

1
(N° 196.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 MARS 1920.

BUDGET GÉNÉRAL DES RECETTES ET DES DÉPENSES.

POUR L'EXERCICE 1920 (1).

Tableau VIII. — Travaux publics.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. de WOUTERS d'OPLINTER.

MESSIEURS,

Le budget du Ministère des Travaux publics a été adopté par les différentes sections et par la Commission du budget général sous réserve des observations indiquées au présent rapport.

Les crédits alloués pour 1919 se montaient à la somme de fr. 50,340,000

Les crédits proposés pour 1920 s'élèvent à fr. 54,536,900

Soit une augmentation de fr. 4,196,900

Les traitements et indemnités accordés aux fonctionnaires et employés figurent dans les chiffres ci-dessus pour une somme supérieure de 6 millions 200,900 francs aux crédits demandés pour le même objet en 1919.

De même les crédits pour la réfection des routes sont en augmentation de fr. 8,000,000 sur l'exercice précédent.

Par contre, trois articles présentent des diminutions importantes :

L'article 14 et l'article 15 (Travaux hydrauliques) en diminution de fr. 8,000,000 ;

(1) Budget, n° 56,

(2) La Section centrale, présidée par M. BRUNET, était composée de MM. CARTON DE WIART, MECHelynck et BERTRAND, *vice-présidents* ; BOLOGNE, BUYL, CARLIER, DE KERCHOVE D'EXAERDE, DE SELYS-LONCHAMPS, DE WOUTERS d'OPLINTER, DRÉZE, HALLET, HOUTART, HUYSMANS, PEPIN, PONCELET, PUSSEMIER, SOUDAN, VAN DE VYVERE, VAN LIMBURG STIRUM et WAUWERMANS,

L'article 15 (casernement de la Gendarmerie) en diminution de 2 millions 20,000 francs.

Toutefois, la diminution est ici plus apparente que réelle et provient du transfert d'une somme de 2,500,000 francs au budget de la Défense nationale (Service des bâtiments militaires). Ce poste est donc en réalité en augmentation de 480,000 francs.

En résumé les chiffres totaux s'établissent comme suit :

Augmentations et crédits	fr. 14,280,000
Diminutions id.	10,084,000
Augmentation totale.	fr. 4,196,000

Somme indiquée ci-dessus.

Au cours de l'examen du budget, tant dans les Sections qu'à la Commission centrale la question des contrats dits contrats américains a été soulevée à plusieurs reprises et des doutes ont été exprimés sur leur légalité, de même que des inquiétudes se sont fait jour concernant les conséquences que cette manière d'exécuter les grands travaux d'utilité publique pourrait avoir pour les finances de l'État.

Il est certain que cette méthode ne peut se justifier que par des circonstances tout à fait exceptionnelles que nous traversons et que l'on ne saurait revenir trop tôt à la situation normale et légale : l'adjudication et le forfait absolu.

Le Ministre des Travaux publics s'est d'ailleurs déclaré d'accord avec le Parlement sur ce point et a annoncé son intention d'adopter cette ligne de conduite pour l'avenir.

Les questions et réponses reproduites ci-dessous donneront à ce sujet d'utiles éclaircissements.

PREMIÈRE QUESTION.

« Quelle est la nature du contrat dit « Contrat américain ». Dans quelle mesure est-il appliqué à nos travaux publics? Quelle est sa répercussion sur le coût de ceux-ci?

» La journée de 8 heures est-elle généralement inscrite comme clause dans les contrats d'adjudication de travaux publics?

» Cette clause constitue-t-elle éventuellement une lourde charge pour le budget? »

RÉPONSE. — A) Routes.

Voici les caractéristiques du contrat américain :

Pour un travail déterminé, l'État choisit un entrepreneur qui est chargé de la conduite du travail, de l'organisation des chantiers et de l'embauchage des ouvriers ; il peut avoir à fournir le matériel, les moyens de transport et les matériaux.

Toutes les dépenses faites par l'entrepreneur lui sont remboursées, moyennant augmentation d'un certain pourcentage qui représente son

bénéfice et couvre ses frais généraux et ses faux frais. Ce remboursement n'est effectué que sur le vu de pièces justificatives telles que factures, états de salaires, lettres de voiture, etc., et après contrôle rigoureux de ces pièces.

De ce chef, l'entreprise ne présente plus d'aléas; l'entrepreneur est certain de ne pas perdre d'argent, à moins que son travail ne soit pas terminé dans le délai prescrit, auquel cas des retenues sont applicables pour retard.

Le recours à ce système de contrat trouve sa justification dans les grandes difficultés que l'Administration a rencontrées au lendemain de l'armistice et auxquelles elle se heurte souvent encore aujourd'hui; manque de matériaux, pénurie de moyens de transport, insuffisance d'entrepreneurs à même d'exécuter rapidement des travaux importants, nécessité de procurer immédiatement de l'occupation aux chômeurs, etc.

En agissant ainsi, l'administration ne faisait d'ailleurs que continuer les errements suivis par les armées alliées, et qui se justifiaient par l'urgence des travaux et l'impossibilité de les étudier suffisamment au préalable.

Par ailleurs, qui dit « contrat américain » ne dit pas nécessairement marché de gré à gré, conclu au profit d'un favorisé, à l'exclusion de toute concurrence.

Bien au contraire, la direction des routes a procédé, pour le plus grand nombre des contrats américains qu'elle a engagés, et en tous cas pour tous ceux conclus à partir d'avril-mai 1919 à des adjudications restreintes, les entrepreneurs appelés à soumissionner étant tenus d'indiquer eux-mêmes le pourcentage qu'ils demandaient, et l'État ayant choisi parmi les soumissions celle qui lui paraissait la plus favorable à tous égards.

Pour les contrats passés sans adjudication et notamment pour celui visant la remise en état de la route d'Ostende à Nieupoort, les pourcentages avaient été fixés comme suit :

10 p. c. pour bénéfice de l'entrepreneur sur la valeur des matériaux fournis par lui ou par l'administration, sur le coût des transports, sur les états de salaires et appointements du personnel de chantier et sur le loyer du matériel ne lui appartenant pas;

3 p. c. par mois sur la valeur du matériel lui appartenant;

5 1/2 p. c. d'intérêt sur les sommes dues par l'État, cet intérêt prenant cours au lendemain de leur exigibilité.

Par la suite, pour les contrats conclus sur adjudication restreinte, la direction des routes a supprimé tout pourcentage pour bénéfice sur les matériaux fournis par elle.

Les pourcentages exigés par les entrepreneurs ont été réduits dans de fortes proportions, grâce à la concurrence.

C'est ainsi que pour les travaux de démolition de la nouvelle porte de Boom, à Anvers, l'État n'est plus redevable à l'entrepreneur que des pourcentages suivants :

0.75 p. c. pour usure et perte d'outils et de matériel fournis par l'entrepreneur;

1 p. c. pour faux frais de toute nature;

3 p. c. pour bénéfice sur toutes les fournitures de matériaux par l'entre-

preneur et sur les états de salaires et d'appointements du personnel travaillant sur chantier.

L'intérêt de 5 1/2 p. c. est maintenu.

Le système est justifié par les considérations ci-après :

1° Il s'agissait d'aller très vite en besogne et de restaurer avant tout les voies de communication des régions dévastées, afin que le mauvais état de ces voies ne fut pas un obstacle à la restauration de cette partie de notre pays ; les formalités d'adjudication et les études préalables nécessaires n'eussent pas permis d'atteindre en aussi peu de temps que cela a été fait, les grands résultats dont la direction des routes peut être fière à juste titre ;

2° Pour la plupart des travaux exécutés sur contrat « américain » l'entrepreneur pas plus que l'ingénieur de service n'eussent été à même de prévoir jusque dans les détails exigés ordinairement pour un cahier des charges, toutes les prestations à fournir ; celui qui a visité les parties des routes ravagées par l'artillerie et par l'explosion des mines, a pu se rendre compte de la valeur de l'argument invoqué. A ce point de vue, l'écart entre les évaluations primitives indiquées dans le tableau ci-joint et les sommes déjà payées actuellement est très suggestif ;

3° Il n'eût servi de rien de travailler à bordereau de prix, les prix unitaires n'ayant fait que varier depuis l'armistice jusqu'à l'heure actuelle, et ne s'étant pas encore stabilisés, pas plus pour la main-d'œuvre que pour la fourniture et le transport des matériaux.

4° La Direction des Routes a fourni autant que possible elle-même aux entrepreneurs les matériaux nécessaires ; dans les contrats, il est prévu que ces fournitures de matériaux par l'Administration ne donnent droit à aucun bénéfice à l'entrepreneur, en dehors du pourcentage pour frais généraux, celui-ci étant calculé sur la base des prix de revient à l'Administration.

Les derniers contrats passés suppriment même ce pourcentage ;

5° Dans la plupart des cas, les matériaux à fournir par les entrepreneurs ont fait l'objet d'accords préalables quant aux quantités et aux prix ;

6° Les transports de matériaux fournis par l'Administration ne donnent pas droit à pourcentage au profit de l'entrepreneur quand ils se font en service, c'est-à-dire à l'aide de moyens de transport ne causant aucune dépense à l'entrepreneur et ne nécessitant aucune démarche ou intervention de sa part ;

7° La Direction des Routes veille à ce que le personnel de l'entreprise ne soit ni trop nombreux, ni d'un prix trop onéreux eu égard à l'importance des travaux.

Les derniers contrats passés stipulent explicitement à cet égard que le nombre et les salaires ou appointements du personnel de surveillance et de contrôle de l'entreprise est limité au strict nécessaire, ce dont l'administration est seule juge ;

La Direction des Routes a pu constater jusqu'ici que les entrepreneurs, loin de se désintéresser de leurs travaux ou de se reposer sur leurs conducteurs ou surveillants, montraient en général une grande activité personnelle.

Aucune difficulté ne s'est produite jusqu'à présent concernant le rendement en travail du personnel ouvrier.

8° Nos contrats américains stipulent pour l'Etat le droit de résiliation sans délai, dans les cas de malfaçon ou de lenteur dans l'exécution.

A la présente est annexé le tableau des contrats américains qui ont été engagés par la direction des routes depuis l'armistice.

Cette direction est décidée, vu l'amélioration des circonstances, à ne plus en conclure de nouveaux, sauf peut-être dans un ou deux cas tout à fait exceptionnels.

Il n'est pas possible de donner des précisions au sujet de la répercussion de ce système de contrat sur le coût du travail. Une chose est certaine, c'est que la direction des routes n'a eu l'occasion de constater aucun abus de la part des entrepreneurs ni de leur personnel ; elle est convaincue que sans les circonstances si difficiles dont il est fait état plus haut, tout autre système eût exposé à des mécomptes ou à des dépenses hors de proportion avec le but à atteindre. Dans nos contrats américains, tout a été contrôlé.

Tous les cahiers des charges pour travaux des routes, contiennent les dispositions de la circulaire n° 207, fixant à neuf heures le maximum d'heures de travail effectif par journée, ce qui porte la moyenne à environ 8 heures ou que par suite de mauvais temps le travail à l'air libre est très souvent arrêté.

Cette clause ne constitue pas théoriquement une aggravation de charges pour le budget, attendu que, du moment où les ouvriers sont payés à l'heure, et non à la pièce ou au mètre-carré ou à la journée, le nombre total d'heures de travail sera sensiblement le même pour une besogne déterminée, que celle-ci soit effectuée par journée de huit heures, de neuf heures et de dix heures au plus.

Cependant, l'ouvrier qui ne travaille que huit ou neuf heures, ne peut se résoudre à gagner moins, dans ces conditions, qu'auparavant alors qu'il travaillait dix ou onze heures ; il exige donc des augmentations de salaires que les conditions de cherté de vie justifient d'ailleurs.

Vu la fluctuation constante des salaires, qui sont loin d'être stabilisés à l'heure actuelle, il est impossible de dire dans quelle mesure tous ces facteurs peuvent influencer notre budget.

Contrats américains en cours à la Direction

N° d'ordre.	N° des dossiers.	NATURE DES TRAVAUX.	Entrepreneur.	Date d'approbation.	Date prévue pour l'achèvement.
1	BA 8/7	Elargissement du pont de la nouvelle porte de Boom, à Anvers.	Vandenbergh.	5-8-19	26-12-19
2	id.	Démolition de la porte du chemin de fer (Anvers-sud).	Idem.	15-7-19	5-12-19
3	BA 15/2	Démolition de la porte de Wilryck et redressement de la route de Wilryck à travers l'enceinte d'Anvers.	Van Walle.	17-10-19	3-6-20
4	83 B/33	Remise en état de la route de Nieuport à Spermalie.	Hendryckx.	27-1-20	27-5-20
5	id.	Remise en état de la route de Nieuport à Dixmude, entre Oudebareel et Dixmude, et dans la traverse de Dixmude.	Lannoye.	22-3-19	30-6-19
6	E 3/88	Remise en état de la route d'Ostende à Nieuport.	Lootens.	14-4-19	14-7-19
7	E 3/89	Remise en état de la route d'Ypres à Menin.	Monbalin.	1-5-19	15-2-20
8	E 3/92	Remise en état des routes d'Ypres par Locre à Neuve Eglise et d'Ypres par Kemmel au Seau.	Matagne.	12-5-19	12-8-19
9	E 3/91	Remise en état des routes de Gheluwe à Warneton et de Neuve Eglise aux quatre Rois.	Idem.	2-6-19	30-3-20
10	E 3 93	Remise en état des routes de Poperinghe à Locre et de Reninghelst à Kemmel.	Soete.	2-6-19	2-9-19
11	E 5/72	Réfection de la route de Bruxelles à Lille	Pètre-Dagols.	27-5-19	1-10-19
12	83 B/35	Remise en état de la route de Nieuport à Oudenberg, entre Nieuport et Rattevalle.	Braet et Hendrickx	14-4-19	13-7-19
13	BA 8/7	Démolition de la porte de Boom, à Anvers.	Vandenbergh.	25-4-19	1-7-19
14	P. 285	Reconstruction des culées du pont sur l'Escaut, à Eyne,	De Tandt et Pesse- mier.	mars 1920	juillet 1920

des routes au 1^{er} février 1920.

Estimation.	Sommes payées.	Degré d'avancement.	Observations.	Stipulations du contrat en vue de résiliation éventuelle.
287,825.00	80,726.55	1/7	On est occupé à achever le batardeau permettant la reconstruction des piles démolies. On compte amener prochainement à pied d'œuvre la partie métallique.	Aucune.
75,000 (dépassée)	123,449.49	2/5	Les terrassements sont presque achevés. La démolition des maçonneries se poursuit. Le travail est retardé par les nécessités du chemin de fer.	Aucune.
	103,436.40	1/4	Ces travaux sont menés activement.	?
225,000	—	0	Cette route a été trop bouleversée par la guerre pour que sa remise en état puisse faire l'objet d'une adjudication ordinaire.	On peut résilier sans préavis, si travaux exécutés non conformément aux règles de l'art ou avec célérité insuffisante, mais il faut faire constatations nécessaires au préalable à l'intervention du comité de contrôle.
	91,900	9/10	Il reste à effectuer quelques réfections de pavages, et surtout dans la traversée de Dixmude.	Aucune.
1,500,000	568,443.88	3/4	Les travaux sont retardés faute de matériel de transport et de faute de matériaux.	?
700,000	646,618.81	98/100	Travaux presque terminés.	On peut résilier sans préavis si les travaux ne sont pas effectués conformément aux règles de l'art ou s'ils ne sont pas effectués avec la célérité voulue.
500,000	450,750.97	75/100		idem.
500,000	400,343.49	8/10	Presque terminés.	idem.
400,000	193,861.54	95/100	Presque terminés.	idem.
500,000	314,542.91	1/2		Comme au 4 ^e ci-dessus.
260,000	241,298.16	9/10		Aucune.
100,000	148,340.84			Aucune.
46,000				

B. — *Voies Hydrauliques.*

Le contrat du type dit « américain » comporte essentiellement le remboursement aux entrepreneurs de toutes les dépenses qu'ils ont supportées en les majorant de divers pourcentages du chef de la direction technique et administrative, d'avances de fonds, de bénéfices, de pertes d'outils et d'amortissement de petit matériel, de faux-frais, etc.

