

(4)

(N° 167.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 FÉVRIER 1925.

BUDGET DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1923 (1).

TABLEAU B. Services des Travaux publics.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. GOLENVAUX.

MESSIEURS,

Pour les Services des Travaux Publics, le budget de 1923 présenté par le Gouvernement réclame un montant total de crédits s'élevant :

Pour les dépenses ordinaires à	fr.	81,476,540
Pour les dépenses exceptionnelles à		2,576,095
Total.	fr.	84,052,635

En 1922, les mêmes crédits s'élevaient respectivement à
fr. 84,447,390 et fr. 8,397,330. fr. 92,844,740
Soit, pour 1923, une diminution de fr. 8,792,105

(1) Budget, n° 4-VIII.

(2) La Commission, présidée par M. Bertrand, était composée de :

1) Les membres de la Commission permanente des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Travaux publics : MM. Bertrand, président, Anseele, Bouchery, Brassiné, Braun, Ceulenaere, Goelgebuer, Golenvaux, Lemonnier, Moury, Pepin, Poncelet, Robyn, Schaetzen, Uytroever et Van Isacker,

2) Six membres nommés par les Sections : MM. Ozeray, Lemonnier, Golenvaux, Vanden Eynde et Verachtert.

I.

Si nous examinons les détails des dépenses prévues pour l'exercice en cours, nous constaterons que :

Les dépenses ordinaires se rapportent aux :

a) Traitements d'activité et de disponibilité des fonctionnaires, employés et gens de service de l'Administration centrale, secours, indemnités familiales et de résidence, indemnités pour travaux extraordinaires, honoraires et frais de déplacement des avocats du département, conseiller artistique, comité supérieur de contrôle fr.	2,742,000
b) Administration des Ponts et Chaussées dans les provinces : Affaires générales, congrès, subsides, téléphones, expositions diverses, automobiles, motocyclettes de service, publications des <i>Annales des Travaux publics</i>	566,000
c) Entretien, amélioration et plantations des routes	24,000,000
d) Bâtiments civils : Entretien et amélioration des palais, hôtels et monuments appartenant à l'État, cérémonies et fêtes publiques, chauffage, éclairage, nettoyage, service des eaux, mobiliers, téléphone, impositions, loyers, etc.	4,602,000
e) Casernement des gendarmeries : Entretien, réparation, renouvellement, ameublement, loyers, réquisition, téléphone.	1,500,000
f) Entretien, amélioration, administration, exploitation des canaux, rivières, polders, irrigation de la Campine.	14,500,000
g) Entretien ordinaire et extraordinaire, amélioration, administration, boisement des dunes domaniales, des ports, côtes, phares et fanaux	7,500,000
h) Renflouement et destruction des bateaux sombrés tant dans les voies navigables que dans les ports et à la côte ; réparation d'avaries occasionnées aux ouvrages fr.	800,000
i) Personnel des Ponts et Chaussées, des bâtiments civils et du casernement de la gendarmerie : traitements, indemnités mensuelles du personnel, indemnité familiale et de résidence, frais de bureau	24,622,940
j) Traitements de disponibilité. — Pensions et secours	643,000
<i>Les dépenses exceptionnelles se rapportent à des travaux d'entretien extraordinaire, à des améliorations, à des études qui n'ont pas de caractère régulier ; voici celles qui sont prévues :</i>	
a) Travaux exceptionnels d'entretien, d'amélioration et d'appropriation des palais, hôtels et monuments, appartenant à l'État ou loués par lui.	1,630,000
b) Mise en état des habitations royales	313,000
c) Construction, appropriation, extension et amélioration, location, ameublement des locaux du service du casernement des gendarmeries	310,000

d) Commissions chargées de l'étude des questions relatives à l'aménagement des banlieues d'Anvers et de Gand	50,000
e) Remboursement du solde de l'avance faite à l'Economat du Ministère des Travaux Publics par le Ministère de l'Industrie et du Travail, c'est-à-dire le montant du déficit de cet économat aujourd'hui liquidé.	21,095

*
* * *

La comparaison entre les crédits sollicités par le Département des Travaux Publics pour 1923 et ceux obtenus les deux années précédentes, nous suggère des réflexions consolantes.

Le budget des dépenses ordinaires s'est incontestablement amélioré. De 91 millions 387,700 francs en 1921, il est descendu à 84,447,390 en 1922, pour être encore réduit cette année à 81,476,540 francs.

Les diminutions sur l'exercice antérieur s'élèvent donc de ce seul chef à 2,970,850 francs. Nous devons en outre mentionner que les articles 14 et 16 ont pourtant grevé le budget qui nous occupe de 800,000 francs de dépenses nouvelles pour le renflouement des bateaux sombrés ; ces crédits étaient autrefois mis en charge de budget des Dépenses pour Ordre.

Même constatation pour les dépenses exceptionnelles. Celles-ci, faisons-nous observer dans notre rapport de l'an dernier, sont une conséquence inéluctable de la guerre, qui pèsera lourdement sur nos premiers budgets dressés après la tourmente.

Ces dépenses destinées à l'exécution de travaux ne rentrant pas dans la catégorie des travaux d'entretien courant, ne peuvent être rangées dans le Budget extraordinaire. Ils ne constituent pas, en effet, un accroissement de l'outillage du pays, la création d'un nouveau moyen d'enrichissement de la Nation ; mais on ne peut non plus les confondre avec les travaux d'entretien ordinaire, parce qu'ils ne se reproduisent pas normalement, parce qu'ils sont dus à des circonstances exceptionnelles, parce qu'une fois faits, il ne faut plus les renouveler à moins qu'une nouvelle circonstance d'exception ne se représente.

La conclusion s'impose : Puisqu'une fois faites, ces dépenses ne grèvent plus les budgets futurs, chaque année doit tendre à leur diminution et à leur prompt disparition.

Satisfaisant pleinement à ce vœu, le Département a réduit ces dépenses exceptionnelles dans une notable mesure. De 8,597,350 francs en 1922, elles sont ramenées cette année à 2,576,095 francs.

*
* * *

Le programme des travaux publics qu'il est nécessaire d'effectuer tant pour assurer l'outillage de la Belgique que pour réparer les désastres de la guerre, ne peut naturellement être assuré par le seul budget courant du Département.

Le Budget Extraordinaire et le Budget des dépenses recouvrables en exécution des Traités de Paix mettent, cette année encore, des sommes très importantes à la disposition du Ministère des Travaux Publics.

Nous croyons bien faire d'indiquer, en les sériant, les montants de ces crédits extraordinaires.

Le Budget des Dépenses Extraordinaires prévoit pour les charges d'outillage des allocations s'élevant à 174,145,000 francs. Elles se décomposent comme suit :

Routes, ponts et raccordements, y compris les expropriations fr.	38,000,000
Travaux aux bâtiments civils de l'État	2,035,000
Casernement des Gendarmeries	5,740,000
Fleuves et Canaux. Expropriations et travaux.	75,570,000
Travaux aux installations maritimes et à la côte	52,100,000

Le Budget des Dépenses Recouvrables, de son côté, alloue pour les réfections et reconstructions nécessitées par la guerre des crédits montant à 41,667,500 fr. En voici le résumé :

Routes et raccordements fr.	8,500,000
Bâtiments Civils	761,500
Casernements des Gendarmeries	2,018,000
Fleuves et Canaux	23,673,000
Ports et Côte	6,715,000

Nous avons examiné avec soin ces différents postes, généralement détaillés dans les annexes aux budgets. Nous n'avons pu découvrir une dissimulation partielle de dépenses ordinaires. Nous croyons donc pouvoir affirmer que le budget actuellement soumis à votre examen est sincère et reflète bien la situation de nos charges courantes.

II.

Ici se pose une question soulevée par un de nos collègues. Les réductions opérées dans le Budget ont-elles été opportunes? Ne portent-elles pas en grande partie sur des frais d'entretien indispensables? Et, partant, ne sont-elles pas, quoique guidées par un souci respectable de compression, des économies préjudiciables?

Il est clair que la réduction exagérée des frais nécessaires de nos travaux d'entretien serait une économie coûtant fort cher.

Nous ne pensons pas que le Département des Travaux Publics ait sacrifié outre mesure à ce travers, dans lequel tombent facilement les administrations soucieuses d'apporter à l'amélioration du Budget de l'État un concours réclamé avec instance par le Ministre des Finances.

On ne peut, d'abord, lui faire un reproche d'avoir diminué les frais d'administration générale; ce sont, au contraire, des félicitations que nous lui offrons à ce sujet.

L'honorable Ministre des Travaux Publics avait déclaré, l'an dernier, qu'il opérerait des réductions sur le service des automobiles et prendrait des mesures pour enrayer l'accroissement du personnel. Ces promesses ont été tenues et l'on trouve, à maints postes du budget, les heureux résultats financiers du congédie-

ment de nombreux agents temporaires devenus inutiles et de la suppression de services spéciaux suivie du transfèrement du personnel disponible dans les emplois devenus normalement vacants. Une nouvelle économie est résultée de la suppression des indemnités de résidence pour les agents occupant gratuitement un bâtiment de l'État ou jouissant d'une indemnité de logement; cette faveur ne se justifiait nullement.

Le recrutement des agents du Service n'a pas souffert de ces sages mesures, parce qu'en même temps, le Gouvernement a fait droit à certains desiderata dont l'honorable Ministre des Travaux Publics avait lui-même reconnu la justesse.

Le rapporteur du Sénat pour le précédent budget et nous-mêmes avons chaudement recommandé l'amélioration de la situation des ingénieurs des Ponts et Chaussées dont le recrutement offrait beaucoup de difficultés.

L'honorable Ministre avait formellement annoncé son intention de relever leur traitement peu en rapport avec les connaissances exigée d'eux, l'importance des services qu'ils sont appelés à rendre et les qualités de direction, d'initiative et de prudence qu'impose l'accomplissement de leur mission.

Nous sommes heureux de constater qu'un nouveau barème des traitements du personnel technique a été appliqué. Il nécessite un accroissement de dépenses de 500,000 francs à l'article 17 du budget. C'est là un sacrifice productif, car on ne saurait trop encourager le lourd travail des agents d'élite dont l'activité intelligente peut faire bénéficier les finances de l'État de beaucoup de profits et d'avantages.

*
* *

Examinons maintenant les économies principales réalisées sur les postes d'entretien du domaine de l'État confié au Département des Travaux Publics et voyons si les réductions ne sont pas de nature à préjudicier au maintien en bon état et en bon fonctionnement de cette richesse nationale.

