; de statie Schaarbeek-Josaphat zal waarschijnlijk kunnen geopend worden in den loop van 1913.

Op de andere vakken van de lijn Schaarbeek-Hal ontbreken sommige gronden nog om de werken te kunnen aanbesteden.

17^e Vraag.

Men wenscht te weten of de werken van de Noord-Zuidverbinding wer-

den geschorst en voor hoelang? Welke maatregelen denkt de Regeering te nemen om de werken spoedig te doen hervatten?

Antwoord.

Ik kan slechts verwijzen naar eene verklaring, onlangs ter Kamer afgelegd; sedertdien werden deskundigen benoemd door de Rechtbank en zij vingden hunne verrichtingen aan op 10 April 1912.

18^e Vraag.

Zijn er reeds plans opgemaakt voor de lijn naar Duitschland, tusschen Leuven en Tongeren? Wanneer zullen de werken op dit vak kunnen aangevangen worden?

Antwoord.

Het onderzoek van de nieuwe lijn tusschen Leuven en Tongeren is zeer ver gevorderd; men werkt aan het opmaken der over te leggen plans-tabellen voor het onderzoek.

De werken zullen slechts kunnen aangevangen worden, wanneer het Bestuur over de noodige gronden zal beschikken.

*
* *

Bij artikel 32 stelde een lid de volgende vraag :

Vraag.

Welk is het getal locomotieven en wagens, dat men zal kunnen bestellen met het krediet van 20,400,000 frank?

Antwoord.

88 locomotieven.
52 tenders.
8 rijtuigen voor den bloktrein.
2 goederenwagens id.
36 rijtuigen voor reizigerstreinen.
7 goederenwagens id.
2,724 wagens voor goederentreinen.

*
* *

Wij mogen niet vergeten dat een bijzonder wetsontwerp den Minister van Spoorwegen machtigt bij voorraad koopen te sluiten voor de levering van trek- en vervoermaterieel, waarvan de betaling zal aangerekend worden op de Buitengewone Begrootingen van 1913, 1914 en 1915, tot een bedrag

van 24 miljoen voor elk dezer jaren, wat, gevoegd bij het krediet van 20,100,000 frank voor 1912, een totaal maakt van 92,100,000 frank.

De Middenafdeeling vestigt de aandacht op de belangrijkheid dezer som en vraagt zich af of ze niet overdreven is. De antwoorden verstrekt door het Spoorwegbestuur aan de Middenafdeeling, die het gezegd bijzonder ontwerp onderzocht heeft, schijnen uit te maken dat het spoorwegmaterieel niet oordeelkundig wordt benuttigd. Wat betreft de locomotieven, bezit de Belgische Staat er 96 per 100 kilometer geëxploiteerde lijnen, terwijl de Nord français, waarvan het net met het onze kan vergeleken worden, er slechts 32.9 voor dezelfde lijnlengte bezit, de Pruisische Staat 52 en de verschillende Nederlandsche maatschappijen 32.50 tot 25.80.

Onze locomotieven leggen per jaar gemiddeld 28,600 kilometer af, die van de Nord français 40,000 en die van den Pruisischen Staat 41,425. In Nederland schommelt het gemiddeld cijfer tusschen 47,000 en 63,000 kilometer.

Zoo men in een al te hooge verhouding het trek- en vervoermaterieel aanvult zonder er al het mogelijke voordeel uit te halen, dan steekt men er al te groote kapitalen in, die aldus minder winst afwerpen. Het schijnt dus dat wij in deze de uiterste grens hebben bereikt en dat men diende te onderzoeken of het materieel niet meer zou kunnen benuttigd worden om het coëfficiënt van onze exploitatie te verminderen.

De Middenafdeeling hield zich met deze zaak bezig, omdat zij van groot belang is voor 's Lands Schuld; zij rekende het zich ten plicht, op dit punt de gansch bijzondere aandacht van den Minister van Spoorwegen te vestigen.

Vraag.

Tijdens de bespreking, in de Middenafdeeling, van de Begrooting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven, was er sprake van een wetsontwerp houdende machtiging voor den Minister van Spoorwegen bij voorraad koopen te sluiten voor de levering van trek- en vervoermaterieel voor de jaren 1913, 1914 en 1915.

Soortgelijke machtiging werd reeds verleend in 1908 voor de dienstjaren 1909, 1910 en 1911.