Ces contrats comportent trois types principaux dont les clauses concernant les pourcentages sont reproduites à l'annexe ci-contre.

Des contrats de l'espèce n'ont été conclus qu'en raison de l'incertitude et de l'instabilité du marché des matériaux et de la main-d'œuvre, de la pénurie de matériel, des difficultés de transport, de l'urgence des travaux. Ils ont permis une reprise ultra rapide du travail et la réfection d'un grand nombre d'ouvrages détruits pendant la guerre.

Le système du contrat dit « américain » ne signifie pas nécessairement marché de gré à gré, à l'exclusion de toute concurrence. C'est ainsi que la Direction Générale des Voies Hydrauliques a, en dernier lieu, procédé à une adjudication pour l'entreprise des travaux de reconstruction des écluses de Nieuport, suivant le type *B*, l'entrepreneur devant indiquer, lui-même les pourcentages qu'il réclamait. Cette adjudication a donné lieu pour les lettres *b*, *c* et *e* aux chiffres suivants :

b : 800 francs par 100,000 francs de dépense ;

c : 1.74 p. c.

e : 1.80 p. c.

Les principaux contrats du type « américain » sont relatifs à la réfection des canaux de Mons à Condé, de Blaton à Ath, de Pommerœul à Antoing et de la Dendre canalisée ; à l'établissement des nouvelles écluses de Kain, Bérchem, Espierres, Audenaerde et Asper sur le Haut-Escaut, à la construction des écluses d'Andenelle et de Ben-Ahin sur la Meuse, à la remise en état des ouvrages de la Lys et à l'achèvement de la dérivation à Courtrai, aux travaux de construction de la grande écluse du Kruisschans et à ceux de réfection des ouvrages de l'arrière port de Nieuport,

La Direction générale des Voies hydrauliques est d'ailleurs décidée, à moins de circonstances tout à fait exceptionnelles, à ne plus conclure de nouveaux contrats américains et à recourir aux entreprises à forfait. Dans l'état actuel des choses, il n'est pas possible encore d'établir une comparaison entre le coût de travaux exécutés d'après contrat américain ou d'après les méthodes antérieures (forfait ou bordereau).

Les cahiers des charges et les soumissions pour travaux publics fixent à neuf heures le maximum d'heures de travail effectif par journée, ce qui porte la moyenne à environ huit heures, attendu que par suite des intempéries le travail à l'air libre est souvent arrêté.

Cette clause ne constitue pas théoriquement une charge pour le budget, puisque les ouvriers étant payés à l'heure et non à la pièce ou à la journée, le nombre total d'heures de travail sera sensiblement le même pour une besogne déterminée, que celle-ci soit effectuée par journée de huit heures, de neuf heures ou plus. Cependant, à raison de la cherté de la vie, l'ouvrier est amené à réclamer des augmentations de salaire ; en égard à ces fluctuations des salaires, il est impossible d'indiquer dans quelle mesure tous ces facteurs influent sur le budget.

*ANNEXE à la réponse de la Direction générale des Voies hydrauliques
concernant le contrat « AMÉRICAIN ».*

Les contrats du genre américain comportent trois types principaux dont les clauses concernant les pourcentages sont reproduites ci-après :

TYPE A.

a) L'entreprise sera remboursée de toutes les dépenses de fourniture de matériaux, de matières, matériels et moyens de transport (transports, transits, droits de douane et de courtage inclus), de location de matériel, d'outillage et de moyens de transport; le personnel employé sur les chantiers, (salaires, voyages, indemnités de vie chère et de licenciement); de main-d'œuvre (recrutement, transport, logement, alimentation, assurances et retraites, indemnités de vie chère et de licenciement); des dépenses pour l'installation des chantiers et bureaux pour les chantiers (loyers, ameublement, assurance, téléphone, timbres et télégraphes); des dépenses d'assurance contre les accidents aux tiers et de toute autre dépense justifiée comme inhérente à l'exécution des travaux.

b) A titre de rémunération pour la direction technique et administrative du bureau central en dehors des chantiers et des faux frais et frais généraux inhérents, l'entreprise aura droit à percevoir la quantité forfaitaire de de 2,500 francs (*deux mille cinq cents francs*) pour chaque cent mille francs (100,000 francs) de dépense globale.

c) Toutes les dépenses sujettes à remboursement telles qu'elles sont spécifiées sous les lettres a) et b) ainsi que la valeur des matériaux, matières et matériel, fournis par l'Administration ou de leur location, seront majorées de 10 p. e. (dix pour cent) à titre de compensation pour avance de fonds et de bénéfices pour l'entreprise.

d) Seront exclues de toute majoration seulement, les indemnités pour les accidents de travail et aux tiers ainsi que le montant des sommes que les ouvriers auront à payer pour leurs repas à la cantine et qui leur seraient comptées comme parties de salaire.

TYPE B.

a) L'entrepreneur sera remboursé de toutes les dépenses de fournitures de matériaux, matières, de gros matériel et moyens de transport (transports, transits, droits de douane et courtage inclus); de location de gros

matériel, d'outillage et de moyens de transport; de personnel employé sur les chantiers (salaires, voyages, indemnités de vie chère et de licenciement); de main d'œuvre (recrutement, transport, logement, alimentation, assurances et retraites, indemnités de vie chère et de licenciement); des dépenses pour l'installation des chantiers et bureaux pour les chantiers (loyers, ameublement, assurances, téléphone, timbres et télégrammes); des dépenses d'assurance contre les accidents aux tiers, et de toute autre dépense justifiée comme inhérents à l'exécution des travaux.

b) A titre de rémunération pour la direction technique et administrative du bureau central en dehors des chantiers et des faux frais et frais généraux inhérents, l'entrepreneur aura droit à percevoir la quantité forfaitaire de 2,500 francs (deux mille cinq cents francs) pour chaque 100,000 francs (cent mille francs) de dépense globale.

c) Toutes les dépenses sujettes à remboursement, telles qu'elles sont spécifiées sous les lettres a) et b) ainsi que la valeur des matériaux, matières, gros matériel fournis par l'Administration ou de leur location seront majorées de 10 p. c. (dix pour cent) à titre de compensation pour avances de fonds et bénéfice pour l'entreprise.

d) Seront exclus de toute majoration seulement les indemnités pour les accidents du travail et aux tiers, ainsi que le montant des sommes que les ouvriers auront à payer pour leur repas à la cantine, et qui leur seraient comptées comme partie de salaire.

e) Il sera alloué cinq pour cent du poste a) diminué des dépenses d'acquisitions de gros matériel pour perte d'outils, perte, usure et amortissement du petit matériel et de l'outillage de chantier comprenant notamment : appareils de sondage, instruments et topographie, pompes à main, treuils à main d'une puissance ne dépassant pas une tonne, chèvres, monte-charges à main, palans, mouffles, poulies, courroies, câbles, cordes, crics, pinces, anspecks, dames, marteaux, boucles, planches de roulage, cuvelles, seaux, arrosoirs, réservoirs d'eau, outils de forge et de charpenterie, transmissions, tôles, boulons, clous, tuyauteries en fer et en caoutchouc, canalisations électriques, appareils divers d'éclairage, outils pour air comprimé, jeux de fleurets, brouettes, tombereaux, wagonnets, mobiliers, boîte de secours, etc...

TYPE C.

En vue des paiements à effectuer par quinzaine, l'entrepreneur fait dresser le relevé de toutes les dépenses qu'il a réellement faites. Ce relevé comprend :

- 1° Le montant des factures, des matériaux reçus;
- 2° Le prix des matériaux fournis éventuellement par l'Administration et mis en œuvre dans les travaux à l'exception des tabliers métalliques;
- 3° Le coût des transports par eau, par voie ferrée ou par axe, y compris le coût de la main-d'œuvre pour chargement, transbordement, déchargement, etc.;
- 4° Les états de salaires et appointements, établis sur la base des feuilles

de quinzaine et d'émargement pour ce qui concerne le personnel sur chantier et travaillant réellement à l'exécution des ouvrages de l'entreprise.

Il est bien entendu que le nombre du personnel de surveillance et de contrôle de l'entreprise est limité au strict nécessaire, ce nombre est déterminé de commun accord avec le fonctionnaire dirigeant.

Les feuilles de quinzaine et d'émargement sont augmentées des frais d'assurance fluviale, d'assurance contre l'incendie et contre les accidents, d'après les polices souscrites ;

5°. Le loyer du gros matériel.

Ces cinq postes sont majorés comme suit :

a) 5 p. c. pour perte d'outils, perte, usure et amortissement du petit matériel et de l'outillage de chantier comprenant notamment ; appareils de sondage, instruments de topographie, pompes à mains, treuils à main d'une puissance ne dépassant pas une tonne, chèvres, monte-charges à main, palans, mouffles, poulies, courroies, câbles, cordes, crics, pinces, anspecks, dames, marteaux, brouettes, planches de roulage, cuvelles, seaux, arrosoirs, réservoirs d'eau, outils de forge et de charpenterie, transmissions, tôles, boulons, clous, tuyauteries en fer et en caoutchouc, canalisations électriques, appareils divers d'éclairage, outils pour air comprimé, jeux de fleurets, brouettes, tombereaux, wagonnets, mobiliers, boîte de secours, etc. ;

b) 6 1/2 p. c. pour frais généraux de toute nature y compris frais de déplacement du personnel, de l'entrepreneur, appointement du bureau technique de l'entrepreneur et location des locaux nécessaires à ce personnel, faux-frais, etc. ;

c) 10 p. c. représentant le bénéfice de l'entrepreneur.

* * *

Quelques membres ont également manifesté le désir de connaître d'une manière précise qu'elle était la nature et l'importance du concours prêté par certains membres du Parlement à l'administration du Département des Travaux publics.

La question suivante a été posée :

2° QUESTION.

« L'article 238 de la loi sur le régime électoral des Chambres législatives est-il strictement appliqué au Département des Travaux publics ? »

» En quelle qualité, moyennant quels avantages certains membres du Parlement collaborent-ils à la direction de ce Département ? Quelles sont les fonctions qu'ils remplissent, quelles sont les prérogatives dont ils jouissent à l'égard des hauts fonctionnaires du Ministère des Travaux publics ? »

RÉPONSE.

Oui.

Deux membres du Sénat prêtent le concours de leur expérience au Chef du Département sous la dénomination de délégué du Ministre des Travaux

publics. Il leur est alloué des frais de déplacement et des jetons par vacation; ils ne collaborent pas à la Direction du Département mais se bornent au rôle de conseillers; ils jouissent des prérogatives nécessaires à l'accomplissement de leur mission. »

Cette réponse laconique ne nous apporte pas les éclaircissements désirés. On peut en conclure cependant que les membres du Sénat visés dans la réponse de l'honorable Ministre, ne sont point des fonctionnaires responsables envers un chef hiérarchique, ils ne sont point non plus des sous-secrets d'État, nommés par le Roi en vertu d'une loi et responsable devant le Parlement. Ils se trouvent donc dans une situation anormale et sans précédent dans notre administration publique, revêtus sans responsabilités de pouvoirs imprécis et cependant considérables, recevant de ce chef des « frais de déplacement et des indemnités de vacation ».

Pour satisfaire à un désir exprimé par la Commission du Budget des renseignements complémentaires ont été demandés au Gouvernement.

La réponse ne nous est pas encore parvenue.

Les autres observations présentées à l'occasion de l'examen du budget des Travaux publics ont un caractère plus spécial et trouveront mieux leur place aux différents articles du budget auxquels elles se rapportent.

EXAMEN DES ARTICLES.

ARTICLE PREMIER.

Conformément à la décision prise par la Commission du Budget général, un amendement sera déposé à cet article portant le traitement du Ministre de 21,000 à 35,000 francs.

ART. 2 ET 3.

La commission a désiré être éclairée concernant les augmentations de crédit demandées pour le personnel de fonctionnaires et employés attachés à l'administration centrale. La question suivante a donc été posée.

3^e QUESTION.

« Quelle est la part de l'augmentation qui se rapporte à des extensions du personnel et comment celle-ci se justifie-t-elle ? »

RÉPONSE.

a. — 175.000 francs environ sur la base du 1^{er} janvier 1920.

b. — Création d'un nouveau service (service spécial et temporaire pour l'étude des plans-types d'ouvrages d'art, etc.) et augmentation de la besogne du fait de la restauration du pays et de la liquidation d'un important arriéré.

ART. 4 ET 5.

Pas d'observation.

ART. 6.

Honoraires des avocats attachés au Département.

La question suivante a été posée:

4° QUESTION.

« Y a-t-il encore des procès importants en cours, notamment en ce qui concerne la liquidation des contrats de travaux publics passés sous le règne de S. M. Léopold II. Quelle est éventuellement leur importance? »

RÉPONSE.

Les travaux de construction de l'École Mondiale et de ses annexes, du Pavillon des Congrès Coloniaux et du Hall des Exercices physiques, à Tervueren, furent confiés en 1909 à l'entrepreneur Wouters-Jacobs.

En 1910, par ordre supérieur, ces travaux furent arrêtés et abandonnés.

L'entrepreneur précité a intenté une action en dommages et intérêts à la Liste Civile, au Département des Colonies et à celui des Travaux Publics, tous trois intervenant à la convention lui confiant les travaux.

Les rapports des experts ont été déposés en 1912 et 1913 et actuellement l'indemnité revenant à l'entrepreneur, en vertu de l'article 1794 du Code Civil, fait l'objet de discussions entre les avocats et les parties intéressées.

ART. 7 et 8.

Pas d'observations.

ART. 9.

La question suivante a été posée.

5° QUESTION.

« Quel est le nombre des automobiles en usage au Département? Quel est le nombre des chauffeurs en service? »

« Quels sont les fonctionnaires qui ont la disposition de ces voitures et dans quelles circonstances? »

RÉPONSE.

Vingt-neuf voitures automobiles sont actuellement en service. Le personnel préposé à leur conduite comprend un chef conducteur et vingt-deux chauffeurs.

Les fonctionnaires supérieurs de l'Administration centrale ;

Les fonctionnaires du service de l'Inspection générale ;

Les fonctionnaires ayant dans leurs attributions la direction et la surveillance de travaux ;

Les fonctionnaires que le Ministre charge d'une mission urgente.

Les voitures sont mises à la disposition de ces fonctionnaires pour l'accomplissement de leurs missions.