Nous constatons que l'entretien ordinaire des routes prévu à l'article 10a) est réduit de 20,000,000 à 17,500,000 francs. Pour être complètement exacts, nous reconnaitrons que, par contre, des postes du même article sont majorés; ce sont 10c) Plantations, augmenté de 200,000 francs; 10e) Pistes cyclables, en accroissement de 200,000 francs; 10f) Travaux en dehors des baux d'entretien, en majoration de 100,000 francs.

Néanmoins il est de fait que le poste général d'entretien, purement ordinaire il est vrai, des routes descend de 26,000,000 renseignés au budget de 1922, à 24,000,000.

Cette diminution, à franchement parler, nous paraît exagérée dans la situation actuelle. Si grâce à l'importance des réfections exceptionnelles et extraordinaires; le bon entretien de nos routes n'est pas appelé à en souffrir momentanément, nous pensons qu'il serait dangereux en temps normal de s'en tenir à ce crédit ordinaire; selon nous il devrait être notablement renforcé.

Pour justifier autant que faire se peut cette diminution, voici les raisons qu'invoque l'Administration :

Afin de ne pas augmenter ses dépenses, elle prévoit chaque année l'exécution, sous forme de baux d'entretien, des mêmes quantités de travaux à forfait, tant pour les empièvements que pour les pavages.

Or, les propositions budgétaires que l'on discute en ce moment, ont été établies à un moment où le marché des matériaux et de la main-d'œuvre était en baisse, et accusait une tendance à se stabiliser à un taux plus bas encore que celui en vigueur à cette époque.

Dès lors, pour l'exécution en 1923-1924 des mêmes quantités que celles prévues pour 1922-1923, il suffirait de prévoir des crédits moindres que ceux utilisés pour cet exercice. Il serait bien difficile de chiffrer exactement la diminution à supputer de ce chef : l'Administration a admis qu'elle pouvait être d'environ 10 p. c. du montant total du crédit précédent.

Elle tient cependant à faire deux réserves importantes : les crédits obtenus jusqu'à ce jour pour l'entretien ordinaire ont toujours été notoirement insuffisants pour assurer cet entretien d'une manière efficace, en d'autres termes pour effectuer chaque année les quantités de travaux telles qu'au bout d'un laps de temps raisonnable, toutes les sections de chaussées aient pu être réfectionnées à neuf, entièrement mais par parties successives. Il en résulte forcément des dépenses annuelles plus considérables sous forme de crédits extraordinaires, attendu qu'il faut non seulement assurer la réfection des chaussées usées, mais encore les doter de revêtements permettant une résistance plus durable, et dès lors plus coûteux.

Une autre réserve est celle qui découle de manière évidente de la tension récente et considérable des changes : elle a pour effet d'augmenter le coût des matériaux comme aussi le coût de la vie (et par conséquent celui de la main-d'œuvre).

On constate généralement une tendance à la hausse des salaires des ouvriers des divers corps de métiers; mais comme la Direction des Routes n'a pas encore procédé à ses adjudications pour l'exercice en cours, il lui serait difficile de préciser la portée actuelle de cette hausse. En tous cas, il va de soi que si celle-ci se réalise dans la mesure entrevue, il en résultera pour la Direction des Routes de réelles difficultés dans la gestion de son faible crédit d'entretien.

La Direction Générale des Ponts et Chaussées attire au surplus notre attention sur le point suivant : si les crédits le permettent, la Direction des Routes s'efforcera, dans la mesure du possible, de supprimer, au moyen du budget ordinaire, certains cassis existant au travers des chaussées, où ils constituent un réel danger pour la circulation à allure rapide actuelle.

Ne résulte-t-il pas, à toute évidence, de ces considérations, qu'il eût été prudent de maintenir le crédit au taux de l'exercice précédent?

*
* * *

Le crédit de réparations et d'améliorations des Bâtiments civils prévu à l'article 11 subit également une diminution de 175,000 francs.

Elle se décompose comme suit :

a) 100,000 francs, réduction apportée au littéra a) des développements du budget, à la suite d'une revision très serrée du crédit pour l'entretien des Bâtiments civils.

b) 75,000 francs, réduction apportée au littéra c) des développements par suite du transfert au budget des dépenses recouvrables des loyers des immeubles loués par l'Etat pour abriter les bureaux des Offices des Régions dévastées.

Le crédit de 1,500,000 francs, sollicité à l'article 12, pour les dépenses d'entretien du casernement des gendarmeries, se trouve en diminution de 209,000 francs de celui alloué pour l'exercice 1922.

La raison qu'en donne l'administration est que les travaux de remise en état exécutés jusqu'ici aux bâtiments de la gendarmerie permettent de réduire considérablement les dépenses d'entretien en 1923 et que d'autre part l'installation de brigades de gendarmerie nouvellement créées a été différée.

Cependant il est probable que le crédit sollicité devra être majoré par suite de l'application de la nouvelle loi sur les loyers qui vient d'être votée par la législature.

III.

Pour répondre au désir d'un de nos collègues, nous donnons ici un détail du crédit de 1,630,000 francs prévu à l'article 31 du chapitre des dépenses exceptionnelles pour les palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'Etat ou loués par lui, dont l'entretien est assuré par le Département des Travaux Publics.

Ces travaux exceptionnels d'entretien et d'amélioration sont indiqués par provinces. Ils sont divisés en deux séries : réparations aux bâtiments civils et remise en état des installations d'électricité.

BATIMENTS CIVILS.

Province de Brabant :

Palais de Justice de Bruxelles :

a) Appropriation des bureaux, travaux de peinture et de tapis-	
sage	fr. 13,000
b) Mise en état des rampes autour du Palais, etc.	100,000

École d'Horticulture de l'Etat à Vilvorde :

a) Reconstruction du mur du jardin forestier.	40,000
b) Réparation et modification de portes et fer et construction de	
quatre pilastres en maçonnerie.	5,000

Ruines de l'Abbaye de Villers.

Consolidation des parties les plus menacées des ruines	35,000
--	--------

Hôtel, rue du Méridien, affecté au service de l'Administration centrale du Ministère de la Défense Nationale.

Travaux d'exhaussement à front de rue, y compris les installations	
d'électricité	120,000

Musée Commercial.

Renouvellement d'une partie des toitures	13,000
--	--------

Conservatoire Royal de Musique.

Renouvellement complet de la couverture de la toiture de l'hôtel	
de M. le Directeur	25,000

Observations.

Il serait également urgent de procéder au renouvellement complet de la couverture d'une partie des corniches, des stermibets

en bois des deux ailes des bâtiments. L'estimation de ce travail est de 160,000 francs.

Toutefois le Service estime que la dépense pourrait être retardée jusqu'en 1924 en se limitant à des réparations de fortune.

Monument de la place des Martyrs :

a) L'état du monument exige des réparations importantes .	6,000
b) Renouvellement des panneaux abritant les sculptures contre la gelée	3,500

Jardin Botanique de l'État.

Établissement d'un chauffage central	20,000
--	--------

Palais du Cinquantenaire :

Aile droite :

Travaux de réfection et d'appropriation de la galerie courbe à l'étage du pavillon de l'antiquité après le transfert de collections dans les nouveaux locaux de l'avenue des Nerviens.

Travaux divers de réfection aux enduits et plafonds, ainsi qu'à la peinture de l'ensemble des locaux du pavillon après le transfert des collections	25,000
---	--------

Aile droite :

Remise en état de plafonnages, peinturages, etc., des locaux du pavillon d'angle et de la salle du 1 ^{er} étage de l'ancienne section de la Belgique ancienne	10,000
--	--------

Pour les deux ailes du Palais :

Rejointoyage au « Bertagna » ou au mortier de ciment, des pierres des soubassements, des corniches, etc., des pavillons des musées	50,000
--	--------

Palais des Académies :

Renouvellement de certaines parties de toitures en ardoises et des chénaux en zinc.	30,000
---	--------

Musée d'Histoire naturelle :

Réfection des chénaux et vitrages des toitures des bâtiments de la nouvelle aile	60,000
--	--------

Hôtel des Monnaies :

a) Restauration, réfection et modifications diverses aux toitures des bâtiments principaux à front des rues Hôtel des Monnaies, de la Victoire et partie rue de Moscou	50,000
b) Appropriation des locaux du bâtiment principal affecté aux habitations et réfection des peintures à l'extérieur sur boiserie et grillages	25,000
c) Renouvellement des toitures avec charpentes métalliques légères du bâtiment d'affinage désaffecté et devenant magasin	50,000
d) Installation d'un chauffage à la vapeur	80,000

Total : 764,500

Province de Flandre Orientale.

Aménagement de sous-combles en dépôt d'archives, au Palais de Justice de Gand	100,000
Modernisation et extension du chauffage central de l'Ecole Normale pour instituteurs	57,000
	157,000

Province de Liège.

Etablissement d'une chaufferie centrale dans les salles de réunion du Conseil provincial, 50,000 frs. à titre d'intervention dans la dépense qui sera de	60,000
Ruines de Franchimont.	
Travaux divers absolument nécessaires pour assurer la sécurité des visiteurs et pour préserver les ruines de la destruction	6,000
Exhaussement et aménagements des greniers de l'Hôtel des Contributions, à Liège	50,000
Chauffage des locaux ci-dessus	10,000
Ecole d'Agriculture de l'État, à Huy. Etablissement d'un chauffage central	50,000
	146,000

Province de Limbourg.

Mise en état convenable de deux maisons servant de logements à des employés de la douane, à Vroenhoven.	3,800
---	-------

Province de Hainaut.