De Middenafdeeling wenscht te weten of geene enkele machtiging verleend werd voor het dienstjaar 1912 en of het krediet van 20,100,000 frank onder n° 32 van de Begrootingstabel voor het dienstjaar 1912 het eenige is, waarover het Departement beschikt, zoo gemelde machtiging niet verleend werd.

Antwoord.

Geene machtiging werd verleend voor de bestelling bij voorraad van treinmaterieel, uitrusting, enz. noodig in 1912.

Het krediet van 20,100,000 frank onder n° 32 van de Begrootingstabel

voor het dienstjaar 1912 is het eenige, door het Departement aangevraagd, om soortgelijke kosten van het loopende dienstjaar te bestrijden.

*
* *

Bij artikel 33 werden de volgende vragen gesteld :

1^e Vraag.

Wanneer zullen de werken aanvangen van het postkantoor te Ronse ?
Werd deze uitgave voorzien in de tegenwoordige Begrooting ?

Antwoord.

Daar het Bestuur het gekwoteerde plan nog niet ontvangen heeft van de gronden door de stad af te staan, zoo is het niet mogelijk, het tijdstip van de uitvoering der werken te bepalen.

De uitgave werd echter voorzien in de Begrooting door het Bestuur der Posten.

2^e Vraag.

Wanneer zal men het uurwerk plaatsen in het nieuwe postkantoor van Gent ?

Antwoord.

De aanbesteding van de levering en de plaatsing in het nieuwe post- en telegraafkantoor te Gent van een electrisch uurwerk met vier wijzerplaten had onlangs plaats.

Behoudens onvoorziene gevallen zullen deze uurwerken binnen ongeveer vijf maanden in staat zijn te werken.

*
* *

Op aanvraag van sommige leden heeft de Middenafdeeling de volgende vragen gesteld, die slechts onrechtstreeks betrekking hebben op artikelen van de Begrooting :

1^e Vraag.

Hoever staat het met de afbuiging van de groote sneltreinen naar de Duitse grens ? Men vraagt, niet te veel Luik en Verviers te ontwijken.

Antwoord.

Ik verwijs naar mijn antwoord, onlangs in den Senaat gegeven.

2^e Vraag.

Wanneer zal het nieuwe telefoontarief toegepast worden ?

Antwoord.

De toepassing van het nieuwe telefoontarief, dat bepaald werd bij konink-

lijk besluit van 12 Augustus 1911, is ondergeschikt aan de uitvoering van talrijke en belangrijke werken met het oog op de geschiktmaking van verschillende netten en intercommunale inrichtingen voor de buitengewone uitbreiding die het gevolg zal zijn van de hervorming.

Deze werken worden thans ijverig voortgezet; maar, daar het een gewoonte geworden is elke bepaling van tijdstip als een verbintenis te beschouwen, is het mij niet mogelijk den datum van de nieuwe toepassing te bepalen.

3^e Vraag.

Wanneer men sommige lijnen electrisch zal exploiteeren, zal dan de Regeering dit zelf doen of zich tot de private nijverheid wenden voor het leveren van electrischen stroom?

Antwoord.

Eene beslissing dienaangaande ware voorbarig.

Zooals ik het ter Kamersitting van 15 Maart 1911 verklaarde, betreffende de levering van electrische drijfkracht voor de behoeften van den treindienst der Noord-Zuidverbinding, zullen wij het vraagstuk in zijn geheel dienen te onderzoeken, hoe de Staat zich eens de levering zal kunnen verzekeren van electrische drijfkracht, zonder tegenover iemand gebonden te zijn.

*
* *

Ter stemming gelegd in de afdeelingen, op 3 April 1912, werd de Buitengewone Begroting in al de afdeelingen aangenomen en er werd tegen haar geen enkele afkeurende stem uitgebracht.

In de 1^o Afdeeling, stemden 41 ja, tegen 0 neen en 0 onthoudingen.

Id. 2 ^e	id.	6	id.	0	id.	2	id.
Id. 3 ^e	id.	11	id.	0	id.	3	id.
Id. 4 ^e	id.	9	id.	0	id.	3	id.
Id. 5 ^e	id.	8	id.	0	id.	2	id.
Id. 6 ^e	id.	9	id.	0	id.	4	id.

Te samen 47 ja, tegen 0 neen en 14 onthoudingen.

De Middenafdeeling nam de Begroting aan met 6 stemmen tegen 1 onthouding.

De Verslaggever,

Chev. DE GHELLINCK D'ELSEGHEM.

De Voorzitter,

COOREMAN.