ART. 11. (*Entretien des routes.*)

Le problème de la réfection de nos routes et l'amélioration de notre grande voirie est lié intimement au grand travail de la reconstruction économique de la Nation. Le développement des locomotions nouvelles a transformé radicalement les modes de transport. La renaissance de la route, qui a commencé avec le XX^e siècle, impose à l'État des devoirs nouveaux et urgents. Il faut assurer le transport aussi confortable et aussi économique que possible des personnes et des marchandises et encourager largement le tourisme, élément incontestable de prospérité qui peut avoir même sa répercussion sur le change.

Deux grandes associations, le Touring Club et l'Automobile Club, sont à même de prêter à l'administration un concours précieux. Il est à souhaiter que l'État fasse de plus en plus fréquemment appel à leur dévouement. Leur compétence est incontestable et leurs conseils sont indispensables tant pour les travaux de réfection des routes que pour la signalisation.

L'administration, il serait injuste de ne pas le reconnaître, a fait depuis l'armistice un grand effort. Elle a paré aux besoins les plus urgents; beaucoup de nos routes étaient devenues impraticables pendant l'occupation; elles avaient particulièrement souffert de la retraite allemande.

L'honorable Ministre des Travaux publics a bien voulu nous fournir un programme détaillé des travaux projetés. Nous le reproduisons dans la suite du présent rapport. Il ne saurait malheureusement, pour des motifs d'ordre financier et aussi d'ordre technique être question de l'exécuter immédiatement dans son entier. Il faut donc aller au plus pressé et réfectionner avant tout les routes qui présentent le plus d'intérêt au point de vue du commerce, de l'industrie et du tourisme.

Qu'il me soit permis dans cet ordre d'idée de signaler spécialement les voies de communication suivantes :

1. Bruxelles-Anvers vers la Hollande. (Olympiades.)
2. Bruxelles-Gand-Bruges-Ostende.
3. Bruxelles-Ath-Tournai-Lille.
4. Bruxelles-Braine-le-Comte-Mons-Maubeuge.
5. Bruxelles-Charleroi-Philippeville-Rocroi.
6. Bruxelles-Charleroi-Beaumont-Chimay-Vervins.
7. Bruxelles-Namur-Marche-Bastogne-Arlon.
8. Bruxelles-Namur-Dinant-Givet.
9. Bruxelles-Louvain-Tirlemont-Liège-Verviers.
10. Bruxelles-Louvain-Diest-Hasselt-Maastricht.
11. Anvers-Gand-Courtrai-Lille.
12. Mons-Charleroi-Namur-Liège.
13. Blankenberghe-Bruges-Courtrai-Lille.
14. Liège-Bastogne-Arlon.
15. Nieuport-Furnes-Ypres-Lille.

Ce programme est certes bien chargé, et pourtant il n'est pas un de ces travaux dont la nécessité puisse être contestée.

Il ne faut donc pas s'étonner que le crédit demandé dépasse de 8,000,000 celui de l'exercice précédent et l'administration estime qu'il est encore de 10,000,000 inférieur aux besoins ! On se demande vraiment si dans les milliards que le Gouvernement dépense pour la reconstitution économique, il ne serait pas possible de faire les économies nécessaires pour doter le pays d'un instrument essentiel de sa rénovation.

Il importe donc de rechercher le mode de construction ou d'amélioration le plus économique. Il serait regrettable, dès lors, de voir l'État renoncer définitivement au mode de construction de routes non homogènes composées d'un ruban central de 3 mètres de largeur en pavés neufs de première qualité avec double bordure de 1^m.50 en pavés vieux épincés. Ce genre de travail donne toute satisfaction pour le roulage en rase campagne et des facilités très suffisantes pour le croisement. Il présente une économie de plus de 50 p. c., qui ne doit certes pas être perdue de vue.

6^e QUESTION.

ART. 11.

« a) Quel est le programme général des travaux d'amélioration aux routes. Quelle part de ce programme peut-on espérer voir exécuter en 1920 ?

» b) Quelle est le mode de construction des routes qui a la préférence des services techniques, qui aura sans aucun doute tenu compte de la renaissance de la grand'route, redevenue un élément essentiel de la prospérité du pays ?

» c) Le crédit demandé permet-il d'assurer dans des conditions modernes le placement de bornes et de poteaux indicateurs ? »

RÉPONSE.

a) Le tableau I ci-joint indique les principaux travaux en cours à l'heure actuelle non compris les entreprises d'un coût inférieur à 100,000 francs, non plus que les petites besognes payées sur factures, et dont le montant doit se chiffrer cependant par une somme considérable.

b) Le tableau II renseigne les travaux importants de réfection projetés par la Direction des Routes et qui recevront tout au moins un commencement d'exécution en 1920. La limitation des crédits ne permettra pas de faire face à la totalité de la dépense, tout urgents que soient les travaux. Une partie des dépenses du tableau II devra d'ailleurs être imputée sur les crédits pour dépenses extraordinaires de guerre.

La transformation des routes existantes, pour les mettre à la hauteur des progrès constants de la circulation par axe, absorbera une forte partie du crédit susvisé. La direction des routes a jugé nécessaire, en effet, de profiter des nombreuses réfections de routes qu'elles a en vue, pour donner aux chaussées de ces routes des dimensions qui ne seront pas inférieures aux minima suivants, lorsque les dépenses à résulter de ces élargissements ne seront pas trop élevés :

En rase campagne.

Routes sans chemin de fer vicinal : 11 mètres en couronne et 6 mètres de chaussée.

Routes avec chemin de fer vicinal : 15 à 16 mètres en couronne et 6 mètres de chaussée.

Dans les agglomérations.

Routes sans chemin de fer vicinal : 8 mètres de chaussée entre trottoirs en saillie.

Routes avec chemin de fer vicinal : pour simple voie 9 mètres et pour double voie 11 mètres de chaussée entre trottoirs en saillie.

D'autre part, il a été décidé d'établir autant que possible les pavages et les empièrrements sur fondation dure, indéformable et imperméable, afin de réduire dans une mesure très appréciable les déformations des chaussées et conséquemment les frais d'entretien ultérieur de celles-ci.

Cette mesure sera appliquée pour commencer dans les sections de routes à réfectionner, établies en mauvais terrain et soumises à un trafic intense et pondéreux.

Dans le tableau III ci-joint, renseignant les travaux urgents de construction de routes nouvelles et d'ouvrages d'art nouveaux, il faut remarquer que pour plusieurs des dits travaux, les dépenses indiquées ne comprennent que le coût des travaux proprement dits, à l'exclusion de la valeur des terrains à acquérir, valeur qu'il est difficile d'estimer dans les circonstances présentes.

Le tableau IV ci-annexé donne un aperçu des principaux travaux qui doivent être rangés parmi les travaux de restauration de nos routes des régions dévastées, et de certaines chaussées totalement dégradées par les charrois des armées, ainsi que de la reconstruction des ouvrages d'art détruits.

Parmi les travaux qui seront réalisés en tout premier lieu, il convient de signaler tous ceux qui figurent dans le tableau n° II annexé à cette note, ainsi que ceux du tableau III, la préférence, dans ce dernier tableau, étant donnée aux routes à construire dans le bassin houiller de la Campine et à la route devant relier Bellevaux (cercle de Malmédy) à Stavelot par la vallée de la Warche et les fonds des Challes.

La Direction des Routes croit devoir donner théoriquement et pratiquement la préférence au pavage sur fondation dure, indéformable et imperméable. Malheureusement, elle prévoit une grande pénurie de pavés et se verra forcée de construire encore de nombreux empièrrements, en attendant que la production de pavés des carrières soit redevenue normale.

Une fois usés, ces empièrrements constitueront d'ailleurs d'excellentes fondations pour les pavages à établir dans la suite.

c) Il est à prévoir que le crédit porté au projet de budget ordinaire ne permettra pas d'effectuer tous les travaux d'entretien nécessaires et qui com-

prennent le placement de bornes, de poteaux ainsi que de panneaux indicateurs pour le tourisme. L'État se trouve, en effet, actuellement devant une hausse considérable de la main d'œuvre, qui aura sa répercussion sur les disponibilités budgétaires. Un supplément de crédit de 10 millions pour notre budget ordinaire ne serait pas excessif, et le porterait à 30 millions, somme nécessaire vu les circonstances.

TABLEAU I.

Travaux importants en cours au 1^{er} février 1920.

Numéros d'ordre.	NATURE DES TRAVAUX.	Estimation.	Degré d'avancement,	Date probable d'achèvement.
<i>Province d'Anvers.</i>				
1	Démolition porte de Wilryck et redressement de route de Wilryck à travers l'enceinte d'Anvers.		1/4	Juin 1920.
2	Démolition porte du chemin de fer à Anvers.		2/3	Avril 1920.
3	Elargissement du pont de la nouvelle porte de Boom à Anvers.	287,825	1/7	Juin 1920.
4	Réfection des pavages des routes Bruxelles-Bréda, Wuestwezel-Brecht et Calmpthout-Wuestwezel.	571,000	vont commencer	Juill. 1920.
5	Réfection de route Anvers-Bréda dans traverse Anvers.	201,480	id.	
6	Réfection de route Turnhout-Tilbourg.	283,000	id.	
<i>Province du Brabant.</i>				
1	Réfection de route Mont-St-Jean Binche.	167,509	4/10	Avril 1920.
2	Réfection route Bruxelles-Anvers.	455,970	2/10	Sept. 1920.
3	Réfection avenue Schaerbeek-Vilvorde.	200,000	pas commencé	Juin 1920.
4	Réfection route Tirlemont-Charleroi.	308,000	90 p.c.	Avril 1920.
5	Amélioration route Bruxelles-Liège.	160,000	90 p.c.	id.
6	Construction d'une banche à la chaussée Bruxelles-Hal.	260,000	vont commencer	Août 1920.
<i>Province de la Flandre Occidentale.</i>				
1	Remise en état des routes du 3 ^e lot.	299,600	vont commencer	Juin 1920.
2	Rechargement d'empierrement route Deynze-Thielt-Thourout.	120,000	id.	Avril 1920.
<i>Province de la Flandre Orientale.</i>				
1	Réfection des routes Renaix-Leuze et Renaix-Lessines.	155,000	trav. app.	Mai 1920.
2	Réfection des routes du 13 ^e lot.	130,000	id.	id.
<i>Province du Hainaut.</i>				
1	Réfection route Charleroi-Beaumont.	363,000	1/10	Avril 1920.
2	Réfection route Charleroi-Beaumont.	217,000	vont commencer	id.
3	Réfection route Bruges-Valenciennes.	150,856	?	id.
4	Réfection route Binche-Bois-Bourdon.	185,365	?	id.
5	Réfection route Bruxelles-Lille.	400,000	5/10	id.
6	Réfection route Thuin-Erquellennes.	160,000	vont commencer	id.
<i>Province de Liège.</i>				
1	Amélioration route Angleur-Hamoir entre le Rys d'Oneux et Poulseur.	215,291	8/10	15 Mars 1920.
2	Elargissement route Angleur-Hamoir.	180,000	?	Avril 1920.
3	Amélioration route Val-Benoit-Hamoir.	242,200	vont commencer	Mai 1920.
4	Amélioration route Huy-Bordinne.	374,500	id.	id.
5	Pavages sur la route Liège-Angleur.	152,000	id.	id.
6	Réfection du pavage de la route de la Vesdre.	128,000	id.	id.
<i>Province du Limbourg.</i>				
1	Réfection de chaussée longeant les boulevards à Hasselt.	182,700	vont commencer	Mai 1920.
2	Réfection et amélioration des routes du 11 ^e lot.	191,750	85 p.c.	Mars 1920.
3	Réfection et amélioration des routes du 12 ^e lot.	136,600	26 p.c.	id.
4	Réfection et amélioration des routes du 13 ^e lot.	130,000	25 p.c.	id.
5	Réfection et amélioration des routes du 14 ^e lot.	102,000	75 p.c.	id.
<i>Province du Luxembourg.</i>				
1	Réfection route de Bastogne à Grandhan.	183,000	1/2	Mars 1920.
2	Réfection route de Liège à Carignan.	151,000	20 p.c.	Avril 1920.
<i>Province de Namur.</i>				
1	Réfection route Baillamont-Sedan.	201,000	entamée	Avril 1920.
2	Réfection route Dinant-Liège.	145,000	4/10	id.
3	Réfection route Namur-Châtelet.	275,000	4/10	id.
4	Réfection route Charleroi-Rocroy.	129,000	5/10	id.
Total.		8,264,646		

TABLEAU N° II.

GRANDS TRAVAUX PROJÉTÉS POUR L'ANNÉE 1920.

Réfection générale des routes principales du pays, énumérées ci-après,
en portant la largeur de la chaussée à 6 mètres minimum.

1° route : *Bruxelles-Alost-Gand-Eecloo-Bruges-Ghistelles-Ostende* :

Dépenses à prévoir dans le Brabant	fr. 1,500,000
dans la Flandre orientale	1,870,000
dans la Flandre occidentale	1,500,000

2° — *Bruxelles-Matines-Anvers-Bréda, et avenue de Schaerbeek
à Vilvorde* :

Dépenses à prévoir : Brabant	1,000,000
Anvers	2,000,000
Avenue Schaerbeek-Vilvorde	300,000

3° — *Bruxelles-Hal-Braine-le-Comte-Valenciennes et Hal-Ath-
Tournai-Lille* :

Dépenses à prévoir : pour le Brabant	1,500,000
pour le Hainaut	4,000,000

4° — *Bruxelles-Ninove-Audenarde-Courtrai-Menin-Ypres, avec
branches d'Ypres à Furnes et Dunkerque et d'Ypres
à Rousbrugge et Dunkerque* :

Dépenses à prévoir : pour le Brabant	1,750,000
en Flandre orientale	3,260,000
en Flandre occidentale	1,000,000

5° — *Bruxelles-Genappe-Charleroi-Beaumont-Chimay* :

Dépenses à prévoir pour le Brabant	500,000
pour le Hainaut	2,500,000

6° — *Bruxelles-Louvain-Tirlemont- Saint-Trond-Liège - Aix-la-
Chapelle et Tirlemont-Hannut Hollogne-sur-Geer* :

Dépenses à prévoir : pour le Brabant	500,000
pour le Limbourg	?
pour la province de Liège	5,580,000

7° — *Bruxelles-Namur-Marche-Bastogne-Arlon-Luxembourg* :

Dépenses à prévoir : pour le Brabant	1,000,000
pour la province de Namur	900,000
pour le Luxembourg	1,200,000

8° — *Anvers-Gand-Courtrai-Lille :*

Dépenses à prévoir : Flandre orientale	2,500,000
Flandre occidentale	2,000,000

9° — *Ostende-Blankenberghe-Zeebrugge :*

Dépense à prévoir :	?
-------------------------------	---

10° — *Mons-Charleroi-Châtelet-Fosses-Namur-Liège-Maastricht,
et route Huy-Ramet (rive droite de la Meuse) :*

Dépenses à prévoir : pour le Hainaut	4,000,000
pour la province de Namur	500,000
pour la province de Liège	6,600,000

11° — *Namur-Dinant-Givet :*

Dépenses à prévoir	700,000
------------------------------	---------

12° — *Bruxelles-Assche-Termonde-Lokeren :*

Dépenses à prévoir : pour le Brabant	500,000
en Flandre orientale	500,000

13° — *Huy-Modave-Durbuy-Melreux-Laroche :*

Dépenses à prévoir : pour la province de Liège	940,000
— de Luxembourg	2,000,000

14° — *Liège-Chaufontaine-Pépinster-Verviers :*

Dépenses à prévoir	1,060,000
------------------------------	-----------

15° — *Louvain-Diest-Hasselt-Maastricht :*

Dépenses à prévoir : dans le Brabant	1,000,000
dans le Limbourg	4,000,000

16° — *Louvain-Malines :*

Dépenses à prévoir : dans le Brabant	1,400,000
dans la province d'Anvers	200,000

17° routes ; aux environs de Dinant, des grottes de Han, du château royal de Ciergnon, et vers Neufchâteau, Arlon et Luxembourg ;

Dépenses à prévoir : pour la province de Namur	1,000,000
pour le Luxembourg	1,200,000

18° route de Soignies-Mariemont :

Dépenses à prévoir	750,000
------------------------------	---------

Total. fr. 62,710,000

TABLEAU III.