Hôtel des Archives de l'État :	
Restauration des toitures	10,000
Ecole Normale de Mons :	
Intallation d'un chauffage central,	120,000
Gouvernement provincial :	
Renouvellement d'une partie des toitures	6,000
Château de Mariemont :	
Revision générale et mise au point des chaudières et appareils de chauffage	5,000
	139,000

SERVICE D'ÉLECTRICITÉ.**Province de Brabant.**

Travaux de modifications, d'extensions et d'amélioration aux installations électriques de l'École vétérinaire de Cureghem.	8,000
Travaux de remaniement aux installations d'éclairage électrique du <i>Moniteur Belge</i>	10,000
Travaux d'installation d'éclairage dans les locaux du Musée de l'Armée au Palais du Cinquantenaire	26,000

Travaux de réfection de l'installation d'éclairage électrique dans les bureaux de la Conservation des Hypothèques, à Louvain.	3,000
Renouvellement et remaniement des installations d'éclairage électrique à l'hôtel de M. le Ministre des Affaires Economiques, rue de la Loi, 28	30,000
Travaux d'installation de sonneries et de téléphonie privée à la Cour des Comptes, rue Villa Hermosa	5.000
Travaux d'installation de paratonnerres à la Cour des Comptes, rue Villa Hermosa	6.000
Extension des installations de téléphonie privée et de sonneries au Musée Commercial	7.500
Remaniement et extension des installations d'éclairage électrique (après transformation) au Grand Hall du Palais des Académies	4.000
Travaux d'installation de sonneries dans les Musées des Anciennes Industries d'Art	4.000
Travaux de renouvellement des Installations de sonneries dans l'Hôtel de M. le Ministre des Affaires Économiques, 28, rue de la Loi	2.500
Remaniement des installations de contrôle de rondes au Musée des Beaux Arts et à la Bibliothèque	10.000
Remaniement des installations d'avertisseurs d'incendie au Musée des Beaux Arts et à la Bibliothèque	8.000
Installation d'avertisseurs d'incendie au Musée des Anciennes Industries d'Art	10,000
Service d'Électricité et d'Électro-mécanique.	
Bâtiments civils dans les provinces.	

Province de Flandre Occidentale.

Installation de l'éclairage électrique à l'école normale de l'État, à Bruges	50,000
--	--------

Province de Flandre Orientale.

Réfection des sonneries de la Direction des Ponts et Chaussées, rue Basse des Champs, à Gand.	6,500
---	-------

Province de Limbourg.

Installation de l'éclairage électrique dans l'hôtel du Gouvernement provincial, à Hasselt	40,000
---	--------

Province de Liège.

Substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage au gaz, à l'école normale, à Huy	20,000
---	--------

Province du Hainaut.

Modification de l'installation de l'éclairage électrique au Domaine de Mariemont	20,000
Installations électriques pour le poste de pompage du Domaine de Mariemont	25,000

Province de Namur.

Travaux de complément et de transformation aux installations électriques de l'Institut de Gembloux	8,000
Installation de l'éclairage électrique dans les bureaux de l'Hôtel du Gouvernement provincial, à Namur	10,000
Total	fr. 313,500
Imprévus.	126,500
Total	fr. 1,650,000

*
* *

Un membre nous a prié de demander quelles sont les intentions du Gouvernement relatives à la reprise du canal de Blaton à Ath?

Voici la réponse que nous avons obtenue :

« L'éventualité de la reprise de la Dendre et du canal de Blaton à Ath a été envisagée en 1920. Cette idée a dû être abandonnée en présence des exigences de la Société concessionnaire. »

*
* *

Au cours de l'examen du budget par notre Section, une observation a été faite relativement à l'organisation des bureaux attachés à l'Administration centrale.

Le personnel du Secrétariat général comprend 17 commis et dactylographes, outre 2 agents temporaires, tandis que le nombre des gradés s'élève à 17 fonctionnaires, parmi lesquels 11 chefs et sous-chefs de bureau.

L'Administration centrale des Ponts et Chaussées est, semble-t-il, un peu mieux distribuée. Pour 90 commis, dactylographes et auxiliaires, elle a un personnel supérieur de 60 fonctionnaires, dont 27 chefs et sous-chefs de bureau.

Mais si, poussant notre comparaison plus loin, nous détaillons le personnel de l'Administration extérieure du même service, distribué dans tout le pays, nous voyons une bien autre disproportion. Pour 498 commis, nous ne comptons que 115 chefs et sous-chefs.

La Section Centrale a pensé qu'il ne serait pas inutile d'attirer l'attention du Parlement et de l'honorable Ministre des Travaux Publics sur ces anomalies. Il y a, à son avis, une exagération manifeste dans le nombre des fonctionnaires gradés et supérieurs, pour l'Administration générale. Il faut cependant tenir compte que celle-ci est chargée d'une mission de direction et de contrôle; il est rationnel qu'en une certaine mesure, le rapport du nombre des fonctionnaires à celui des employés y soit supérieur.

Le nombre des gens de service pour le Secrétariat général paraît également très élevé. Il est de 16 personnes. Il résulte des renseignements qui nous ont été

fournis que le personnel de service dénombré au littéra *a* de l'article 1^{er} du projet des Travaux publics comprend les huissiers, messagers, concierge, garçon de bureau et nettoyeuses nécessaires pour assurer le service intérieur de l'hôtel ministériel ainsi que des bureaux du Cabinet du Ministre et de ceux du Secrétariat général.

Ces gens de service sont mentionnés sous la rubrique : « Secrétariat général » parce que leurs traitements et accessoires sont pris en charge par le crédit prévu au littéra *a* du tableau précité.

*
* *

La Section Centrale insiste également sur les grands avantages qui résulteraient de l'unification, pour tous les départements du gouvernement de l'Etat, du service des imprimés et des fournitures de bureau. Il y a un bénéfice important à réaliser par la création d'un éconamat central, bien outillé et intéressé aux économies.

Quelle est aussi la nécessité de voir chaque département muni d'une bibliothèque spéciale? Une centralisation intelligente réduirait non seulement les frais d'administration, mais rendrait inutiles des acquisitions multiples toujours très onéreuses. Cette réforme, en faisant disparaître un morcellement indéfendable (en dehors de la documentation courante indispensable), amènerait la création d'un organisme bibliothécaire bien autrement profitable aux études du personnel.

Nous ne doutons pas qu'il y ait intérêt à signaler — si besoin en est encore — ces deux questions au Comité Technique chargé par le Gouvernement de préparer la réforme des services administratifs.

IV.

Nous avons, l'an dernier, attiré la bienveillante attention du Gouvernement sur la situation des surveillants des Ponts et Chaussées. Nous signalons, dans le présent rapport, les réclamations que nous ont fait parvenir, les membres de l'Union Professionnelle des dessinateurs du Ministère des Travaux Publics.

Le recrutement du personnel de ces agents si utiles se heurte, nous assure-t-on, à une telle pénurie de candidats que l'Administration ne peut plus guère engager que des expéditionnaires.

L'insuffisance des barèmes de traitement nous paraît être la cause principale de cette défaveur dont est frappée une carrière à laquelle il importe au plus haut point de réserver un personnel de choix?

Avant la guerre les traitements des dessinateurs aux Travaux Publics étaient équivalents à ceux des Conducteurs du Ponts et Chaussées ainsi qu'à ceux de leurs collègues dessinateurs au département des Chemins de fer.

Le tableau comparatif de la situation actuelle de ces différents fonctionnaires de l'Etat montre combien cet équilibre est aujourd'hui rompu.

Conducteurs des Ponts et Chaussées.

GRADES.	TRAITEMENTS.	
	Minima	Maxima
Conducteur de 3 ^e classe	5,500	6,100
— de 2 ^e —	6,700	7,300
— de 1 ^{re} —	7,900	9,700
— principaux de 2 ^e classe	10,500	12,100
— — de 1 ^{re} —	12,700	14,500

Dessinateurs aux Chemins de fer.

Dessinateurs de 2 ^e et 1 ^{re} classe	5,100	7,600	{	1 augmentation de fr.	700
				3 —	600
Sous-chefs de bureau de 2 ^e cl.	8,200	9,600	2	—	700
— — de 1 ^{re} cl.	10,500	10,900	1	—	600
Chefs de bureau-dessinateurs	10,500	12,200	{	1 —	700
				2 —	600
Chefs de bureau principaux dessinateurs de 2 ^e classe.	10,900	11,500	1	—	600
— 1 ^{re} classe.	12,200	13,000	{	1 —	800
				2 —	1,000

Dessinateurs aux Travaux Publics.

Dessinateurs	4,500	7,700	8 augmentations de fr.	400
Sous-chefs de bureau dessinat.	8,000	9,000	2 —	500
Chefs de bureau dessinateurs .	9,500	11,000	2 —	500
Chefs de bureau princ. dessinat.	11,500	13,900	4 id. de fin de carrière	600

L'Administration des Travaux Publics nous a fait cependant observer qu'avant la guerre, les dessinateurs débutaient à 1,800 francs, alors que les commis et les surveillants recevaient 1,600 francs comme traitement initial.

Les dessinateurs perdaient, toutefois, ce léger avantage au moment de leur nomination de second commis-dessinateur et poursuivaient, alors, leur carrière suivant la même échelle de traitements que les commis administratifs.

Actuellement, les dessinateurs reçoivent, en débutant, *400 francs de plus* que les commis et les surveillants.

Les dessinateurs gagnent *deux ans* dans leur avancement, attendu qu'ils ont un échelon de moins à franchir pour arriver au même traitement final que les commis.

Ils peuvent faire toute leur carrière moyennant de subir à l'entrée, *le seul* examen de commis-dessinateur, alors que les commis doivent participer à *deux* examens (commis et sous-chef de bureau) pour parcourir toute l'échelle d'avancement.

La situation des cadres des dessinateurs est beaucoup plus favorable que celle des commis administratifs, il existe *49* fonctionnaires dessinateurs pour *30* agents

encadrés, soit une proportion de 165 p. c. Dans le cadre des commis administratifs, il y a 62 fonctionnaires pour 420 agents encadrés, soit une proportion de 15 p. c. seulement.

La conclusion de l'Administration supérieure du Département est celle-ci :

« La situation des dessinateurs est plus avantageuse que celle des commis administratifs et des surveillants. L'avantage qui, avant la guerre, n'existait qu'au début de la carrière des dessinateurs, persiste maintenant sur toute l'étendue de celle-ci.

Il n'en reste pas moins que cette carrière ne répond pas à celle à laquelle de bons dessinateurs peuvent prétendre. La conséquence en est que leur recrutement est des plus difficile et ne donne pas de résultat qui soient à l'avantage de l'Administration. »

Nous sommes heureux de voir qu'une si précieuse justification des réclamations de ces utiles auxiliaires d'un important service, vient appuyer la demande qu'ils ont formulée.

L'honorable Ministre des Travaux Publics qui a déjà amélioré la situation des autres fonctionnaires des services extérieurs des Ponts et Chaussées, prendra, nous n'en doutons pas, la mesure d'équité qui s'impose, à l'égard des dessinateurs de son Département.