*Travaux de construction de routes et d'ouvrages d'art les plus urgents.***Anvers.**

Dédoublément des viaducs en béton armé, à Merxem. (Ce travail était en cours en 1914.)	fr. 1,300,000
Avenue Bruxelles-Anvers. Construction d'un pont sur le Rupel.	?
Avenue Bruxelles-Anvers. Construction d'un viaduc sur la rue de la Liberté, à Boom	?
Construction d'une route reliant Gheel à la route de Diest à Tessenderloo	2,250,000
Elargissement de la route Anvers-Boom dans la traverse de Wilryck (Avenue Bruxelles-Anvers)	?
Elargissement de la même route dans la traverse de Boom (Avenue Bruxelles-Anvers)	?

Brabant.

Construction de l'avenue Bruxelles-Anvers, entre Wolverthem et la limite du Brabant	10,500,000
Achèvement des travaux d'aménagement de l'avenue de Saturne à Uccle (en cours).	110,000

Flandre occidentale.

Construction du boulevard Zeebrugge-Heyst (2 ponts à construire)	1,650,000
--	-----------

Liège.

Construction d'une route reliant Bellevaux (cerce de Malmédy) à Stavelot par la vallée de la Warches et les fonds des Challes	900,000
Reconstruction du pont sur le Geer et amélioration de la traverse de Bassenge.	90,000

Limbourg.

Construction de la route de Wimismael à Meeuwen.	5,500,000
Construction de la route de Genck à Winterslag et du Zwartberg.	2,000,000
Construction de la route de Waterschey à Asch	2,000,000
Construction de la route de Genck à Sutendael	800,000
Construction de la route de Beeringen par Coursel à Hechtel	2,350,000
Construction de la route de Peer à Genck	4,000,000
Construction de la route d'Asch à Opoeteren	1,000,000

Luxembourg.

Construction de la route de Noirefontaine à Dohan	1,200,000
---	-----------

Namur.

Construction d'une route entre Monceau et la gare de Graide	700,000
Construction à Namur de la partie du boulevard circulaire comprise entre les boulevards Isabelle Brunnell et Ad. Aquam	1,300,000

Total.	fr. 37,650,000
--------	----------------

TABLEAU N° IV.

*Principaux travaux à effectuer en conséquence de la guerre.***Province d'Anvers.**

Achèvement des travaux de réfection de la route d'Anvers à Berg-op-Zoom.	fr. 150,000
Reconstruction des parties détruites du pont de Petit Willebroeck.	1,000,000

Province de la Flandre occidentale.

Construction d'un pont provisoire sur la Lys à l'emplacement du pont de Groeninghe.	40,000
Réfection de carrefours minés sur les routes de Knesselaere à Eerneghem, de Bruges à Courtrai et de Swevezele à Lichtervelde	70,000
Remise en état de la route Ostende-Nieuport avec reconstruction d'ouvrages d'art	1,500,000
Remise en état de diverses routes de la région de Thielt	500,000
Remise en état de la route d'Ypres à Menin	700,000
Remise en état des routes de Gheluwe à Warneton et de Neuve-Église aux Quatre-Rois	500,000
Remise en état des routes d'Ypres par Locre à Neuve-Église et d'Ypres par Kemmel au Seau	500,000
Remise en état des routes de Poperinghe à Locre et de Reninghelst à Kemmel	400,000
Remise en état des routes de :	
a) Furnes-Nieuport-Ostende.	?
b) Furnes-Dixmude-Ostende	?
c) Dixmude-Poelcapelle (vers Ypres)	600,000
d) Gheluwe-Wervicq-Comines-Warneton-Messines-Kemmel-Ypres.	840,000
e) Deynze-Thielt-Roulers-Dixmude	1,100,000
Remise en état de la route d'Ypres à Pont-Rouge	300,000
Remise en état de la route de Nieuport à Spermalie	300,000

Province de Liège.

Travaux de remise en état de routes de l'Est de Liège	1,100,000
---	-----------

Province de Luxembourg.

Rechargements généraux cylindrés sur les routes du Luxembourg endommagées par le charroi militaire	5,000,000
Total.	fr: 14,600,000

A y ajouter la reconstruction de tous les ouvrages d'art détruits dans les deux Flandres et la province de Hainaut, lesquels sont au nombre de plus de 80, ainsi qu'une partie des dépenses figurant dans le tableau II.

ART. 12.

A cet article se rattachent différentes questions qui ont attiré l'attention de plusieurs de nos collègues.

Il suffit d'indiquer pour mémoire la question du logement des différents bureaux de nos administrations dans de nombreux immeubles achetés ou loués et aménagés à la hâte. Ce système coûteux et peu pratique devrait faire place à une organisation raisonnée, qui mettrait à la disposition de nos services publics des locaux appropriés à leur destination, concentrés autant qu'il est possible dans un même endroit. Dès lors, on ne verrait plus l'Etat se loger à l'aventure en vertu de contrats toujours très onéreux pour le Trésor public. Le rapport général du budget contient à ce sujet des développements qui dispensent d'y insister ici.

7° QUESTION.

« Quels sont les principaux travaux projetés? Est-il notamment question d'intervenir dans la construction d'un Palais des Fêtes de la ville de Bruxelles sur le terrain que domine la place des Palais? Dans quelle mesure? Eventuellement, quel sera le coût de construction de ce Palais et quelle est l'époque à laquelle on compte exécuter ce travail? »

RÉPONSE.

Les travaux mentionnés à l'article 12 se rapportent à l'entretien et à l'amélioration des bâtiments civils et sont effectués au fur et à mesure des nécessités, suivant les propositions des services d'exécution. Il est donc très difficile de déterminer, dès à présent, les ouvrages qu'il y aura lieu d'effectuer plus tard en vue de la conservation des bâtiments.

On peut évidemment assurer qu'ils seront très importants, car les bâtiments souffrent encore du manque d'entretien pendant les années de guerre et surtout de leur occupation par les soldats allemands. Le crédit de 1,250,000 francs dont nous disposions avant la guerre était toujours dépassé alors que les bâtiments, par suite d'un entretien continu, se maintiennent en bon état. Actuellement il en est tout autrement et les prix des matériaux et de la main-d'œuvre ont triplé sinon quadruplé et leur marche ascendante se poursuit encore.

Un autre élément : C'est l'extension croissante des services de l'État qui nous obligent à trouver de nouveaux immeubles que nous devons également entretenir.

A titre de renseignements, voici quelques travaux projetés à ce jour pour l'entretien et l'amélioration des bâtiments :

1° Construction d'une annexe au Palais de Justice de Bruxelles,

300,000 francs ;

2° Musée du Cinquantenaire — grands travaux de remise en état lanternes, toitures, gouttières, etc.

3° Parachèvement des bâtiments du service chimique et omalogique à Tervueren.

4° Remise en état de l'hôtel du Gouvernement provincial à Bruges, 60,000 francs ;

5° Travaux de réparation aux toitures, peinture et tapissage, Palais de Justice de Liège, 200,000 francs ;

6° Tour japonaise, peinture, 14,000 francs ;

7° Musée moderne — remise en état des lanterneaux, 45,000 francs ;

8° Extension de l'hôtel du Moniteur, monte-charges, ascenseur ;

9° Maison, 10, rue Bréderode — Remise en état, 10,000 francs ;

10° Palais des Académies — Bibliothèques métalliques. Remise en état ;

11° Palais de Justice de Bruxelles — Nombreux travaux de remise en état.

Pavement du péristyle et des galeries extérieures, etc.

La construction du Palais des Fêtes ou plutôt du Palais des Arts se fera aux frais du Département. Un crédit extraordinaire est sollicité par voie d'amendement.

L'évaluation produite il y a 3 mois par l'architecte Horta, auteur du projet, était de 7 millions. L'estimation exacte ne pourra être fixée que lorsque les pièces d'adjudication seront terminées, soit dans deux ou trois semaines. Impossible de fixer dès à présent la date exacte d'achèvement, mais le Département insiste vivement pour que la grande partie des ouvrages soit terminée cette année.

Il me sera permis d'indiquer ici que la Commission du budget général a accueilli avec fort peu d'enthousiasme la communication des intentions du Gouvernement concernant la construction, au cours du présent exercice, du Palais des Fêtes de la ville de Bruxelles. On parle d'un premier devis de 7 millions, mais chacun sait à quels aléas sont exposées de semblables estimations. La Chambre examinera, lorsque viendra en discussion l'amendement annoncé par M. le Ministre des Travaux publics, si le moment est vraiment bien choisi pour exécuter des travaux, très intéressants sans doute, mais qui revêtent un caractère somptuaire. Avant de nous offrir le luxe d'un palais pour nos expositions artistiques, songeons à loger nos compatriotes qui sont encore sans abri.

ART 14.

Le crédit demandé pour cet article est en diminution de 8,000,000 de francs sur l'exercice précédent.

La Commission du budget a désiré connaître les travaux qui pourront être exécutés.

8° QUESTION.

« Quel est le programme général du Gouvernement pour la navigation intérieure ? Quelle part de ce programme pourra être exécutée en 1920 ? »

RÉPONSE.

Le programme général du Gouvernement pour la navigation intérieure a été exposé en séance de la Chambre des Représentants du 25 septembre 1919. Les déclarations faites à ce sujet ont d'ailleurs été complétées et précisées en séance du 22 janvier 1920.

Les principaux travaux en cours pour la réalisation de ce programme comportent la construction des nouvelles écluses du Haut-Escaut, de Selayn, d'Andenelle, de Ben-Ahin, des Awirs et de Jemeppe sur la Meuse, ainsi que l'amélioration du 19^e bief de cette rivière, l'établissement d'un radier de barrage dans l'île Monsin en aval de Liège, la construction d'une écluse au Kruisschans (Anvers).

Aucun de ces travaux ne sera entièrement terminé au cours de 1920.

ART. 16, 17, 18, 19.

Ces différents articles se rapportant tous au traitement du personnel extérieur présentent une augmentation de plus de 5,000,000 de francs, plus de 60 p. c.

Comme on le verra par la réponse faite à la question reproduite ci-dessous cette augmentation provient pour la plus grande partie de la modification du tarif.

9^e QUESTION.

« Quelle est la part attribuable à l'extension du personnel. Comment celle-ci se justifie-t-elle ? »

RÉPONSE.

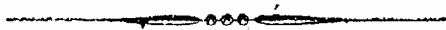
En ce qui concerne les articles 16, 17, 18 et 19, les parts attribuables à l'extension du personnel sont respectivement de 80,000, 40,000, 200,000 et 10,000 francs. Elles se justifient par l'importance des travaux résultant de la remise en état des routes, voies navigables, écluses, ponts, etc., endommagés ou détruits par suite de la guerre.

Le Rapporteur,

FERNAND DE WOUTERS.

Le Président,

EMILE BRUNET.



(26)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 25 MAART 1920.

ALGEMEENE BEGROOTING DER ONTVANGSTEN EN UITGAVEN VOOR HET DIENSTJAAR 1920 (1).

Tabel VIII : Openbare Werken.

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER de WOUTERS d'OPLINTER.

MIJNE HEEREN,

De begrooting van het Ministerie van Openbare Werken werd door de verschillende afdeelingen en door de Commissie voor de algemeene begrooting aangenomen, onder voorbehoud van de in dit verslag gemaakte opmerkingen.

De voor 1919 verleende credieten bedroegen	fr.	50,340,000
De voor 1920 voorgestelde credieten bedragen		56,536,900
Hetzij eene vermeerdering van	fr.	4,196,900

De jaarwedden en vergoedingen der ambtenaren en beambten vertegenwoordigen in bovenstaande cijfers eene som van 6 miljoen 200,900 frank meer dan bij de, met hetzelfde doel aangevraagde, credieten in 1919.

De credieten voor het herstellen der banen overschrijden insgelijks met 8,000,000 frank die van het vorige dienstjaar.

Integendeel, hebben drie artikelen aanzienlijke vermindering ondergaan :

Artikel 14 en artikel 15 (Waterwerken), verminderd met 8,000,000 fr. ;

Artikel 13 (Kazerneering der Gendarmerie), verminderd met 2 miljoen 20,000 frank.

(1) Begrooting, n^o 58.

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Brunet, bestond uit de heeren Carton de Wiart, Mechelynck, Bertrand en Tibbaut, *ondervoorzitters*, Bologne, Buyl, Carlier, de Kerchove d'Exaerde, de Selys-Longchamps, de Wouters d'Oplinter, Drèze, Hallet, Houtart, Huysmans, Pepin, Poncet, Pussemier, Soudan, Van de Vyvere, Van Limburg Stirum en Wauwermans.

De vermindering bestaat hier echter meer in schijn dan in werkelijkheid en komt voort uit de overschrijving van een som van 2,500,000 frank op de begrooting van Landsverdediging (Dienst der militaire gebouwen). Deze post is dus eigenlijk vermeerderd met 480,000 frank.

Alles samengenomen, zijn de totale cijfers als volgt :

Verhooging der credieten	fr. 14,280,000
Vermindering der credieten	10,084,000
Totale verhooging.	fr. 4,196,000

Som hierboven aangegeven.

In den loop van het onderzoek der begrooting, zoowel in de Afdeelingen als in de Middenafdeeling, is de kwestie der zoogenaamde « Amerikaansche overeenkomsten » herhaaldelijk ter sprake gekomen en bedenkingen zijn geopperd aangaande hunne wettelijkheid; ook heeft men zich eenigszins verontrust nopens de gevolgen welke die manier van uitvoeren der groote werken van openbaar nut zou kunnen teweegbrengen voor de Staatsfinanciën.

Het is onbetwistbaar dat die werkwijze alleen kan gewettigd worden door de heel buitengewone omstandigheden, waarin we leven, en dat men niet spoedig genoeg tot den normalen en wettelijken toestand kan terugkeeren : de aanbesteding en de vaste som bepaald voor de geheele aanneming.

De Minister van Openbare Werken heeft trouwens verklaard het hieromtrent eens te zijn met de Kamer en heeft zijn inzicht te kennen gegeven in de toekomst die gedragslijn te volgen.

De hieronder opgenomen vragen en antwoorden zullen te dien aanzien nuttige inlichtingen verstrekken.

EERSTE VRAAG.

- » Van welken aard is de « Amerikaansche overeenkomst »?
- » In welke mate wordt zij toegepast bij onze openbare werken?
- » Welken invloed oefent zij uit op de kosten daarvan?
- » Is de achtdurige werkdag algemeen voorgeschreven in de overeenkomsten voor aanbesteding van openbare werken?
- « Veroorzaakt die bepaling desgevallend een zwaren last voor de begrooting ? »

ANTWOORD. — A. *Wegen*.

De kenmerken van de Amerikaansche overeenkomst zijn de volgende :

Voor een gesteld werk, kiest de Staat een aannemer uit, die belast wordt met de leiding van het werk, met de inrichting der bouwplaatsen, het aanwerven der werklieden; hij *kan* het materieel, de vervoermiddelen, en de bouwstoffen te leveren hebben.

Al de door den aannemer gedane uitgaven worden hem terugbetaald, mits verhooging met een zeker tenhonderd dat zijn winst uitmaakt en zijne algemeene en onvoorziene onkosten dekt. Die terugbetaling geschiedt alleen op

overlegging van bewijsstukken, als daar zijn : rekeningen, loonstaten, vrachtbrieven, enz. en na streng nazien dier stukken.

Uit dien hoofde levert de aanneming geen wisselvalligheden meer op ; de aannemer is er zeker van geen geld te zullen verliezen, tenware zijn werk niet zou voltooid zijn binnen den voorgeschreven termijn, in welk geval hem kortingen toegepast worden wegens vertraging.

Het aanwenden van dat soort overeenkomst wordt gerechtvaardigd door de groote moeilijkheden die het Beheer onmiddellijk na den wapenstilstand ondervonden heeft en waarop het heden ten dage nog dikwijls stuit : gebrek aan bouwstoffen, tekort aan vervoermiddelen, onvoldoende getal aannemers bekwaam om met spoed belangrijke werken uit te voeren, noodzakelijkheid om onmiddellijk bezigheid te verschaffen aan de werkloozen, enz.

Daarin deed het Beheer niets anders dan de handelwijze der geallieerde legers voortzetten, welke handelwijze gewettigd was door de hoogdringendheid der werken en de onmogelijkheid dezelve vooraf op voldoende wijze te bestudeeren.

Overigens, « Amerikaansche overeenkomst » beteekent niet noodzakelijk overeenkomst uit de hand gesloten in 't voordeel van een begunstigde, met uitsluiting van alle mededinging.

Integendeel, het Bestuur der Wegen heeft, voor het meerendeel der door zijn toedoen afgesloten Amerikaansche overeenkomsten, en in elk geval voor al diegene aangegaan vanaf April-Mei 1919, beperkte aanbestedingen uitgeschreven, waarbij de opgeroepen aannemers gehouden waren zelf het door hen gevraagde tenhonderd aan te geven, en de Staat onder de ingediende inschrijvingen diegene uitkoos, welke hem in elk opzicht het meest voordeelig scheen.

Voor de overeenkomsten, gesloten zonder aanbesteding en namelijk voor die betreffende het in goeden staat brengen der baan van Oostende naar Nieuwpoort, waren de percenten vastgesteld geworden in dezer voege :

10 t. h. als winst van den aannemer op de waarde der door hem of door het Beheer geleverde bouwstoffen, op den prijs van het vervoer, op de loonstaten en bezoldigingen van het personeel der werf en op de huur van het hem niet toebehoorende materieel ;

3 t. h. per maand op de waarde van het hem toebehoorende materieel ;

5 1/2 t. h. interest op de door den Staat verschuldigde sommen, loopende vanaf den dag na de invorderbaarheid.

Daarna heeft het Bestuur der Wegen, voor de overeenkomsten bij beperkte aanbesteding elk percent voor winst op de door dat Bestuur geleverde bouwstoffen geweigerd.

De door de aannemers geëischte percenten zijn in aanzienlijke mate verminderd geworden, ten gevolge van de mededinging.

Aldus is de Staat, voor de werken tot afbraak van de nieuwe Boomsche Poort, te Antwerpen, slechts de volgende percenten verschuldigd aan den aannemer :

0.75 t. h. voor sleet en verlies van door den aannemer geleverde gereedschappen en materieel ;

1 t. h. voor onkosten van allen aard ;

3 t. h. als winst op de door den aannemer geleverde bouwstoffen, alsmede op de loonstaten en de bezoldiging van het personeel der werf;

De interest van 3 1/2 t. h. wordt gehandhaafd.

Het stelsel wordt gerechtvaardigd door de volgende beschouwingen :

1^o Men diende zeer snel te werk te gaan en vooral de verkeerswegen der verwoeste streken te herstellen, opdat de slechte toestand dier wegen den heropbouw van dat gedeelte van het land niet zou verhinderen; de formaliteiten der aanbesteding en de voorafgaande studies zouden het onmogelijk gemaakt hebben, op zoo korten tijd als nu het geval geweest is, de belangrijke uitslagen te bekomen, waarover het Bestuur der Wegen terecht fier mag zijn;

2^o Voor het meerendeel der volgens « Amerikaansche » overeenkomst uitgevoerde werken, ware de aannemer, evenmin als de ingenieur van den dienst, in staat geweest om de te leveren verstrekkingen te voorzien tot in de gewoonlijk voor een lastkohier vereischte bijzonderheden; wie de door het geschat en de mijnen verwoeste baangedeelten bezocht heeft, heeft zich rekenschap kunnen geven van de waarde van het aangevoerde argument; in dat opzicht is ook zeer welsprekend het verschil tusschen de oorspronkelijke schattingen, aangegeven in de hierbij gevoegde tabel, en de thans reeds betaalde sommen;

3^o Het hadde tot niets gebaat, te werken op prijsbordereel, doordat de eenheidsprijzen niet opgehouden hebben te schommelen, vanaf den wapenstilstand tot op den huidige dag, en nog niet vast geworden zijn, evenmin voor het arbeidsloon als voor de levering en het vervoer der bouwstoffen;

4^o Het Bestuur der Wegen heeft, zooveel mogelijk, zelf de noodige bouwstoffen van de aannemers geleverd; in de overeenkomsten is bepaald dat die leveringen van bouwstoffen vanwege het Bestuur den aannemer geen recht geven op eenige winst, buiten het percent voor algemeene onkosten, hetwelk berekend wordt op grond van de kostende prijzen van het Beheer.

In de laatst gesloten overeenkomsten is dit percent zelfs weggevallen.

5^o In de meeste gevallen, is omtrent de hoeveelheden en de prijzen der door de aannemers te leveren bouwstoffen vooraf overeengekomen;

6^o Het vervoer van door het Beheer geleverde bouwstoffen geeft geen recht op een percent ten bate van den aannemer, wanneer dat vervoer geschiedt door den dienst, m. a. w. met behulp van vervoermiddelen, welke den aannemer tot geen uitgaven verplichten en geen stappen noch tussenkomst van zijnentwege veroorzaken;

7^o Het Beheer der Wegen houdt er de hand aan, dat het personeel der aanneming niet te talrijk weze, noch kosten veroorzake buiten verhouding met de belangrijkheid der werken.

In de laatst afgesloten overeenkomsten is te dien aanzien uitdrukkelijk bedongen, dat het aantal leden en de loonen of bezoldiging van het toezichtspersoneel der aanneming op het volstrekt noodzakelijke beperkt moeten worden, uitsluitend ter beoordeeling van het Beheer;

Het Bestuur der Wegen heeft tot nu toe kunnen vaststellen dat de aannemers, verre van zich van hun werken niets aan te trekken of

zich te verlaten op hun conducteurs of opzichters, doorgaans een groote persoonlijke bedrijvigheid aan den dag leggen.

Geen moeilijkheden hebben zich tot heden toe voorgedaan, inzake arbeidsverstreking van de werklieden.

8^o) Onze Amerikaansche overeenkomsten bepalen voor den Staat het recht, het contract te verbreken zonder termijn, ingeval van slecht werk of vertraagde uitvoering.

Hierbij is gevoegd de tabel van de door het Bestuur der Wegen sedert den wapenstilstand gesloten Amerikaansche overeenkomsten.

Dit Bestuur heeft er toe besloten, gezien de verbetering van den toestand, geen nieuwe overeenkomsten van dien aard meer aan te gaan, behalve misschien in een paar zeer buitengewone gevallen.

Het is niet mogelijk nauwkeurige bijzonderheden te geven, aangaande den invloed van dat soort overeenkomst op den prijs van het werk. Een zaak staat vast, namelijk dat het Bestuur der Wegen geen gelegenheid gevonden heeft om eenig misbruik vast te stellen vanwege de aannemers, noch vanwege hun personeel; het is er van overtuigd dat, zonder bovenbedoelde moeilijke omstandigheden, elk ander stelsel aanleiding zou gegeven hebben tot misrekening of tot uitgaven heelemaal buiten verhouding met het te bereiken doel. In onze Amerikaansche overeenkomsten werd over alles toezicht gehouden.

In alle lastkohlereu voor werken aan de wegen zijn de bepalingen opgenomen van de aanschrijving n^o 207, waarbij het maximum werkelijke arbeidsuren vastgesteld is op negen uur per dag; zóó is het gemiddeld gebracht op ongeveer acht uur daags, doordat het werk in de open lucht zeer dikwijls geschorst moet worden wegens slecht weder.

Die bepaling brengt theoretisch geen verzwaring van lasten mee voor de begrooting; inderdaad, zoo de werklieden betaald worden per uur, en niet per stuk of per vierkanten meter of per daghuur, dan zal het totaal arbeidsuren nagenoeg hetzelfde zijn voor een bepaald werk, onverschillig of het werk verricht wordt bij werkdagen van acht uren, van negen uren of van ten hoogste tien uren.

Nochtans kan de werkman, die slechts 8 uren werkt, er niet toe besluiten om, onder die omstandigheden, minder te verdienen dan vroeger, wanneer hij tien of elf uren werkte; hij eischt dus loonsverhoging dewelke trouwens door de levensduurte gerechtvaardigd is.

Ten aanzien van de voortdurende schommeling der loonen, welke op het oogenblik nog verre van vast zijn, is het onmogelijk te zeggen in welke mate al die factoren onze begrooting kunnen beïnvloeden.

Amerikaansche overeenkomsten van kracht bij het

Volg- nummers	N ^o der bundels.	AARD DER WERKEN.	Aannemer.	Datum van goedkeuring.	Datum voorzien voor de voltooiing.
1	BA 8/7	Verbreding van de brug der Nieuwe Boonsche Poort, te Antwerpen.	Vandenbergh.	5-8-19	26-12-19
2	id.	Afbreking van de spoorwegpoort (Antwerpen-Zuid).	idem.	15-7-19	5-12-19
3	BA 15/2	Afbreking van de Wilrijksche Poort en rechtmaking der Wilrijksche baan door de onwalling van Antwerpen.	Van Walle.	17-10-19	3-6-20
4	83 B/33	In goeden staat brengen der baan van Nieuwpoort naar Spermalie.	Hendryckx.	27-1-20	27-5-20
5	id.	In goeden staat brengen der baan van Nieuwpoort naar Dixmude, tusschen Oudebareel en Dixmude, en in den doortocht van Dixmude.	Lannoye.	22-3-19	30-6-19
6	E 3/88	In goeden staat brengen der baan van Oostende naar Nieuwpoort.	Lootens.	14-4-19	14-7-19
7	E 3/89	In goeden staat brengen der baan van Ieperen naar Meenen.	Monbalin.	1-5-19	15-2-20
8	E 3/92	In goeden staat brengen der banen van Ieperen, over Loker, naar Nieuwkerke en van Ieperen, over Kemmel, naar Seule.	Matagne.	12-5-19	12-8-19
9	E 3/91	In goede staat brengen der banen van Gheluwe naar Waasten en van Nieuwkerke naar de Vier Koningen.	Idem.	2-6-19	30-3-20
10	E 393	In goeden staat brengen der banen van Poperinghe naar Loker en van Reminghelst naar Kemmel.	Soete.	2-6-19	2-9-19
11	E 5/72	Herstelling der baan van Brussel naar Rijsel.	Pètre-Dagois.	27-5-19	1-10-19
12	83 B/35	In goeden staat brengen der baan van Nieuwpoort naar Oudenburg, tusschen Nieuwpoort en de Rattevalle.	Braet en Hendrickx	14-4-19	13-7-19
13	BA 8/7	Afbreking van de Boonsche Poort, te Antwerpen.	Vandenbergh.	25-4-19	1-7-19
14	P. 285	Herbouwen van de landhoofden der brug over de Schelde, te Eyne.	De Tandt et Pessemler.	Maart 1920	Juli 1920

Bestuur der wegen op 1 Februari 1920.

Raming.	Betaalde sommen.	Stand der werken.	Aanmerkingen.	Bepalingen der overeenkomst met het oog op mogelijke verbreking.
287,825.00	30,726.55	1/7	Men is bezig den kistdam voor de herbouwing der afgebroken brugpijlers te voltooiën; men hoopt binnen kort het metalen gedeelte op het werk aan te voeren.	Geen.
75,000 (overtroffen)	123,449.49	2/5	De aardwerken zijn bijna af. Het afbreken van het metselwerk wordt voortgezet. Het werk ondergaat vertraging door de noodwendigheden van den spoorweg.	Geen.
	103,436.49	1/4	Die werken worden kracht- dadig voortgezet.	?
225,000	—	0	Deze baan is te zeer omgewoeld door den oorlog om bij wijze van gewone aanbesteding in goeden staat gebracht te worden.	Men mag verbreken zonder voorafgaande kennisgeving, ingeval de werken niet uitgevoerd worden overeenkomstig de regelen der kunst of niet snel genoeg, maar vooraf dient noodige vastelling te geschieden door het Comité van Toezicht.
	91,900	9/10	Er blijven nog eenige herstellingen van bestrating te verrichten, vooral in den doortocht van Dixmude.	Geen.
1,500,000	568,443.88	3/4	De werken ondergaan vertraging bij gebrek aan vervoermaterieel en aan bouwstoffen.	?
700,000	646,618.81	98/100	Bijna voltooide werken.	Men mag verbreken zonder voorafgaande kennisgeving, ingeval de werken niet uitgevoerd worden overeenkomstig de regelen der kunst of ingeval ze niet snel genoeg opschieten.
500,000	450,750.97	75/100		idem.
500,000	400,343.49	8/10	Bijna voltooid.	idem.
400,000	193,861.54	95/100	Bijna voltooid.	idem.
500,000	314,542.91	1/2		Zooals bij 4* hierboven.
260,000	241,293.16	9/10		Geen.
100,000	148,340.84			Geen.
46,000				

B. — *Waterwegen.*

De overeenkomst genaamd « Amerikaansche overeenkomst » bepaalt hoofdzakelijk de terugbetaling aan de aannemers van alle gedane uitgaven, mits verhooging met verschillende percenten wegens technische administratieve leiding, voorschotten, winsten, verlies van gereedschap en aflossing van klein materieel, onvoorziene onkosten, enz.

Die overeenkomsten behelzen drie hoofdtypen, waarvan de procentbepalingen in de nevenstaande bijlage aangegeven zijn.

Dergelijke overeenkomsten werden alleen gesloten, wegens de onzekerheid en de onvastheid van den prijs der bouwstoffen en van het arbeidsloon, wegens het gebrek aan materieel, de moeilijkheden van het vervoer, de dringendheid der werken. Daardoor is mogelijk geworden een buitengewoon snelle hervatting van den arbeid en het herstellen van een groot aantal, tijdens den oorlog vernielde, werken.