Le barème sollicité par l'Union professionnelle de ces agents est modéré puisqu'il reste encore inférieur à celui qui fut accordé aux fonctionnaires similaires des Chemins de fer.

Le voici résumé :

Dessinateurs	5.000	8.000	6 augment. de 500 fr.
Sous-chefs de bureau dessinat.	8.500	9.500	2 augment. de 500 fr.
Chefs de bureau dessinateurs .	10.100	11.900	3 augment. de 600 fr.
Chefs de bureau prin- } 2 ^e cl.	12.500	13.100	1 augment. de 600 fr.
cipaux dessinateurs de } 1 ^e cl.	13.800	14.500	1 augment. de 700 fr.

*
* * *

L'attention de la Section Centrale a également été attirée, à plusieurs reprises, sur la situation des cantonniers.

Divers membres ont rappelé qu'ils demandent à être considérés comme agents de l'État et qu'ils désirent se voir assurés d'obtenir une pension tant pour eux que pour leurs veuves et enfants.

Sur le premier point, l'avis du Département est formel : les cantonniers sont des ouvriers. On ne pourrait leur accorder la qualification d'agents de l'État qu'en l'octroyant aussi aux nombreuses catégories d'ouvriers employés dans les divers services de l'État. Pareille éventualité ne peut évidemment être envisagée.

Quant au second point, les promesses faites, l'an dernier et les années précédentes, ont été réalisées comme suit :

Depuis le 1^{er} janvier 1921, une allocation annuelle de retraite, payable chaque mois, par douzième, est accordée aux cantonniers qui cessent leurs fonctions par suite :

- 1^o De limite d'âge (66 ans) ;
- 2^o De maladie ou d'infirmités ;

5° D'accident de travail.

Le règlement relatif à cette allocation est conforme à celui qui régit la caisse des ouvriers du chemin de fer.

Les anciens cantonniers qui avaient cessé leurs fonctions antérieurement à cette mesure, peuvent aussi recevoir cette allocation de retraite.

En vue d'assurer une pension éventuelle aux ayants-droit des cantonniers, leur affiliation à la Caisse des ouvriers du chemin de fer a été obtenue. Cette affiliation sera réalisée au cours de cette année. Déjà, les intéressés sont avertis de cette mesure, en voie d'exécution.

Nous croyons qu'il sera utile de revenir plus amplement sur la situation de ces ouvriers. Nous aurons notamment, lorsque nous examinerons l'organisation de l'entretien de nos routes, l'occasion de parler de leur service, en nous mettant alors au seul point de vue de sa productivité.

V.

Nous voulons maintenant attirer l'attention du Parlement sur diverses questions importantes qui ont paru préoccuper tout particulièrement les sections de la Chambre.

La première est la situation de nos routes que l'intensité du trafic dégrade si facilement, la défectuosité de leur entretien permanent et les progrès envisagés ou souhaités pour les rendre irréprochables.

Les observations et les plaintes dont les membres de la Section centrale se sont fait l'écho sont les suivantes :

La police du roulage n'est point assez sévère. Il conviendrait de limiter strictement les charges des gros véhicules, d'imposer une largeur suffisante aux bandages des roues des camions et gros tracteurs. Le travail quotidien des cantonniers paraît peu productif. On ne les voit guère s'appliquer, comme en France, à réparer provisoirement les défectuosités que le gros charriage cause aux empierrements. Leur service paraît se réduire à une surveillance inopérante et ne procurer qu'un effet médiocre.

Les questions qui concernent la Police du Roulage sont plutôt de la compétence du Ministère de l'Agriculture. Comme nous avons liaison complète entre ce Département et celui qui nous occupe, nous n'hésitons pas à appuyer les désirs exprimés.

Nous signalerons cependant que la solution des inconvénients détaillés par nos collègues, ne peut se trouver définitivement dans une limitation des charges véhiculées. Les nécessités du commerce, l'intensité toujours croissante des transports, exigent que l'on n'aille pas trop loin dans cette voie.

Tout au plus pourrait-on, selon nous, interdire, sauf rare exception, l'emploi de bandages métalliques. Certains prônent même l'interdiction des roues à caoutchoues pleins ! N'y a-t-il pas là vraiment exagération ? Il nous semble que sans exiger l'emploi unique des pneumatiques, l'on pourrait obtenir des améliorations sérieuses en imposant une largeur minima de bandages caoutchoutés variant selon le poids véhiculé.

Mais ne tombe-t-il pas sous le sens que c'est évidemment dans la résistance de la route que doit, avant tout, se trouver le remède au mal ?

Nous avons à ce sujet interrogé la Direction des Ponts et Chaussées. Voici quelles sont les nouvelles méthodes et les nouveaux procédés qu'il convient d'employer désormais en matière de réfection de voirie.

La principale modification apportée à la construction du revêtement des chaussées pavées consiste dans l'adoption d'une fondation rigide sous les pavages, lorsque la chaussée est très parcourue par des véhicules pondéreux ou qu'elle est établie en terrain compressible.

Cette fondation est constitué parfois au moyen de pierraille ou de pavés de rebut; d'autres fois, on se sert de l'enrochement existant d'un empierrement usé, nivelé au préalable.

L'Administration a reconnu que les empierrements ordinaires ne présentent pas une résistance suffisante à l'arrachement des matériaux non plus qu'à leur écrasement sous les charges très pesantes sur certaines routes importantes : il a donc été décidé de remplacer progressivement les empierrements existants sur ces routes par des pavages.

L'administration s'efforce également de tirer parti des pavés de petits échantillons, qui coûtent naturellement moins cher, et qui, posés sur fondation, constituent une chaussée roulante et durable, pourvu que les matériaux employés soient bien résistants.

Elle a fait quelques essais de revêtement en bétons spéciaux et en asphalt-blocks, qui semblent devoir donner de bons résultats.

A ce propos, nous attirerons l'attention de la Chambre sur les travaux en cours et projetés sur la route de Bruxelles à Namur : cette route constituera, après sa réfection, un champ d'expérience où l'on pourra apprécier la valeur relative des pavages ordinaires, de ceux en petits pavés, des revêtements en asphalt-blocks, en rhoubénite et en soliditit, au point de vue du prix d'établissement et d'entretien et de la durée de résistance.

*
* * *

Quant au travail des cantonniers, l'on reconnaît généralement qu'il est défectueux.

L'indication générale des travaux qui sont confiés à ces agents, parue en annexe au règlement de 1903 et que chacun d'eux a entre ses mains, constitue cependant un code véritable, prévoyant en trente-deux formules courtes, précises et bien claires, l'ensemble des devoirs incombant aux cantonniers. Si ces instructions étaient fidèlement et rigoureusement suivies, quel progrès ne pourrions-nous pas constater !

Mais pour obtenir un résultat parfait, ne faudrait-il pas multiplier le nombre des agents en restreignant leur cantonnement? Ne conviendrait-il pas plutôt, d'autre part, de changer ce système suranné d'entretien disséminé qui ne cadre guère avec l'extension et l'intensité de service de notre voirie ?

C'est à cette dernière solution que tend le Département des Travaux Publics et nous croyons qu'il a pleinement raison.

Une circulaire de M. le Ministre Anseele du 24 mai 1921, a établi les bases de cette réforme.

Voici les principales instructions qu'elle donne :

« A MM. les Inspecteurs généraux et aux Chefs des services des routes,

» Les résultats de l'enquête à laquelle il a été procédé en suite de ma dépêche du 29 novembre dernier, m'ont décidé à procéder à la réorganisation du service des cantonniers des routes par voie de réduction du nombre de ces agents et par l'extension des cantons, dans une mesure plus ou moins grande, selon l'importance de la route et les exigences du bon entretien de la chaussée et de ses dépendances.

» Cette réforme sera réalisée graduellement, au fur et à mesure de l'application des règles édictées pour la mise à la retraite des cantonniers et en tirant parti des vacances d'emploi déjà existantes.

» Là où il existera semblable vacance, de même que là où il viendra à s'en produire par décès, démission ou retraite, vous aurez à formuler une proposition en vue de répartir le service du canton délaissé entre les cantons voisins. Autant que possible, la répartition nouvelle se fera de façon que les cantonniers résident au centre de leur canton.

» La longueur normale vers laquelle il y a lieu de tendre pour l'avenir est fixée à une moyenne d'environ 17 kilomètres, pouvant varier de 14 à 20 kilomètres, selon les circonstances locales.

» Dès lors, le travail des cantonniers sur les cantons allongés consistera principalement à effectuer seuls les menus travaux d'entretien courant les plus urgents.

» Le cas échéant, ils pourront être chargés de la surveillance des travaux de la route.

Pour l'exécution des travaux d'entretien des chaussées empierrées et des pistes cyclables, ainsi que pour la mise en bon état d'entretien des dépendances de la chaussée et le maintien sous profil normal des accotements, fossés, talus, etc. de même que pour la plupart des travaux d'entretien des plantations et exceptionnellement pour l'exécution de repiquages dans les pavages, vous pourrez adjoindre au cantonnier, dans la mesure des strictes nécessités et en saison convenable un ou plusieurs ouvriers recrutés dans la région.

» Malgré l'adjonction d'aides aux cantonniers, ceux-ci doivent néanmoins continuer à fournir en personne les prestations définies au 5^e alinéa ci-dessus.

» Ce qu'il importe surtout d'éviter, c'est que le cantonnier se contente d'agir comme surveillant de ces ouvriers; il faut, sauf les exceptions à apprécier par le conducteur, qu'il mette lui-même la main à l'œuvre de manière à donner pratiquement à ses aides l'exemple de la manière dont le travail doit être exécuté.

» Dans certains cas, il sera opportun de recourir à des tâcherons de la région qui, avec un ou plusieurs ouvriers à leur solde, entreprendront un travail déterminé, à des conditions faciles à définir, sans qu'il soit besoin de recourir à des contrats réguliers d'entreprise en due forme.

» C'est ainsi, par exemple, qu'on pourra procéder pour la remise sous profil des accotements et fossés d'une section déterminée de route; le profil type bien

défini est établi sur quelques mètres par le cantonnier et l'engagement du tâcheron consiste à réaliser ce même profil à un prix déterminé par mètre courant, entre telle et telle distance du bornage hectométrique de la route, et à débarrasser la route et ses dépendances des terres ainsi produites.

» De même en ce qui concerne le bûchage au pied des arbres, le grattage des troncs, l'émondage, etc., il suffira de donner comme type un petit nombre d'arbres de la plantation dûment préparés par le cantonnier et de convenir de l'application d'un prix pour l'exécution du même travail à un plus grand nombre de sujets.