Het stelsel genaamd « Amerikaansche overeenkomst » beteekent niet noodzakelijk overeenkomst in der minne, met uitsluiting van alle mededinging. Aldus heeft het Algemeen Bestuur der Waterwegen, laats nog, een aanbesteding gedaan voor de aanneming der werken tot herbouwing der sluizen van Nieuwpoort, volgens type B, krachtens hetwelk de aannemer zelf de verlangde percenten moet opgeven. Bij die aanbesteding is men, voor de litteræ b, c en e tot de volgende cijfers gekomen :

b : 800 frank voor elke 100,000 fr. uitgave ;

c : 1.74 t. h. ;

e : 1 80 t. h. ;

De voornaamste overeenkomsten van het « Amerikaansch » type hebben betrekking op de herstelling der vaarten van Bergen naar Condé, van Blaton naar Ath, van Pommerœul naar Antoing en der gekanaliseerde Dender ; op het maken der nieuwe sluizen van Kain, Berchem, Spiere, Oudenaarde en Asper op de Boven-Schelde, op het bouwen der sluizen van Audenelle en van Ben-Ahin op de Maas, het in goeden staat brengen der kunstwerken op de Leie en de voltooiing der afleiding, te Kortrijk, op de werken tot het bouwen van de groote sluis der Kruisschans en op de herstelling van de werken der achterhaven van Nieuwpoort.

Het Algemeen bestuur der waterwegen heeft er trouwens toe besloten, behalve in heel buitengewone omstandigheden, geen nieuwe Amerikaansche overeenkomsten meer te sluiten en de aannemingen te doen uitvoeren tegen een som bepaald over het geheel. In de tegenwoordige omstandigheden, is het nog niet mogelijk een vergelijking te maken tusschen de kosten der volgens Amerikaansche overeenkomst uitgevoerde werken en die der vroegere stelsels (vaste prijsverbintenis voor het geheel of bordereel).

De lastkohieren en de inschrijvingen voor openbare werken bepalen op 9 uur per dag het maximum wezenlijke arbeidsuren, hetgeen het gemiddeld brengt op ongeveer 8 uur, doordien het werk in openlucht dikwijls tegengehouden wordt door slecht weder.

Die bepaling brengt theoretisch geen verzwareing van lasten mede voor de

begrooting, aangezien — van 't oogenblik dat de werklieden betaald worden per uur en niet per stuk of per daghuur — het totaal aantal arbeidsuren nagenoeg hetzelfde zal zijn voor een bepaald werk, dit moge nu verricht worden, bij werkdagen van 8 uren, 9 uren of meer. Nochtans wordt de werkmán, ten gevolge van het duur leven, er toe gedreven om loonsverhooging te eischen; gelet op die schommeling der loonen is het onmogelijk aan te geven in welke mate al die factoren onze begrooting beïnvloeden.

*BIJLAGE van het antwoord van het Algemeen Bestuur der Waterwegen,
betreffende de Amerikaansche Overeenkomst.*

De overeenkomsten volgens Amerikaansch stelsel behelzen drie hoofdtypen waarvan de percentsbepalingen hierna aangegeven zijn :

TYPE A.

a) De aanneming zal terugbetaling krijgen van al de uitgaven voor levering van bouwstoffen, stoffen, materieel en vervoermiddelen (vervoer, doorvoer, met inbegrip van tol- en makelaarsrechten), voor huur van materieel, van gereedschappen en van vervoermiddelen, voor het op de werven gebezigde personeel (loonen, reizen, duurtetoeslag en afdankingsvergoeding); voor arbeidsloon (aanwerving van werklieden, vervoer, huisvesting, voeding, verzekeringen en lijfrenten, duurtetoeslag en afdankingsvergoeding); voor de uitgaven voor inrichting der werven en kantoren op de werven (huur, meubelen, verzekering, zegels, telefoon en telegraaf); van de uitgaven voor verzekering tegen ongevallen aan derden overkomen en van alle andere uitgave, die onafscheidbaar blijkt te zijn van de uitvoering der werken.

b) Als vergelding voor de technische en administratieve leiding van het hoofdbureel buiten de werven en voor de onvoorziene en algemeene onkosten, zal de aanneming recht hebben op de vaste som van 2,500 frank (*twee duizend vijf honderd frank*) voor elke honderd duizend frank (100,000 fr.) globale uitgave.

c) Al de terugbetaalbare uitgaven, zooals die vermeld staan onder de letters a) en b), alsmede de waarde der bouwstoffen, stoffen en materieel, geleverd door het Beheer of de waarde hunner huur, zullen verhoogd worden met 10 t. h. (tien ten honderd) als vergoeding wegens voorschotten en als winst van de aanneming.

d) Zullen alleen van alle verhooging uitgesloten zijn, de vergoedingen voor arbeidsongevallen en voor ongevallen aan derden overkomen, alsmede het bedrag der sommen door de werklieden te betalen voor hunne maaltijden in de cantine en welke hun zouden aangerekend worden als deel uitmakende van hun arbeidsloon.

TYPE B.

a) De aannemer zal terugbetaling krijgen van alle uitgaven voor levering van bouwstoffen, stoffen, grof materieel en vervoermiddelen (vervoer, door-

voer, met inbegrip van tol- en makelaarsrechten); voor huur van grof materieel, van gereedschappen en van vervoermiddelen; voor het op de werven gebezigde personeel (loonen, reizen, duurtetoeslag en afdankingsvergoeding); voor arbeidsloon (aanwerven van werklieden, vervoer, huisvesting, voeding, verzekeringen en lijfrenten, duurtetoeslag en afdankingsvergoedingen); van de uitgaven voor inrichting der werven en kantoren op de werven (huur, meubelen, verzekeringen, zegels, telefoon en telegraaf); van de uitgaven voor verzekering tegen ongevallen aan derden overkomen en van alle andere uitgave, die onafscheidbaar blijkt te zijn van de uitvoering der werken.

b) Als vergelding voor de technische en administratieve leiding van het hoofdbureel buiten de werven en voor de onvoorziene en algemeene onkosten, zal de aannemer recht hebben op de vaste som van 2,500 frank (twee duizend vijfhonderd frank) voor elke honderd duizend frank (100,000 fr.) globale uitgave.

c) Al de terugbetaalbare uitgaven, zooals die vermeld staan onder de letters *a* en *b*, alsmede de waarde der bouwstoffen, stoffen en grof materieel, geleverd door het Beheer, of de waarde hunner huur, zullen verhoogd worden met 10 t. h. (tien ten honderd) als vergoeding wegens voorschotten en als winst van de aanneming.

d) Zullen alleen van alle verhooging uitgesloten zijn de vergoedingen voor arbeidsongevallen en voor ongevallen aan derden overkomen alsmede het bedrag der sommen, door de werklieden te betalen voor hun maaltijden in de cantine en welke hun zouden aangerekend worden als deel uitmakende van hun arbeidsloon.

e) Er zal toegekend worden vijf ten honderd van den post *a* verminderd met de uitgaven voor aanschaffing van grof materieel, wegens verlies van gereedschappen, verlies, sleet en delging van het klein materieel en van de werfuitrusting, bestaande namelijk uit: peiltoestellen, topographische werktuigen, handpompen, handwindassen met een arbeidsvermogen van ten hoogste één ton, bokken, handhijschtoestellen, samengestelde katrollen en takels, riemen, kabels, touwen, kelderwinden, koevoeten, handspaken, stampers, hamers, kruiplanken, kuipen, emmers, besproëiers, waterbakken, smids- en timmergerief, overbrengingen, plaatijzers, bouten, spijkers, buiswerk in ijzer, gummislangen, elektrische leidingen, verschillende verlichtingstoestellen, gereedschap voor samengeperste lucht, stellen doorbrekstanzen, kruiwagens, storkarren, waggonetjes, meubelen, verbandkisten, enz.

TYPE C.

Met het oog op de veertiendaagsche betalingen maakt de aannemer de lijst op van de werkelijk door hem gedane uitgaven. Op die lijst staan geboekt:

1° Het bedrag van de rekeningen der opgeleverde bouwstoffen;

2° De prijs der bouwstoffen, desgevallend geleverd door het Beheer en verwerkt in de aanneming, met uitzondering van de metalen dekken;

3° De kosten voor het vervoer te water, per spoor of per as, met inbegrip van het arbeidsloon voor het laden, overladen, lossen, enz.;

4° De loon-en bezoldigingsstaten, opgemaakt op grond van de veertiendaagsche betalingslijsten, voor hetgeen betreft het personeel der werf, en werkelijk arbeidende bij de uitvoering van de werken der aanneming.

Het is wel verstaan dat de getalsterkte van het toezichtspersoneel der aanneming beperkt wordt bij het volstrekt noodzakelijke: die getalsterkte wordt vastgesteld in gemeen overleg met den ambtenaar der werken.

De veertiendaagsche betalingsformulieren worden verhoogd met de onkosten voor rivierverzekering, verzekering tegen brandgevaar en tegen ongevallen, volgens de onderschreven polissen;

5° De huur van het grof materieel.

Die vijf posten worden verhoogd in dezer voege :

a) 5 t. h. voor verlies van gereedschappen, verlies, sleet en delging van het klein materieel en de werfuitrusting, bestaande namelijk uit : peiltoestellen, topographische werktuigen, handpompen, handwindassen met een arbeidsvermogen van ten hoogste één ton, bokken, handhijschtoestellen, takels, samengestelde katrollen, riemen, kabels, touwen, kelderwinden, koevoeten, handspaken, stampers, kamers, kruiplanken, kuipen, emmers, besproeijs, waterbakken, smids- en timmergereedschap, overbrengingen, plaatijzers, bouten, spijkers, ijzeren buizen, gummislangen, electrische leidingen, verschillende verlichtingstoestellen, gereedschap voor samengeperste lucht, stellen doorbreekijzers, kruiwagens, stortkarren, waggonnetjes, meubelen, verbandkist enz.;

b) 6 1/2 t. h. voor algemeene onkosten van allen aard, met inbegrip van reiskosten van het personeel, van den aannemer, bezoldiging van het technisch kantoor van den aannemer en huur der voor dat personeel benoodigde lokalen, onvoorziene onkosten, enz.;

c) 10 t. h. als winst van den aannemer.

* * *

Eenige Kamerleden hebben insgelijks den wensch uitgesproken nauwkeurige inlichtingen te bekomen aangaande den aard en de gewichtigheid der medewerking, door sommige leden van het Parlement verleend aan het Departement van Openbare Werken.

De volgende vraag is gesteld geworden :

2° VRAAG.

« Wordt artikel 238 der Kieswet voor de Wetgevende Kamers stiptelijk » toegepast bij het Departement van Openbare Werken?

» In welke hoedanigheid, mits welke voordeelen werken zekere leden » van het Parlement mede aan het bestuur van dat Departement? Welk » ambt nemen zij waar, welke voorrechten genieten zij tegenover de » hoogere ambtenaren van het Ministerie van Openbare Werken? »

ANTWOORD.

« Ja.

» Twee leden van den Senaat staan het Hoofd van dit Departement ter zijde » met hun ervaring, onder de benaming van afgevaardigden van den Minister

van Openbare Werken. Hun worden reisvergoedingen en zitpenningen toegekend; zij helpen niet bij het Bestuur van het Departement, maar bepalen zich bij de rol van raadgevers; zij genieten de voor de uitoefening hunner taak noodige voorrechten. »

Dit bondig antwoord geeft ons de verlangde uitlegging niet. Men kan er, evenwel, uit opmaken dat de in het antwoord van den achtbaren Minister bedoelde senatoren geen, tegenover een hierarchischen overste verantwoordelijke, ambtenaren zijn; het zijn ook geen Onder-Staatssecretarissen, door den Koning benoemd krachtens een wet en verantwoordelijk vóór het Parlement. Zij bevinden zich dus in een abnormalen en totnogtoe in ons openbaar bestuur ongeken den toestand, zonder verantwoordelijkheid bekleed met een niet scherp afgelijnde en toch aanzienlijke macht, en uit dien hoofde « reisvergoedingen en zitpenningen » opstrijkende.

Ten einde te voldoen aan den, door de Begrootings-Commissie uitgesproken, wensch, zijn nadere inlichtingen gevraagd aan de Regeering.

Het antwoord is ons nog niet geworden.

De andere opmerkingen, gemaakt bij het onderzoek der begrooting voor Openbare Werken, zijn van meer bijzonderen aard en zullen beter op hun plaats zijn bij de verschillende artikelen der begrooting waarop ze betrekking hebben.

ONDERZOEK DER ARTIKELEN.

ARTIKEL 1.

Overeenkomstig de door de Commissie voor de Algemeene Begrooting genomen beslissing, zal bij dit artikel een amendement ingediend worden, waarbij de jaarwedde van den Minister van 21,000 op 35,000 frank gebracht wordt.

ART. 2 en 3.

De Commissie heeft naderen uitleg verlangd nopens de credietverhoogen, aangevraagd voor het personeel der aan het hoofdbeheer verbonden ambtenaren en beambten. De volgende vraag is gesteld geworden.

3^{de} VRAAG.

« Welk aandeel in de verhooging geldt de uitbreiding van het personeel en hoe wordt die verhooging gewettigd ? »

ANTWOORD.

a. — 175,000 frank ongeveer, op de grondslagen van 1 Januari 1920.

b. — Oprichting van een nieuwen dienst (bijzondere en tijdelijke dienst voor de studie der modelplannen voor kunstwerken, enz.) en verzwaaring der taak ten gevolge van den heropbouw van het land en van de vereffening van een aanzienlijken achterstand.

ART. 4 en 5.

Geen opmerkingen.

ART. 6.

Honoraria der aan het Departement verbonden advocaten.
De volgende vraag is gesteld geworden.

6^{de} VRAAG.

« Zijn nog belangrijke gedingen aanhangig, namelijk inzake de vereffening » der onder de Regeering van Z. M. Leopold II gesloten overeenkomsten » voor openbare werken? Van welk belang zijn die desgevallend? »

ANTWOORD.

De werken voor het bouwen van de Wereldschool en harer bijgebouwen, van het Paviljoen voor Koloniale Congressen en van de Hall voor Lichaams-oefening, te Tervueren, werden in 1909 toevertrouwd aan den aannemer Wouter-Jacobs.

In 1910 werden die werken, op bevel van hoogerhand, geschorst en in den steek gelaten.

De genaamde aannemer heeft een rechtsvordering tot schade-loosstelling ingespannen tegen de Burgerlijke Lijst, het Departement van Koloniën en dat van Openbare Werken, welke alle drie betrokken zijn bij de overeenkomst die hem de werken toegekend heeft.

De verslagen der deskundigen zijn in 1912 en 1913 ingediend en thans worden besprekingen gevoerd tusschen de advocaten en de betrokken partijen aangaande de vergoeding welke den aannemer toekomt krachtens artikel 1794 van het Burgerlijk Wetboek.

ART. 7 en 8.

Geen opmerkingen.

ART. 9.

De volgende vraag is gesteld geworden :

5^o VRAAG.

« Hoeveel automobielen worden gebruikt bij het Departement? Hoeveel autovoerders zijn werkzaam bij dien dienst? Welke ambtenaren mogen over die rijtuigen beschikken en in welke omstandigheden? »

ANTWOORD.