» Dans certains cas il sera préférable aussi de recourir à des tâcherons de la région pour l'exécution des repiquages dans les chaussées pavées plutôt que d'en faire l'objet de travaux à exécuter, en dehors du forfait, par l'entrepreneur de l'entretien.

» Le cantonnier doit être présent sur la route à l'endroit qui lui est assigné par le Conducteur et doit être à sa besogne pendant la totalité des heures indiquées par l'Administration comme heures de présence.

» Même pendant l'heure de midi il ne peut s'éloigner de plus de 500 mètres de son poste et il doit y laisser son guidon.

» La durée du travail effectif des cantonniers est fixée à 48 heures par semaine.

» Ce chiffre doit être considéré comme un minimum et une moyenne pour l'année entière.

» La durée des repas, pas plus que le temps nécessaire aux correspondances administratives incombant aux cantonniers, ne peuvent être pris sur ces 48 heures; de même les déplacements pour se rendre au travail, et ceux que doit faire le cantonnier pour se rendre dans les bureaux d'un bourgmestre, d'un officier du Ministère public, ou encore chez un particulier, par exemple pour faire acter un procès-verbal, une constatation, ou pour signaler une transgression des règlements, etc., ne sont pas considérés comme travail effectif.

» Le cantonnier doit être présent sur la route pendant les heures réglementaires de travail, quelle que soit l'inclemence du temps. Il peut être autorisé à se faire des abris fixes ou portatifs le long des routes.

» L'application de ce nouveau système à un nombre de cantons d'abord restreint et graduellement croissant, aura cet avantage que l'expérience acquise permettra d'apporter dans son application, au fur et à mesure de son extension, telles améliorations qui seront reconnues opportunes.

» A cet effet MM. les Ingénieurs en chef voudront bien faire rapport à la fin de chaque semestre sur les résultats obtenus en formulant telles propositions que le pratique vous suggérera en vue d'obtenir que l'organisation nouvelle donne le meilleur rendement possible. »

» *Le Ministre,*

E. ANSELE, »

VI.

Nous abordons une autre question importante pour la circulation des voitures rapides et le développement touristique dans notre pays. C'est celle de la signalisation des routes.

On ne l'ignore pas, les anciennes bornes kilométriques, les poteaux indicateurs et les plaques murales ne peuvent plus suffire, en ces temps de rapides communications.

L'Administration des Ponts et Chaussées le faisait observer avec raison dès mars 1910.

« Les caractères de cette signalisation sont en général trop petits pour être lus au passage et sans arrêt par les conducteurs de véhicules à allure rapide; de plus, la multiplicité des inscriptions d'une plaque murale en rend la lecture très difficile; enfin, la signalisation n'est pas assez complète et permet encore trop d'erreurs de route. »

» Il ne peut évidemment pas être question de supprimer les indications actuelles de localités, de directions et de distance, qui doivent au contraire rester l'objet d'un entretien attentif et constant; mais il faut adjoindre à cette signalisation, et indépendamment d'elle, un système d'inscriptions placées en des endroits bien apparents, inscriptions visibles et lisibles de loin, même en vitesse, et telles qu'aucune erreur de route ne soit plus possible.

» Depuis la libération de notre territoire, les armées alliées et surtout l'armée belge ont placé en divers points de nos grandes voies de communication des écritaux qui peuvent servir de type pour la signalisation en vue.

» Le Département de la Guerre a fait remise à l'Administration des Ponts et Chaussées des inscriptions qui ont été ainsi placées par ses services: ces inscriptions doivent être entretenues désormais et au besoin renouvelées par vos services. »

Voici les instructions prescrites par l'honorable Ministre des Travaux Publics, le 29 mars 1920 :

» Il y aura deux sortes de panneaux avec inscriptions :

» 1^o *Panneaux de signalisations des localités traversées.*

Ils indiqueront le nom des localités importantes traversées, jalonnant les grands itinéraires; ils seront placés face à la route, de préférence sur le pignon d'un immeuble à l'entrée et à la sortie de la localité, et ne porteront pas la flèche de direction.

» Leur forme sera rectangulaire. Les inscriptions seront faites en lettres noires sur fond blanc. La hauteur des panneaux sera de 0,™55 au moins et leur longueur variable selon l'étendue des inscriptions.

» 2^o *Panneaux de direction.*

» Ces panneaux indiqueront en règle générale le chef-lieu de province ou le cas échéant la grande ville ou la localité importante vers laquelle se dirige la route; ils seront complétés par une flèche placée en-dessous de l'inscription et indiquant la direction à suivre. Ces panneaux seront placés de préférence sur poteaux ou sur un arbre, à chaque endroit de la route où une hésitation peut naître chez le touriste, sur la direction à prendre; ils auront donc leur raison d'être aussi bien, sinon plus, dans la traverse des agglomérations qu'aux carrefours en rase campagne; ils n'indiqueront d'ailleurs aucune distance, de façon à ne pas compliquer la lecture.

» Leur forme sera également rectangulaire. Les inscriptions seront peintes en blanc sur fond bleu foncé. La flèche aura 0^m75 de longueur au moins. La hauteur des panneaux sera de 0^m70 au moins et la longueur variable.

» Pour la question des langues, voici la règle à suivre; en pays wallon les écriteaux donneront le nom français des communes, en pays flamand et dans les arrondissements de Bruxelles et de Louvain, ils donneront le nom flamand et français ».

Ce système est excellent et a rendu de signalés services. Aussi s'ingénie-t-on à vouloir le perfectionner; plusieurs de nos collègues ont exprimé des vœux à ce sujet.

D'aucuns auraient désiré voir ces panneaux indiquer non seulement la localité traversée et la grande ville vers laquelle la route se dirige, mais encore les villes ou villages limitrophes de la commune où l'inscription se trouve établie. Satisfaire à ce desideratum eut entraîné pour la plupart des panneaux des dimensions par trop considérables. Tels qu'ils existent actuellement ils sont déjà suffisamment grands et, dans bien des cas, l'administration a éprouvée de sérieuses difficultés pour obtenir le concours des propriétaires, des administrations, etc., propriétaires des immeubles devant lesquels on doit les établir.

Tout au plus y aurait-il utilité sur les panneaux de direction à indiquer en dessous du nom de la grande ville vers laquelle la flèche se dirige, en plus petits caractères, le nom de la première localité à rencontrer.

Nous n'appuyons que très légèrement cette suggestion. Elle ne peut être évidemment acceptée que si elle ne nuit pas à l'indication principale.

Mais nous donnons notre assentiment le plus complet à cette observation judicieusement faite par un de nos collègues : L'État devrait étudier avec le plus grand soin la création, autour de certains carrefours où est particulièrement dangereuse la circulation des automobiles, l'établissement de servitudes de non-plantation.

VII.

Une réforme est désirée, dont l'on a parlé à bien des reprises : c'est la généralisation de la compétence du Service des Bâtiments Civils.

Cette section de l'Administration des Travaux Publics a normalement dans ses fonctions, le soin d'effectuer les constructions civiles et l'entretien des bâtiments de l'État. Pour remplir cette mission, elle est admirablement outillée et dispose d'un cadre de techniciens de haute valeur dirigeant un ensemble de fonctionnaires bien dressés. Ce corps d'ingénieurs, d'architectes et de praticiens est apprécié et envié de l'étranger.

Pourquoi donc ne pas centraliser entre ses mains la totalité des constructions dont l'édification incombe à l'État ? Cette unification n'aurait-elle pas, pour nos finances publiques, les plus heureux résultats ?

Poser la question c'est, selon nous, la résoudre.

Une telle réforme ne se heurte, en somme, qu'à une seule difficulté : la résistance des services supérieurs des autres départements.

Ne croit-on pas le moment venu de briser ces obstacles et d'entrer résolument

dans une voie logique et rationnelle, hautement favorable à la bonne exécution des travaux et permettant de réaliser de sérieux bénéfices pour la caisse de l'État ?

Examinons rapidement la situation actuelle :

Presque tous les Départements ont à effectuer des constructions et des travaux d'entretien importants.

Le Ministère des Sciences et des Arts doit édifier des écoles normales ; le Ministère des Finances, les bâtiments des conservations d'hypothèques, de l'administration des contributions, du service des douanes, etc. Or déjà, ces deux Départements ont confié à notre Service des Travaux Publics le soin d'exécuter leurs constructions et de veiller à leur entretien.

Pourquoi les autres ne suivent-ils pas cet exemple ?

Citons les principaux :

Le Département de la Justice a tout un service pour la construction et les réparations des palais de justice, des églises, des prisons, maisons de refuge, écoles de bienfaisance, etc.

Le Ministère de la Défense Nationale doit utiliser les services du génie pour construire les casernes, dépôts, hôpitaux militaires. Il y consacre des sommes considérables : en dehors des crédits ordinaires, il a à sa disposition, pour cette seule année 1923, des crédits des dépenses extraordinaires s'élevant d'après nos relevés, à 35,670,000 francs. Pourtant le casernement des gendarmeries n'est-il point déjà confié au Département des Travaux Publics ?

Il suffit encore de parcourir les budgets des Chemins de fer, des Postes et des Télégraphes pour y voir les sommes très importantes affectées aux constructions et entretiens de bâtiments. Là encore ce sont des services spéciaux qui se chargent de cette mission.

La Section Centrale engage le Gouvernement à réaliser courageusement l'unification de ces multiples organismes et à confier la charge et la direction de ce formidable ensemble de Constructions à l'Administration technique des Bâtiments Civils dépendant du Ministère des Travaux Publics.

Il ne serait nullement malaisé de faire entrer dans le sein et la hiérarchie de cette organisation étendue, les compétences civiles qui, en cette matière, dépendent actuellement des autres ministères.

*
* *

L'ensemble du budget a réuni une majorité de votes approbatifs dans toutes les sections de la Chambre. Au total 69 voix se sont prononcées pour son adoption, 42 contre.

La Section centrale, composée des membres de la Commission des Travaux Publics auxquels s'étaient adjoints les six rapporteurs des sections, vous propose, par 7 voix contre 2, de l'admettre tel qu'il a été dressé.

Le Rapporteur,

FERNAND GOLENVAUX.

Le Président,

LOUIS BERTRAND.



(22)

(1)

(Nr 167.)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 21 FEBRUARI 1923.

BEGROOTING VAN HET MINISTERIE VAN LANDBOUW EN OPENBARE WERKEN VOOR HET DIENSTJAAR 1923 (1).

TABEL B.

Dienst der Openbare werken.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER GOLENVAUX.

MIJNE HEEREN,

Voor de diensten der Openbare Werken, vraagt de Begrooting voor 1923, door de Regeering ingediend, een gezamenlijk bedrag van credieten, namelijk :

Voor de gewone uitgaven	fr.	81,476,540
Voor de uitzonderlijke uitgaven		2,576,095
Te zamen.		fr. 84,052,635

In 1922, bedroegen diezelfde credieten onderscheidenlijk
fr 84,447,590 en fr. 8,397,350 fr. 92,844,740
Of eene vermindering voor 1923 van 8,792,105

Indien wij de onderdeelen nagaan van de voorzienene uitgaven voor het loopende dienstjaar, stellen wij vast dat :

(1) Begrooting, n^o 4-VIII.

(2) De Commissie, voorgezeten door den heer Bertrand, bestond uit :

1) *De leden van de Bestendige Commissie der Spoorwegen, Telegrafen en Openbare werken* : de heeren Bertrand, voorzitter, Ausele, Bouchery, Brassine, Braun, Ceulenaere, Goetgebuer, Golenvaux, Lemonnier, Moury, Pepin, Poncelet, Robyn, Schaetzen, Uytroever en Van Isacker.

2) *Zes leden door de Afdelingen benoemd* : de heeren Ozeray, Lemonnier, Golenvaux, Vanden Eynde en Verachtert.

De gewone uitgaven betrekking hebben op :

a) Jaarwedden van werkzaamheid en beschikbaarheid der ambtenaren, beambten en dienstpersoneel van het hoofdbestuur, hulpelden, familie- en woonstvergoedingen, vergoedingen voor buitengewoon werk, honoraria en reiskosten der advocaten van het Departement, kunstraadsheer, hooger Comiteit van toezicht	fr. 2,742,000
b) Beheer van bruggen en wegen in de provinciën : algemeene zaken, congressen, toelagen, telefoon, allerhande tentoonstellingen, dienstmotorvoertuigen, -motorrijwielen en -rijwielen, uitgave van de <i>Annalen der Openbare Werken</i> .	566,000
c) Onderhoud, verbetering en beplantingen der wegen .	24,000,000
d) Burgerlijke gebouwen : onderhoud en herstellingen van de paleizen, hotels en monumenten toebehoorende aan den Staat, openbare feesten en plechtigheden, verwarming, verlichting, reiniging, waterdienst, meubilering, telefoon, belastingen, huurgelden, enz.	4,602,000
e) Kazerneering der gendarmeries : Onderhoud, herstelling, vernieuwing, meubilering, huurgelden, opeisching, telefoon.	1,500,000
f) Onderhoud, verbetering, bestuur, exploitatie der vaarten, rivieren, polders, bevoeiingen in de Kempen .	14,500,000
g) Gewoon en buitengewoon onderhoud, verbetering, bestuur, bebossching der domeindruinen ; havens, kusten, lichttorens en bakens	7,500,000
h) Vlotmaken en vernietigen van gezonken schepen, zoowel binnen de vaarwaters als in de havens en aan de kust ; herstelling van veroorzaakte beschadigingen . . .	800,000
i) Personeel van Bruggen en Wegen, van de Burgerlijke gebouwen en van de kazerneering der gendarmerie : jaarwedden, maandelijksche vergoedingen van het personeel, familie- en woonstvergoedingen. — Kantoorkosten .	24,622,940
j) Jaarwedden van beschikbaarheid. — Pensioenen en hulpelden	643,000

De uitzonderlijke uitgaven hebben betrekking op buitengewone onderhoudswerken, verbeteringswerken, studiën die niet van regelmatig aard zijn ; ziehier die welke voorzien zijn :

a) Buitengewone werken tot onderhoud, verbetering der geschiktmaking van paleizen, hôtels, gebouwen en monumenten, toebehoorende aan den Staat of gebouwd door dezen.	1,630,000
b) In orde brengen der Koninklijke woningen	543,000
c) Bouwen, geschiktmaken, uitbreiding, verbetering, huur, bemeubeling der lokalen van den dienst der gendarmeriekazerneering	310,000
d) Commissies belast met de studie der vraagstukken	

betreffende de inrichting van de omstreken van Antwerpen en Gent	50,000
e) Terugbetaling van het saldo van het voorschot aan het Economaat van het Ministerie van Openbare Werken het Ministerie van Nijverheid en Arbeid, namelijk het bedrag van het tekort van dit thans gelijkwideerd Economaat	21,095

*
* *

De vergelijking tusschen de door het Departement van Openbare Werken voor 1923 aangevraagde credieten en die welke het de twee vorige jaren heeft bekomen, geeft ons gunstige vooruitzichten.

De begrooting der gewone uitgaven is onbetwistbaar verbeterd. Van 91,587,700 frank in 1921, is zij gedaald tot 84,447,390, in 1922, om dit jaar nog verminderd te worden tot op 81,476,540 frank.

De verminderingen op het vorige dienstjaar bedragen dus uit dien hoofde de som van 2,975,830 frank. Wij moeten daarenboven vermelden, dat de artikelen 14 en 16 echter de onderhavige begrooting bezwaard hebben met 800,000 frank nieuwe uitgaven voor het weder vlot maken der gezonken booten; deze credieten waren vroeger ten laste van de begrooting der Uitgaven voor Order.

Zelfde bevinding voor de uitzonderlijke uitgaven. Deze, zooals wij in ons verslag van verleden jaar deden opmerken, zijn een onvermijdbaar gevolg van den oorlog die zwaar zal drukken op onze eerste naoorlogsche begrootingen.

Deze uitgaven voor werken die niet behooren tot loopende onderhoudswerken, mogen in de buitengewone begrooting geene plaats vinden. Zij zijn inderdaad, geen vermeerdering van 's lands uitrusting, geen nieuw middel om de Natie te verrijken; men mag ze echter ook niet verwarren met de gewone onderhoudswerken, daar zij zich niet normaal voordoen, omdat zij te wijten zijn aan uitzonderlijke omstandigheden, omdat zij, eens gedaan, niet meer moeten vernieuwd worden tenzij er zich een nieuwe uitzonderingsomstandigheid voordoet.

Het besluit moet zijn : daar deze uitgaven, eens gedaan zijnde, de toekomstige begrootingen niet meer bezwaren, er ieder jaar moet naar gestreefd worden om dezelve te verminderen en zoodra mogelijk te doen verdwijnen.

Het Departement, op dien wensch ten volle ingaande, heeft deze uitzonderlijke uitgaven in aanzienlijke mate verminderd. Van 8,397,330 frank, in 1922, zijn zij dit jaar teruggebracht op 2,576,095 frank.

*
* *

Het programma der onontbeerlijk uit te voeren openbare werken, zoowel voor wat de uitrusting van België betreft als voor het herstel der oorlogs-

rampen, kan slechts verzekerd worden door de loopende begrooting alleen van het Departement.

De Buitengewone Begrooting en de Begrooting der verhaalbare uitgaven ter uitvoering van de Vredesverdragen stellen, dit jaar, opnieuw zeer aanzienlijke sommen ter beschikking van het Ministerie van Openbare Werken.

Wij meenen dat het gewenscht is het bedrag dezer Buitengewone credieten reeksgewijs aan te duiden.

De Begrooting der Buitengewone Uitgaven voorziet voor de uitrusting, tegemoetkomingen ten bedrage van 171,445,000 frank, welke als volgt worden verdeeld :

Banen, bruggen en verbindingen, met inbegrip van de onteigeningen fr.	38,000,000
Werken aan de burgerlijke gebouwen van den Staat	2,055,000
Kazerneering der Gendarmerie	5,740,000
Rivieren en Vaarten. Onteigeningen en werken	73,570,000
Werken aan de zeevaartinrichtingen en de kust	52,100,000

De Begrooting der Verhaalbare Uitgaven verleent, harezijds, voor de herstellingswerken die het gevolg zijn van den oorlog, credieten tot beloop van 41,667,500 frank, verdeeld als volgt :

Banen en Verbindingen fr.	8,500,000
Burgerlijke gebouwen	761,500
Kazerneering der Gendarmerie	2,018,000
Rivieren en Vaarten	23,673,000
Havens en Kust	6,715,000

Met zorg hebben wij deze onderscheidene posten onderzocht, welke over het algemeen omstandig beschreven zijn in de bijlagen der begrootingen. Wij hebben niet bevonden dat een gedeelte van de gewone uitgaven zou ontdoken zijn, en meenen dus te mogen beweren, dat de begrooting welke u tot onderzoek wordt voorgelegd, oprecht is en den toestand onzer loopende lasten werkelijk weergeeft.

II.

Hier rijst eene vraag welke door een onzer collega's werd gesteld :

Zijn de verminderingen op de begrooting gebracht, gepaste bezuinigingen? Werden zij niet grootendeels op onderhoudskosten van onontbeerlijken aard gedaan? En zijn zij dienvolgens, ofschoon uitgaande van een te verbiedigen bekommring om besparing, geene schadelijke bezuinigingen?

Het is klaar dat de buitensporige inkrimping der noodzakelijke onderhoudskosten, eene bezuiniging wezen zou, die feitelijk duur komt te staan.

Wij meenen niet, dat het Departement van Openbare Werken buitenmate

aan dit gebrek heeft toegegeven welke licht eigen wordt aan de besturen die aan de verbetering van 's Rijks begrooting de medewerking willen verleenē, welke dringend door den Minister van Financiēn wordt gevraagd.

Vooreerst zou men aan genoemd Departement niet kunnen verwijten, dat het de bestuurskosten van algemeenen aard heeft verminderd; integendeel, daarvoor moeten wij het Departement gelukwenschen.

De achtbare Minister van Openbare Werken had, laatstleden jaar, verklaard, dat hij besparingen zou doen op den dienst der automobielen en maatregelen zou nemen om de getalsvermeerdering van het personeel te keer te gaan. Deze beloften werden gehouden en op menigen post de begrooting vindt men de heilzame financieele gevolgen van de afdanking van sommige tijdelijke nutteloos geworden beambten en van de afschaffing van bijzondere diensten, hetgeen voor gevolg had dat het aldus beschikbaar personeel overging tot de ambten welke op normale wijze openvielen. Eene andere besparing sproot voort uit de afschaffing der verblijfsvergoedingen voor de beambten die kosteloos een Staatsgebouw betrokken of eene verblijfsvergoeding genoten; deze gunst kon geenszins gebillijkt worden.