Voor 't oogenblik zijn negen en twintig automobielen in dienst. Het personeel bestaat uit een hoofdgeleider en twee-en-twintig autovoerders.

De hogere ambtenaren van het hoofdbeheer ;

De ambtenaren van den dienst van het algemeen toezicht ;

De ambtenaren belast met het bestuur van en het toezicht over de werken ;

De ambtenaren, door den Minister belast met een dringende zending ;
De rijtuigen staan ter beschikking dier ambtenaren voor het vervullen
hunner zendingen.

ART. 11. (*Onderhoud der wegen.*)

De vraagstukken betreffende de herstelling onzer wegen en de verbetering onzer hoofdbanen hangen innig samen met het groote werk van den economischen heropbouw van het land. De ontwikkeling der nieuwe vervoermiddelen heeft de wijze van verkeer grondig omgekeerd. De herleving der baan die begonnen is met de 20^e eeuw legt den Staat nieuwe en dringende plichten op. Personen- en goederenverkeer moet zoo gerieflijk en zoo goedkoop mogelijk ingericht worden en in ruime mate dient het tourisme bevorderd als onbetwistbare bron van welvaart, welke zelf een gunstige uitwerking op den wisselkoers kan hebben.

Twée groote vereenigingen, de Touring-Club en de Automobiel-Club, zijn in staat het Beheer kostbare hulp te verleenen. Het ware te wenschen dat de Staat steeds meer hun toewijding zou inroepen. Hun bevoegdheid staat buiten kijf en hun raad is onontbeerlijk, zoowel voor de herstellingswerken aan de banen als voor het seinwezen.

Het ware onrecht, niet te erkennen dat het Beheer sedert den wapenstilstand een groote krachtsinspanning heeft aan den dag gelegd. Het heeft voorzien in de meest dringende behoeften; vele onzer banen waren onbruikbaar geworden tijdens de bezetting; ze hadden inzonderheid te lijden gehad vanwege den Duitschen aftocht.

De achtbare Minister van Openbare Werken heeft ons een omstandig programma der ontworpen werken gelieven ter hand te stellen. Wij nemen het op aan het einde van dit verslag. Ongelukkig kan het, om redenen van financiëlen en ook van technischen aard, niet onmiddellijk in zijn geheel ten uitvoer gelegd worden. Men moet dus het noodzakelijkste eerst verrichten en vooral de wegen herstellen die het meeste belang hebben voor den handel, de nijverheid en het tourisme.

Het zij mij geoorloofd in dat opzicht inzonderheid de volgende verkeerswegen aan te stippen.

1. Brussel-Antwerpen naar Holland (Olympische Spelen).
2. Brussel-Gent-Brugge-Oostende.
3. Brussel-Ath-Doornijk-Rijsel.
4. Brussel-'s Gravenbrakel-Bergen-Maubeuge.
5. Brussel-Charleroi-Philippeville-Rocroi.
6. Brussel-Charleroi-Beaumont-Chimay-Verviers.
7. Brussel-Namen-Marche Bastenaken-Aarlen.
8. Brussel-Namen-Dinant-Givet.
9. Brussel-Leuven-Tienen-Luik-Verviers.
10. Brussel-Leuven-Diest-Hasselt-Maastricht.
11. Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel.
12. Bergen-Charleroi-Namen-Luik.

13. Blankenberghe-Brugge-Kortrijk-Rijsel.

14. Luik-Bastenaken-Aarlen.

15. Nieuwpoort-Veurne-Ieperen-Rijsel.

Dat programma is zwaar gevuld, en nochtans voor niet één der werken kan de noodzakelijkheid betwist worden.

Het dient dus geen verwondering te baren dat het gevraagde crediet met 8,000,000 datgene van het vorige dienstjaar te bovengaat, en het Beheer acht het nog met 10,000,000 beneden de behoeften ! Men vraagt zich werkelijk af, of het niet mogelijk ware, op de milliarden welke de Regeering besteedt aan den economischen heropbouw, de noodige besparingen te doen om het land te voorzien van een onmisbaar werktuig tot zijne herleving.

Er dient dus uitgezien naar de goedkoopste wijze van aanleg of van verbetering. Het ware daarom te betreuren, moest de Staat voorgoed afzien van het bouwen van niet gelijkaardige wegen, bestaande uit een drie meter breede middenstrook in nieuwe kasseien van de beste hoedanigheid met dubbelen zoom van 1^m.50 in oude herkapte kasseien. Dat soort werk geeft volkomen bevrediging voor het vervoer in 't vlakke veld en levert het noodige gemak op voor het kruisen. Het brengt een besparing bij van meer dan 50 t. h., wat zeker niet uit het oog verloren moet worden.

6de VRAAG.

ART. 11.

« a) Welk is het algemeen programma der verbeteringswerken aan de wegen ? Welk deel van dat programma mag men hopen te zien uitvoeren in 1920 ?

« b) Welk stelsel van wegeaanleg heeft de voorkeur bij de technische diensten, die ongetwijfeld zullen rekening gehouden hebben met de herleving der groote baan, die opnieuw een hoofdzakelijk vereischte geworden is voor de welvaart van 't land ?

« c) Is het gevraagde crediet voldoende om, volgens de eischen van den dag, het aanbrengen van palen en wegwijzers te verzekeren ?

ANTWOORD.

a) De hierbij gevoegde tabel I geeft de voornaamste thans in uitvoering zijnde werken aan, zonder inbegrip van de aannemingen beneden 100,000 frank en van de kleine op rekening betaalde werken, welker bedrag nochtans tot een aanzienlijke som moet beloopt.

b) In tabel II zijn opgesomd de belangrijke herstellingswerken, ontworpen door het Bestuur der Werken en die ten minste een begin van uitvoering zullen krijgen in 1920. Wegens de beperkte credieten, zal heel de uitgave niet kunnen gedekt worden, hoe dringend de werken ook mogen wezen. Een gedeelte der uitgaven van tabel II zal overigens moeten aangerekend worden op de credieten voor buitengewone oorlogsuitgaven.

Een aanmerkelijk gedeelte van bovenbedoeld crediet zal opgaan in de

verandering der bestaande wegen; om die op de hoogte te brengen van den voortdurenden vooruitgang van het verkeer per as. Het Bestuur der Wegen heeft het immers noodig geacht, van de talrijke voorgenomen baanherstellingen gebruik te maken om den steenweg dier banen op afmetingen te brengen die niet beneden de volgende minima zullen gaan, wanneer de door die verbredingen veroorzaakte onkosten niet te hoog oploopen.

In 't vlakke veld :

Banen zonder buurtspoorweg : 11 meter in kruin en 6 meter steenweg.

Banen met buurtspoorweg : 15 tot 16 meter in kruin en 6 meter steenweg.

In de bebouwde kommen :

Banen zonder buurtspoorweg : 8 meter steenweg tusschen verhoogde voetpaden.

Banen met buurtspoorweg : voor enkel spoor, 9 meter, en voor dubbel spoor, 11 meter steenweg tusschen verhoogde voetpaden.

Aan den anderen kant is besloten geworden, de kasseibestratingen en de steenslagwegen zooveel mogelijk aan te leggen op harde, niet-misvormbare en ondoorlaatbare fundeering, ten einde in hooge mate de misvormingen der steenwegen en bijgevolg de latere kosten van onderhoud derzelve te verminderen.

Om te beginnen, zal die maatregel toegepast worden op de te herstellen baanvakken, aangelegd in slechten grond en blootgesteld aan gevaar en druk verkeer.

In de hierbij gevoegde tabel III, houdende opgave der dringende werken tot aanleg van nieuwe wegen en van nieuwe kunstwerken, dient opgemaakt dat voor verschillende onder die werken, de aangegeven uitgaven alleen gelden voor den prijs der eigenlijke werken, zonder inbegrip van de waarde der aan te koopen gronden, dewelke moeilijk te schatten is in de tegenwoordige omstandigheden.

De hierbij gevoegde tabel IV geeft een overzicht van de voornaamste werken welke moeten gerangschikt worden onder de werken tot herstelling van de banen der verwoeste streken, en van zekere heelemaal door het legervervoer beschadigde steenwegen, alsmede van de herbouwing der vernielde kunstwerken.

Onder de werken welke vóór alle andere zullen tot stand gebracht worden, dient de aandacht gevestigd op degene, vermeld in tabel n^o II, gevoegd bij deze nota, alsmede op degene van tabel VII, waar de voorkeur gegeven is aan de, in het koolbekken der Kempen aan te leggen, wegen en aan de baan die Bellevaux (kring van Malmédy) moet verbinden met Stavelot door het Warchedal en de Challesdiepten.

Het Bestuur der Wegen meent theoretisch en practisch de voorkeur te moeten geven aan de bestrating op harde niet-misvormbare en ondoorlaatbare fundeering. Zij voorziet, ongelukkig, een groot tekort aan kasseisteenen en zal er toe gedwongen zijn nog talrijke steenlaagwerken aan te leggen, in

afwachting dat de voortbrenging van kasseien in de groeven opnieuw normaal geworden zij.

Eenmal versleten, zullen die steenlaagwerken trouwens uitstekende fundeeringen opleveren voor de naderhand te maken kasseibestratingen.

c) Het is te voorzien dat het op ontwerp van gewone begrooting gebrachte krediet, niet zal voldoende zijn om al de noodige onderhoudswerken uit te voeren, dewelke mede omvatten het plaatsen van palen, wegwijzers en aanwijspaneëlen voor het tourisme. De Staat, immers, heeft voor 't oogenblik te rekenen met een aanmerkelijke stijging van het arbeidsloon, welke haren terugslag zal hebben op de beschikbaarheden der begrooting. Een bijkomend krediet van 10 millioen voor onze gewone begrooting ware niet overdreven, en zou dezelve brengen op 30 millioen, welke som, gezien de omstandigheden, noodzakelijk is.

Belangrijke werken in uitvoering op 1 Februari 1920.

Volgnum- mers.	AARD DER WERKEN.	Raming.	Stand der werken.	Vermoede- lijk datum van voltooiing.
<i>Provincie Antwerpen.</i>				
1	Afbreking Wilrycksche Poort en rechtekking der Wilrycksche baan door de Antwerpsche omwalling.		1/4	Juni 1920.
2	Afbreking spoorwegpoort te Antwerpen		2/3	April 1920.
3	Verbreeding der brug van de Nieuwe Boomsche Poort te Antwerpen.	287,825	1/7	Juni 1920.
4	Herstelling van de bestratingen der banen Brussel-Breda, Westwezel-Brecht en Calmpthout-Westwezel	571,000	zullen beginnen	Juli 1920.
5	Herstelling der baan Antwerpen-Breda door Antwerpen	201,480	id.	
6	Herstelling der baan Turnhout Tilburg	283,000	id.	
<i>Provincie Brabant.</i>				
1	Herstelling der baan Mont-St-Jean-Binche	167,509	4/10	April 1920.
2	Herstelling der baan Brussel-Antwerpen	455,970	2/10	Sept. 1920.
3	Herstelling der baan Schaarbeek-Vilvoorde	200,000	niet begonnen	Juni 1920.
4	Herstelling der baan Tienen-Charleroi	308,000	90 p.c.	April 1920.
5	Verbetering der baan Brussel-Luik	160,000	90 p.c.	id.
6	Aanleggen van een zijstrook langs den steenweg Brussel-Halle	260,000	zullen beginnen	Augustus 1920.
<i>Provincie West-Vlaanderen.</i>				
1	In goeden staat brengen der banen van het 3 ^{de} lot	299,600	zullen beginnen	Juni 1920.
2	Aanvullen van steenlaagwerk baan Deynze-Thielt Thourout	120,000	id.	April 1920.
<i>Provincie Oost-Vlaanderen.</i>				
1	Herstelling der banen Ronse-Leuze en Ronse-Lessen	155,000	Goedgekeurde werken.	Mei 1920.
2	Herstelling der banen van het 13 ^{de} lot	130,000	id.	id.
<i>Provincie Henegouw.</i>				
1	Herstelling der baan Charleroi-Beaumont	363,000	1/10	April 1920.
2	Herstelling der baan Charleroi-Beaumont	217,000	zullen beginnen	id.
3	Herstelling der baan Brugge-Valenciennes	150,856	?	id.
4	Herstelling der baan Binche-Bois-Bourdon	185,365	?	id.
5	Herstelling der baan Brussel-Rijsel	400,000	5/10	id.
6	Herstelling der baan Thuin-Erquelinnes	160,000	zullen beginnen	id.
<i>Provincie Luik.</i>				
1	Verbetering der baan Angleur-Hamoir tusschen Le Rys d'Oneux en Poulseur	215,291	8/10	15 Maart 1920.
2	Verbreeding der baan Angleur-Hamoir	180,000	?	April 1920.
3	Verbetering der baan Val-Benoit-Hamoir	212,200	zullen beginnen	Mei 1920.
4	Verbetering der baan Hoei-Burdinne	374,500	id.	id.
5	Kasseiwerk op de baan Luik-Angleur	152,000	id.	id.
6	Herstelling van het kasseiwerk der Vesdrebaan	128,000	id.	id.
<i>Provincie Limburg.</i>				
1	Herstelling der steenwegen langs de lanen te Hasselt	182,700	zullen beginnen	Mei 1920.
2	Herstelling en verbetering der banen van het 11 ^{de} lot	191,750	85 p.c.	Maart 1920.
3	Herstelling en verbetering der banen van het 12 ^{de} lot	136,600	26 p.c.	id.
4	Herstelling en verbetering der banen van het 13 ^{de} lot	130,000	25 p.c.	id.
5	Herstelling en verbetering der banen van het 14 ^{de} lot	102,000	75 p.c.	id.
<i>Provincie Luxemburg.</i>				
1	Herstelling der baan van Bastenaken naar Grandhan	183,000	1/2	Maart 1920.
2	Herstelling der baan van Luik naar Carignan	151,000	20 p.c.	April 1920.
<i>Provincie Namen.</i>				
1	Herstelling der baan Baillamont-Sedan	201,000	begonnen	April 1920.
2	Herstelling der baan Dinant-Luik	145,000	4/10	id.
3	Herstelling der baan Namen-Châtelet	275,000	4/10	id.
4	Herstelling der baan Charleroi-Rocroy	129,000	5/10	id.
Totaal.		8,264,646		

TABEL N° II.

GROOTE WERKEN ONTWERPEN VOOR HET JAAR 1920.

**Algemeene herstelling der voornaamste banen van het land, hierna vermeld,
met verbreding van den steenweg tot op ten minste 6 meter.**

1° baan : Brussel-Aalst-Gent-Eekloo-Brugge-Ghistel-Oostende :

Uitgaven te voorzien in Brabant	fr. 1,500,000
in Oost-Vlaanderen	1,870,000
in West-Vlaanderen	1,500,000

**2° — Brussel-Mechelen-Antwerpen-Breda, en baan van Schaar-
beek naar Vilvoorde :**

Uitgaven te voorzien in Brabant	1,000,000
in Antwerpen	2,000,000
Laan Schaarbeek-Vilvoorde	300,000

**3° — Brussel-Halle's Gravenbrakel-Valenciennes en Halle-Ath-
Doornijk-Rijssel :**

Uitgaven te voorzien : voor Brabant	1,500,000
voor Henegouw	4,000,000

**4° — Brussel-Ninove-Oudenaarde-Kortrijk-Meenen-Ieperen,
met verlakking van Ieperen naar Veurne en Duin-
kerke en van Ieperen naar Rousbrugge en Duinkerke :**

Uitgaven te voorzien : voor Brabant	1,750,000
in Oost-Vlaanderen	3,260,000
in West-Vlaanderen	1,000,000

5° — Brussel-Genappe-Charleroi-Beaumont-Chimay :

Uitgaven te voorzien voor Brabant	500,000
voor Henegouw	2,500,000

**6° — Brussel-Leuven-Tienen-Sint-Truiden-Luik-Aken en Tienen-
Hannut-Hollogne-aan-de-Geer :**

Uitgaven te voorzien : voor Brabant	500,000
voor Limburg	?
voor de provincie Luik	5,5 80,000

7° — Brussel-Namen-Marche-Bastenaken-Aarlen-Luxemburg :

Uitgaven te voorzien : voor Brabant	1,000,000
voor de provincie Namen	900,000
voor Luxemburg	1,200,000

8° Baan : *Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijssel* :

Uitgaven te voorzien : Oost-Vlaanderen	2,500,000
West-Vlaanderen	2,000,000

9° — *Oostende-Blankenberghe-Zeebrugge* :

Uitgaven te voorzien :	?
----------------------------------	---

10° — *Bergen-Charleroi-Châtelet-Fosses-Namen-Luik-Maastricht*, en baan *Hoei-Ramet* (rechtoeroever der Maas) :

Uitgaven te voorzien : voor Henegouw	4,000,000
voor de provincie Namen	500,000
voor de provincie Luik	6,600,000

11° — *Namen-Dinant-Givet* :

Uitgaven te voorzien	700,000
--------------------------------	---------

12° — *Brussel-Assche-Dendermonde-Lokeren* :

Uitgaven te voorzien : voor Brabant	500,000
in Oost-Vlaanderen	500,000

13° — *Hoei-Moldave-Durbuy-Melreux-Laroche* :

Uitgaven te voorzien : voor de provincie Luik	940,000
— Luxemburg	2,000,000

14° — *Luik-Chaudfontaine-Pepinster-Verviers* :

Uitgaven te voorzien	1,060,000
--------------------------------	-----------

15° — *Leuven-Diest-Hasselt-Maastricht* :

Uitgaven te voorzien : in Brabant	1,000,000
in Limburg	4,000,000

16° — *Leuven-Mechelen* :

Uitgaven te voorzien : in Brabant	1,400,000
in de provincie Antwerpen	200,000

17° banen in de omstreken van *Dinant*, der grotten van *Han*, van het koninklijk kasteel van *Ciergnon*, en naar *Neufchâteau*, *Aarlen* en *Luxemburg* :

Uitgaven te voorzien : voor de provincie Namen	1,000,000
voor Luxemburg	1,200,000

18° baan van *Zinik-Mariemont* :

Uitgaven te voorzien	750,000
--------------------------------	---------

Totaal. fr.	62,710,000
---------------------	------------

TABEL III.

*Meest dringende werken voor het aanleggen van wegen en het bouwen van kunstwerken.***Antwerpen.**

Verdubbeling der overbruggingen in gewapend beton te Merxem. (Dit werk was in uitvoering in 1914.)	fr. 1,300,000
Laan Brussel-Antwerpen. Bouwen eener brug over den Rupel.	?
Laan Brussel-Antwerpen. Bouwen eener overbrugging van de Vrijheidstraat, te Boom.	?
Aanleggen eener baan tot verbinding van Gheel met de baan Diest-Tessenderloo	2,250,000
Verbreeding der baan Antwerpen-Boom door Wilryck (laan Brussel-Antwerpen)	?
Verbreeding derzelfde baan door Boom (laan Brussel-Antwerpen).	?

Brabant.

Aanleggen der laan Brussel-Antwerpen, tusschen Wolverthem en de grens van Brabant	10,500,000
Voltooiing der werken tot geschiktmaking der Saturnuslaan te Ukkel (in uitvoering).	110,000

West-Vlaanderen.

Aanleggen der laan Zeebrugge-Heyst (2 bruggen te bouwen) .	1,650,000
--	-----------

Luik.

Aanleggen eener baan tot verbinding van Bellevaux (kring van Malmédy) met Stavelot, door het Warches-dal en de Ghalles-diepten.	900,000
Herbouwen der brug over de Geer en verbetering van de baan door Bitsingen	90,000

Limburg.

Aanleggen der baan van Wilmisrael naar Meeuwen.	5,500,000
— — Genck naar Winterslag en van den Zwartberg	2,000,000
Aanleggen der baan van Waterschey naar Asch	2,000,000
— — Genck naar Sutendael	800,000
— — Beeringen, over Coursel naar Hechtel.	2,350,000
— — Peer naar Genck	4,000,000
— — Asch naar Opoeteren	1,000,000

Luxemburg.

Aanleggen der baan van Noirefontaine naar Dohan	1,200,000
---	-----------

Namen.

Aanleggen eener baan tusschen Monceau en de statie van Graide	700,000
Aanleggen, te Namen, van het gedeelte der ringlaan gelegen tusschen de Isabelle Brunnell en Ad. Aquam-lanen	1,300,000

Totaal.	fr. 37,650,000
-----------------	----------------

TABEL N° IV.

*Voornaamste werken uit te voeren ten gevolge van den oorlog.***Provincie Antwerpen.**

Voltooïing der herstellingswerken van de baan van Antwerpen naar Bergen-op-Zoom.	fr. 150,000
Herbouwen van de vernielde gedeelten der brug van Klein-Willebroeck	1,000,000

Provincie West-Vlaanderen.

Bouwen eener voorloopige brug over de Leie, ter plaatse van de Groeninghebrug	40,000
Herstelling van ondermijnde kruisstraten op de banen van Knesselaere naar Eerneghem, van Brugge naar Kortrijk en van Swevezele naar Lichtervelde	70,000
In goeden staat brengen der baan van Oostende naar Nieuwpoort met herbouwing van kunstwerken	1,500,000
In goeden staat brengen van verschillende banen der omstreken van Thielt	500,000
In goeden staat brengen der baan van Ieperen naar Meenen.	700,000
In goeden staat brengen der banen van Gheluwe naar Waasten en van Nieuwkerke naar de Vier-Koningen	500,000
In goeden staat brengen der banen van Ieperen, over Loker, naar Nieuwkerke, en van Ieperen, over Kemmel, naar de Seule	500,000
In goeden staat brengen der banen van Poperinghe naar Loker en van Reninghelst naar Kemmel	400,000
In goeden staat brengen der banen van :	
a) <i>Veurne-Nieuwpoort-Oostende</i>	?
b) <i>Veurne-Dixmuide-Oostende</i>	?
c) <i>Dixmuide-Poelcapelle (naar Ieperen)</i>	600,000
d) <i>Gheluwe-Wervyk-Komen-Waasten-Meenen-Kemmel-Ieperen</i>	840,000
e) <i>Deinze-Thielt-Roeselaere-Dixmuide</i>	1,100,000
In goeden staat brengen der baan van Ieperen naar Rousbrugge	300,000
In goeden staat brengen der baan van Nieuwpoort naar Spermalie.	300,000

Provincie Luik.

Werken voor het in goeden staat brengen der banen ten Oosten van Luik	1,100,000
---	-----------

Provincie Luxemburg.

Algemeene aanvullingen en walsingen op de door het krijsvervoer beschadigde banen van Luxemburg	5,000,000
---	-----------

Totaal. fr. 14,600,000

Daarbij te voegen het herbouwen van al de kunstwerken vernield in beide Vlaanderen en in de provincie Henegouw, dewelke meer dan 80 in getal zijn, alsmede een gedeelte der uitgaven vermeld in tabel II.

ART. 12.

Bij dit artikel doen zich verschillende quësties voor, die de aandacht van eenige onzer medeleden op zich getrokken hebben.

Het is voldoende ter herinnering te wijzen op de quëstie van het onderbrengen van de verschillende bureelen onzer besturen in talrijke aangekochte of gehuurde gebouwen, welke hinderhaast geschikt gemaakt werden. In de plaats van dat kostbaar en weinig practisch stelsel zou moeten komen een beredeneerde handelwijze, die voor onze openbare diensten lokalen zou bezorgen beantwoordende aan hun bestemming en zooveel mogelijk op een zelfde plaats gegroepeerd. Dan zou men den Staat geen onderkomen meer zien zoeken op goed geluk of krachtens voor de Openbare Schatkist steeds zeer kostbare overeenkomsten. Het algemeen verslag over de begrooting geeft daarover eenige beschouwingen ten beste, zoodat het onnoodig is hier nader op in te gaan.

7^{de} VRAAG.

« Welke zijn de voornaamste ontworpen werken? Is er namelijk sprake » van tegemoetkomingen te verleenen bij het bouwen van een Feestpaleis » door de stad Brussel op de gronden beneden de Paleizenplaats? In welke » mate? Hoeveel zal het bouwen van dat Paleis desgevallend kosten en » wanneer meent men dat werk uit te voeren? »

ANTWOORD.

De werken vermeld bij artikel 12 betreffen het onderhoud en de verbetering der burgerlijke gebouwen en worden uitgevoerd naarmate van de noodwendigheden, volgens de voorstellen der uitvoerende diensten. Het is derhalve uiterst moeilijk van nu af te bepalen welke werken naderhand zullen dienen uitgevoerd te worden voor de instandhouding der gebouwen.

Het kan natuurlijk verzekerd worden, dat die werken heel omvangrijk zullen zijn, want de gebouwen lijden nog steeds vanwege het gebrek aan onderhoud gedurende de oorlogsjaren en vooral vanwege de bezetting door Duitsche soldaten. Het krediet van 1,250,000 frank waarover wij voor den oorlog beschikten, werd steeds overtroffen, alhoewel de gebouwen, wegens voortdurend onderhoud, in goeden staat bleven. Thans staan de zaken heelemaal anders en de prijzen der bouwstoffen en van het arbeidsloon zijn verdriedubbeld, zooniet vervierdubbeld, en ze stijgen aldoor maar hooger.

Een andere reden : de voortdurende uitbreiding der Staatsdiensten, waardoor wij verplicht zijn nieuwe gebouwen te vinden, die wij insgelijks moeten onderhouden.

Als inlichting, volgen hier eenige thans ontworpen werken voor het onderhoud en de verbetering der gebouwen :

- 1° Maken van een bijgebouw aan het Justitiepaleis van Brussel ;
- 2° Museum van het Jubelpark. — Groote werken voor het in goeden staat brengen : daklantaars, bedakingen, goten, enz. ;

3° Voltooiing der gebouwen van den scheikundigen en omalogischen dienst, te Tervueren;

4° In goeden staat brengen van het Provinciaal-Gouvernements-hotel, te Brugge fr. 60,000

5° Herstellingswerken aan de bedakingen, schilderen en behangen, Justitiepaleis, te Luik fr. 200,000

6° Japansche toren, schilderwerk fr. 16,000

7° Hedendaagsche Museum. — In goeden staat brengen der daklantaarns fr. 45,000

8° Uitbreiding van het gebouw van den « Moniteur », goederenlift, personenlift;

9° Huis, 10, Brederodestraat. — In goeden staat brengen. fr. 10,000

10° Akademiënpaleis. — Metalen boekenkasten. In goeden staat brengen;

11° Justitiepaleis van Brussel. — Talrijke werken voor het in goeden staat brengen.

Bevloering van den zuilengang en van de buitengaanderijen, enz.

Het bouwen van het Feestpaleis of liever van het Kunstpaleis zal geschieden op kosten van het Departement. Bij wijze van amendement is een buitengewoon krediet gevraagd.

De raming, vóór 3 maand gemaakt door bouwmeester Horta, die het ontwerp opstelde, bedroeg 7 millioen. De nauwkeurige schatting zal eerst kunnen geschieden wanneer de stukken der aanbesteding zullen klaar zijn, 't is te zeggen binnen twee of drie weken. Onmogelijk van nu reeds den juisten datum van voltooiing te bepalen; doch het Departement dringt er zeer op aan, dat het grootste gedeelte der werken dit jaar nog zou geëindigd zijn.

Het weze mij geoorloofd, hier te doen opmerken dat de Commissie voor de Algemeene Begrooting met heel weinig geestdrift kennis genomen heeft van de inzichten der Regeering aangaande het bouwen, in den loop van dit dienstjaar, van het Feestpaleis der stad Brussel. Er wordt gewag gemaakt van een eerste bestek van 7 millioen, maar elkeen weet hoe onzeker dergelijke schattingen zijn. Wanneer het door den heer Minister van Openbare Werken aangekondigde amendement zal ter bespreking komen, zal de Kamer onderzoeken of het oogenblik inderdaad wel gekozen is om werken uit te voeren die, wel is waar onze belangstelling verdienen, maar in den grond praalvertoon zijn. Vooraleer ons de weelde van een paleis voor onze kunsttentoonstellingen te veroorloven, laten wij er aan denken om een onderkomen te bezorgen aan onze medeburgers die zonder dak zijn.

ART. 14.

Het voor dit artikel aangevraagde crediet bedraagt 8,000,000 frank minder dan het vorige dienstjaar.

De Begrotingscommissie heeft den wensch uitgesproken te vernemen welke werken zullen kunnen uitgevoerd worden.

VRAAG.

« Welk is het algemeen programma der Regeering voor de binnenscheep-
» vaart? Welk deel van dat programma zal kunnen uitgevoerd worden
» in 1920? »

ANTWOORD.

Het algemeen programma der Regeering voor de binnenscheepvaart is uiteengezet in de vergadering van de Kamer der Volksvertegenwoordigers van 23 September 1919. De te dier zake afgelegde verklaringen zijn trouwens aangevuld en nader omschreven in de vergadering van 22 Januari 1920.

De voornaamste in uitvoering zijnde werken voor het tot stand brengen van dat programma bestaan in het bouwen van de nieuwe sluizen der Opper-Schelde, van Sclayn, van Andenelle, van Ben-Ahin, van « Les Awirs », en van Jemeppe a/Maas, alsook in de verbetering van het 19^de pand der rivier, het aanleggen van een steenvloer in het eiland Monsin benedenwaarts van Luik, het bouwen van een sluis aan de Kruisschans (Antwerpen).

Een dier werken zal volkomen gecindigd zijn in het jaar 1920.

ART. 16, 17, 18, 19.

Deze verschillende artikelen, alle betrekking hebbende op de jaarwedden van het buitenpersoneel, hebben een verhooging ondergaan van meer dan 500,000 frank, meer dan 60 t. h.

Zooals blijkt uit het antwoord op de hieronder aangehaalde vraag, spruit die verhooging grootendeels voort uit de wijziging van het tarief.

VRAAG.

« Welk is het aandeel voor uitbreiding van het personeel? Op welke wijze
» wordt deze uitbreiding gewettigd? »

ANTWOORD.

Wat betreft de artikelen 16, 17, 18 en 19, bedraagt het aandeel voor de uitbreiding van het personeel onderscheidenlijk 80,000, 40,000, 200,000 en 10,000 frank. Het wordt gewettigd door de belangrijke werken voor het in goeden staat brengen der banen, waterwegen, sluizen, bruggen, enz., beschadigd of vernield ten gevolge van den oorlog.

De Verslaggever,

FERNAND DE WOUTERS.

De Voorzitter,

EMILE BRUNET.