De aanwerving der beambten voor den dienst heeft onder deze wijze maatregelen niet geleden, omdat de Regeering, anderzijds, sommige wenschen heeft ingewilligd, waarvan de achtbare Minister van Openbare Werken zelf de gegrondheid had erkend.

De verslaggever voor den Senaat en wij zelf hadden krachtadig de verbetering van den toestand der ingenieurs van bruggen en wegen voorgestaan; immers de aanwerving van die ambtenaren werd zeer bezwaarlijk.

De achtbare Minister had nadrukkelijk gezegd, dat hij vanzins was hunne wedde te verhoogen, welke niet in verhouding stond tot de kennis welke van hen wordt geëischt, het belang der diensten welke zij moeten waarnemen, en de leidingsbevoegdheid, den ondernemingsgeest en het beleid, door de uitoefening van hun ambt gevergd.

Met genoegen stellen wij vast, dat een nieuwe wedderooster op het technisch personeel werd toegepast. Daaruit sproot eene vermeerdering van 500,000 frank voort in de uitgaven op artikel 17 der begrooting voorzien. Deze uitgave is feitelijk eene winst, want men kan niet genoeg aanmoediging geven voor de zware taak der keurbeambten wier verstandige bedrijvigheid voor 's Rijks financiēn veel profijt en voordeel opleveren kan.

*
* *

Laten wij thans de voornaamste bezuinigingen onderzoeken, welke werden gedaan op de onderhoudskosten van het Staatsdomein, onderhoud dat ten laste valt van het Departement van Openbare Werken, en laten wij nagaan of de besparingen geen nadeel kunnen toebrengen aan den goeden staat en de goede werking van dezen nationalen rijkdom.

Wij bevinden, dat het gewone onderhoud der banen — artikel 10a — van 20,000,000 op 17,500,000 frank werd verminderd. Om echter volkomen

nauwkeurig te zijn, moeten wij bekennen dat sommige posten van hetzelfde artikel, daarentegen, werden verhoogd :

10c) Beplantingen, 200,000 frank vermeerdering ;

10e) Wielrijdersbanen, 200,000 frank vermeerdering ;

10f) Werken buiten de overkomsten tot onderhoud, 100,000 frank vermeerdering.

't Is niettemin waar, dat de algemeene post voor onderhoudskosten — zuiver gewone uitgaven — der banen van 26,000,000, in de begroting voor 1922, tot 24,000,000 thans is gedaald.

Rechtuit gesproken, schijnt die vermindering in den bestaanden toestand buitensporig.

Wanneer het goede onderhoud van onze wegen, dank zij de uitzonderlijke en buitengewone herstellingen, die zeer belangrijk zijn, er niet tijdelijk moet door lijden, denken wij toch dat het gevaarlijk zou zijn in normale tijden dit gewoon crediet te behouden; wij meenen dat het beduidend zou moeten verhoogd worden.

Ziehier de redenen die het Beheer aanhaalt om die vermindering, zooveel als 't eenigszins kan, te verklaren :

Om zijne uitgaven niet te vermeerderen, voorziet het elk jaar, onder vorm van overeenkomsten tot onderhoud, de uitvoering van dezelfde hoeveelheid werk aan bepaalden prijs, zoowel voor het beharden als voor het bestraten.

Welnu, de begrootingsvoorstellen die men thans bespreekt, werden opgemaakt toen op een oogenblik, dat de prijs der materialen en het arbeidsloon aan 't dalen waren en zich schenen te stabiliseeren op een bedrag nog beneden het bedrag dat alsdan was aangenomen.

Welnu, voor de uitvoering in 1923-1924 van dezelfde hoeveelheden als deze voorzien voor 1922-1923, zou het voldoende wezen mindere credieten te voorzien dan deze gebruikt voor dit dienstjaar. Het zou moeilijk zijn de vermindering, uit dien hoofde te berekenen, in juiste cijfers te bepalen : het Beheer nam aan dat zij ongeveer 10 t. h. kon zijn van het geheel bedrag van het vorige crediet.

Het wil nochtans op twee belangrijke punten voorbehoud maken : de credieten tot nu toe verkregen voor het gewoon onderhoud, zijn altijd zeer onvoldoende geweest om dit onderhoud op doelmatige wijze te verzekeren, met andere woorden, om ieder jaar de noodige hoeveelheden werken uit te voeren zoodanig, dat na een zekeren tijd al de steenwegafdeelingen zouden vernieuwd zijn, heel en al, maar bij achtereenvolgende gedeelten. Dit moet natuurlijk leiden tot grootere jaarlijksche uitgaven onder vorm van buitengewone credieten, daar men niet alleen te zorgen heeft voor 't herstel der versleten steenwegen, maar ook voor eene bestrating die langer weerstand biedt en bijgevolg duurder kost.

Eene andere reden vloeit klaarblijkend voort uit de jongste geweldige spanning van den wisselkoers : daaruit volgt stijging der duurte van de materialen en van de levensmiddelen en dienvolgens ook van den handenarbeid.

Over het algemeen kan men vaststellen, dat het arbeidsloon in de onderscheidene ambachten naar verhooging streeft ; doch vermits het Bestuur der

Wegen de aanbestedingen voor het loopende jaar noch niet heeft gedaan, zou men de hoegroothed dezer stijging bezwaarlijk nauwkeurig kunnen bepalen. Moest echter deze stijging gebeuren in de mate welke men voorziet, dan zal het Bestuur der Wegen tegenover merkelijke moeilijkheden komen te staan in het beheeren van het geringe crediet voor onderhoudskosten.

Het Algemeen Bestuur van Bruggen en Wegen vestigt bovendien onze aandacht op het volgende punt : indien de credieten het toelaten, zal het Bestuur van Wegen, in de mate van het mogelijke, door middel van de gewone begrooting, sommige gootjes die dwars over de steenwegen lopen, afschaffen, daar zulks een wezenlijk gevaar oplevert voor het snelle vervoer.

Blijkt het niet klaar uit deze beschouwingen, dat het voorzichtig ware geweest het crediet op het bedrag van het vorig dienstjaar te behouden?

* * *

Het crediet voor herstellingswerken en verbetering en aan de Burgerlijke gebouwen, op artikel 11 voorzien, wordt insgelijks met 173,000 frank verminderd.

Deze vermindering wordt aldus onderverdeeld :

a) 100,000 frank, vermindering aangebracht op littera a) der toelichting van de begrooting, ten gevolge eener zeer strenge herziening van het crediet voor het onderhoud der Burgerlijke gebouwen ;

b) 73,000 frank, vermindering aangebracht op littera e) der toelichting, tengevolge van de overdracht op de begrooting der verhaalbare uitgaven, van den huurprijs der gebouwen welke de Staat ter beschikking van den Dienst der verwoeste gewesten heeft gesteld.

Het crediet van 1,500 000 frank, gevraagd bij artikel 12, voor de onderhoudskosten van de kazerneering der gendarmeriën, bedraagt 209,000 frank minder dan dit toegekend voor het jaar 1922.

Het beheer geeft als reden daarvan op dat, de herstellingswerken tot hiertoe uitgevoerd aan de gebouwen der gendarmerie toelaten de onderhoudskosten in 1923 aanzienlijk te verminderen, en dat, anderzijds de instelling der pas opgerichte gendarmeriebrigades werd verdaagd.

Het is echter waarschijnlijk, dat het aangevraagde crediet zal moeten vermeerderd worden, ten gevolge van de toepassing der nieuwe huishuurwet die zou pas door de Kamers werd aangenomen.

III

Om te voldoen aan den wensch van een onzer collega's, geven wij hier een nadere toelichting van het crediet van 1,650,000 frank voorzien bij artikel 31 van het hoofdstuk der uitzonderlijke uitgaven voor de paleizen, hotels, gebouwen en monumenten behoorend aan of gehuurd door den Staat, waarvan het onderhoud verzekerd wordt door het Departement van Openbare Werken.

Deze uitzonderlijke werken tot onderhoud en verbetering zijn aangegeven per provincie. Zij zijn verdeeld in twee reeksen : herstellingen aan de burgerlijke gebouwen en herstelling van de electrische inrichtingen.

BURGERLIJKE GEBOUWEN.

Provincie Brabant :

Justitiepaleis van Brussel :

a) Inrichting der bureelen, schilder- en tapisseerwerk	fr. 13,000
b) Herstelling der hellingen rond het Paleis, enz.	100,000

Staatstuinbouwschool te Vilvoorde :

a) Heropbouw van den muur rond den boschtuin	40,000
b) Herstelling en verandering van de ijzeren deuren en bouw van vier kantzuilen in metselwerk	5,000

Puinen der abdij van Villers :

Versterking van de meest bedreigde deelen der puinen	35,000
--	--------

Hotel, Middaglijnsstraat, gebruikt voor den dienst van het Centraal Bestuur van het Ministerie van Landsverdediging :

Werken van ophooging langs de straat, met inbegrip van de electrische installatie	120,000
---	---------

Handelsmuseum.

Gedeeltelijke nieuw dak	13,000
-------------------------	--------

Koninklijk Muziekconservatorium.

Geheele vernieuwing van de dakbedekking van het hotel van den Bestuurder	25,000
--	--------

Aanmerkingen.

Men zou eveneens onverwijd de bedekking van een gedeelte der kroonlijsten, der houten stermbets van de twee vleugels der gebouwen geheel moeten vernieuwen. Dit werk wordt geschat op 160,000 frank.

De Dienst meent echter dat de uitgave zou kunnen uitgesteld worden tot in 1924, met zich nu te beperken tot voorloopige herstellingen.

Monument op de Martelaarsplaats :

a) De toestand van het monument eischt aanzienlijke herstellingen	6,000
b) Vernieuwing van de panneelen om het beeldhouwwerk tegen de vorst te beschutten	3,500

Kruidtuin van den Staat.

Aanleggen van centrale verwarming.	20,000
------------------------------------	--------

Paleis van het Jubelpark :

Rechtervleugel :

Herstellingswerken en inrichting van de gebogen galerij op de verdieping van het oudheidkundig paviljoen, na het overbrengen van de verzamelingen in de nieuwe lokalen van de Nerviërslaan.

Verschillende herstellingswerken aan de pleisterlagen en de zolderingen, alsmede aan het schilderwerk van al de lokalen van het paviljoen, na het overbrengen van de verzamelingen.	25,000
---	--------

Rechtervleugel.

Herstelling van het plafonneer- en schilderwerk, enz., van de lokalen van het hoekpaviljoen en van de zaal op de eerste verdieping der vroegere afdeeling van oud België	10,000
Voor de twee vleugels van het Paleis :	
Opnieuw voegen met « Bertagna » of met cementmortel van de steenen van de onderbouw, de kroonlijsten, enz., van de paviljoenen der museums	50,000
Paleis der Academiën :	
Hernieuwing van zekere gedeelten der leien daken en der zinken dakgoten	30,000
Museum van Natuurkunde :	
Herstelling van de dakgoten en dakvensters der gebouwen van den nieuwen vleugel	60,000
Munthotel :	
a) Herstelling, herbouw en verschillende veranderingen aan de daken van de hoofdgebouwen langs de Munthotelstraat, de Overwinningstraat en een gedeelte van de Moskowastraat	50,000
b) Inrichting der lokalen van het hoofdgebouw bestemd voor woningen, en herstel van het schilderwerk langs den buitenkant op het hout- en hekwerk	25,000
c) Hernieuwing van de daken met lichte metaalgebinten van het ongebruikt geworden affineergebouw, thans magazijn.	50,000
d) Aanleggen van stoomverwarming	80,000
Te zamen	<u>764,500</u>

Provincie Oost-Vlaanderen.

Inrichting van dakkamers tot archievenkamer in het Justitiepaleis, te Gent.	100,000
Moderniseering en uitbreiding van de centrale verwarming in de Normaalschool voor onderwijzers	57,000
	<u>157,000</u>

Provincie Luik.

Aanleggen van de centrale verwarming in de vergaderzalen van den Provincieraad, 30,000 frank als bijdrage in de kosten die zijn :	60,000
Puinen van Franchimont.	
Verscheidene werken volstrekt noodzakelijk voor de veiligheid der bezoekers en om de puinen tegen vernieling te beschermen	6,000
Ophooging en inrichting der zolders van het Hotel der Belastingen, te Luik	50,000
Verwarming der voornoemd lokalen	10,000
Staatslandbouwschool te Hoci. Aanleggen van centrale verwarming	50,000
	<u>146,000</u>

Provincie Limburg.

Geschiktmaking van twee huizen bestemd als woongelegenheid voor de tolbedienden, te Vroenhoven	5,800
--	-------

Provincie Henegouw.

Hotel der Staatsarchieven :	
Herstellingswerken aan het dak fr.	10,000
Normaalschool te Bergen :	
Aanleggen van centrale verwarming	120,000
Provinciaal Gouvernementsgebouw :	
Gedeeltelijke vernieuwing van het dak	6,000
Kasteel van Mariemont :	
Algemeene naziening en regeling der ketels en toestellen van de verwarming	5,000
	139,000

DIENST VAN DE ELECTRICITEIT.**Provincie Brabant.**

Werken tot verandering, uitbreiding en verbetering aan de elektrische inrichting der veeartsenijschool te Cureghem.	8,000
Veranderingen aan de inrichting der elektrische verlichting in de gebouwen van den <i>Moniteur Belge</i>	10,000
Werken tot aanleggen van de verlichting in de lokalen van het Legermuseum en in het Paleis van het Jubelpark. . .	26,000
Herstellingswerken aan de elektrische verlichting in de bureelen van de Hypotheekbewaarders, te Leuven.	5,000
Hernieuwing en herinrichting van de elektrische verlichting van het hotel van den Minister van Economische Zaken, Wetstraat, 28	50,000
Inrichting van private telefoon- en beltoestellen in het Rekenhof, Villa Hermosastraat.	5,000
Plaatsen van bliksemafleiders in het Rekenhof, Villa Hermosastraat	6,000
Uitbreiding van de inrichting der private telefoon- en beltoestellen in het Handelsmuseum.	7,500
Herinrichting en uitbreiding (na omwerking) van de elektrische verlichting in de Groote Hall van het Paleis der Academiën.	4,000
Plaatsen van bellen in de Musea van Oude Kunstnijverheid .	4,000
Hernieuwingswerken van de belinrichting in het Hotel van den Minister van Economische Zaken, 28, Wetstraat.	2,500
Omwerking van de controletoeestellen der nachtronden in het Museum van Schoone Kunsten en in de Bibliotheek .	10,000
Omwerking van de brandschellen in het Museum van Schoone Kunsten en in de Bibliotheek	8,000

Plaatsen van brandschellen in het Museum van Oude Kunst- nijverheid :	10,000
Dienst van Electriciteit en van Electro-mechaniek.	
Burgerlijke gebouwen in de provinciën.	

Provincie West-Vlaanderen.

Plaatsen van de elektrische verlichting in de Staatsnormaal- school, te Brugge.	50,000
--	--------

Provincie Oost-Vlaanderen.

Herstellingswerken aan de belltoestellen van het Bestuur van Bruggen en Wegen, Nederkouter, te Gent	6,500
--	-------

Provincie Limburg.

Plaatsen van de elektrische verlichting in het Provinciaal Gouvernementshotel, te Hasselt	40,000
--	--------

Provincie Luik.

Vervangen van de gasverlichting door de elektrische verlich- ting in de normaalschool, te Hoesi	20,000
--	--------

Provincie Henegouwe

Wijziging van de elektrische verlichting in het Domein van Mariemont	20,000
Electrische toestellen voor de pompen van het Domein van Mariemont	25,000

Provincie Namen

Werken tot verbetering en verandering van de elektrische inrichtingen van het Instituut van Gembloers.	8,000
Electrische verlichting in de burelen van het Provinciaal Gouvernement te Namen	10,000
	Totaal. 313,500
Onvoorziene uitgaven	126,500
	Totaal. 4,650,000

* *

Een lid heeft ons verzocht te vragen, wat de bedoelingen van de Regeering zijn inzake overneming van het kanaal van Blaton naar Ath ?

Ziehier wat werd geantwoord :

« De mogelijke overneming van de Dender en van het kanaal van Blaton naar Ath werd overwogen in 1920. Wegens de eischen van de vergunninghoudende maatschappij, moest daarvan worden afgezien. »

* *

In den loop van het onderzoek van de Begrooting door onze Afdeeling, werd eene aanmerking in het midden gebracht omtrent de inrichting van de bureelen bij het Hoofdbestuur.

Het personeel van het Algemeen Secretariaat telt 17 klerken en typisten; daarbij 2 tijdelijke bedienden, terwijl het aantal ambtenaren 17 bedraagt, waaronder 11 bureeloversten en bureelonderoversten.

Het Hoofdbestuur van Bruggen en Wegen is wat beter verdeeld. Voor 90 klerken, typisten en helpers is er een hooger personeel van 60 ambtenaren waarvan 27 bureeloversten en bureelonderoversten.

Zoo wij echter onze vergelijking verder drijven en het personeel nagaan van de buitendiensten van dit Bestuur over het geheele land verdeeld, dan komen wij tot eene veel grootere wanverhouding. Voor 498 klerken, zijn er slechts 113 oversten en onderoversten.

De Middenafdeeling was de meening toegedaan, dat de aandacht van het Parlement en van den achtbaren Minister van Openbare Werken wel eens op deze ongewone tostanden mocht worden gevestigd. Zij acht dat het aantal hoogere ambtenaren blijkbaar overdreven is bij het Hoofdbestuur. Rekening moet nochtans worden gehouden met zijne taak van leiding en controle; het is redelijk dat in zekeren zin de verhouding van het aantal hoogere ambtenaren tot dit der lagere bedienden sterker zij.

Het aantal dienstlieden voor het Algemeen Secretariaat schijnt ook zeer hoog.

Het bedraagt 16 personen.

Uit de verstrekte inlichtingen blijkt, dat het dienstpersoneel vermeld onder littera *a* van artikel 1 van het ontwerp der Openbare Werken bestaat uit de deurwaarders, boden, huisbewaarder, kantoorjongen en schoonmaaksters die noodig zijn voor den inwendigen dienst van het ministerieel hotel en voor de bureelen van het Kabinet en van het Algemeen Secretariaat.

Deze dienstlieden staan vermeld onder de rubriek : « Algemeen Secretariaat », omdat hunne wedden en bijkomende vergoedingen ten laste komen van het crediet voorzien bij littera *a* van hoogerbedoelde tabel.

*
* *

De Middenafdeeling legt nadruk op de groote voordeelen die voor al de departementen van den Staat zouden voortspruiten uit de eenmaking van den dienst der drukwerken en kantoorbehoefden. De oprichting van een centraal econoomaat, dat wel uitgerust en op bezuinigingen bedacht zou zijn, zou groote winst afwerpen.

Waarom is het noodzakelijk, dat elk Departement er een eigen boekerij op nahoudt? Eene oordeelkundige centralisering zou niet alleen de beheerkosten verminderen, maar vele dure aankopen nutteloos maken. Deze hervorming, die eene onverdelgbare versnippering doet verdwijnen (buiten de onmisbare loopende documentatie) zou eene boekerij tot stand brengen, die veel voordeelijker zou zijn voor de studiën van het personeel.

Naar onze meening is er belang bij — zoo dit nog nodig mocht blijken —

op deze beide vraagstukken de aandacht te vestigen van het Technisch Comité door de Regeering gelast de hervorming van de bestuurlijke diensten voor te bereiden.

IV.

Het vorig jaar, hebben wij de Regeering gewezen op den toestand van de opzichters van Bruggen en Wegen. In onderhavig verslag wijzen wij op de klachten die ons toekwamen vanwege de leden van de « Union professionnelle des dessinateurs du Ministère des Travaux publics ».

De aanwerving van deze zoo nuttige bedienden stuit op zulke schaarschte van candidaten, dat het Beheer nog slechts expeditionnaires kan aanwerven.

De ontoereikende loonstandaard schijnt ons de hoofdreden te zijn van het in onmin raken van eene loopbaan, waarvoor een keurpersoneel dient te worden aangeworven.

Vóór den oorlog stonden de wedden van de teekenaars bij Openbare Werken gelijk met die van de conducteurs van Bruggen en Wegen alsook met de wedden van hunne collega's bij het Departement van Spoorwegen.

Uit de vergelijking van den tegenwoordigen toestand van deze verschillende Staatsambtenaren blijkt hoe dit evenwicht thans verbroken is.

Conducteurs van Bruggen en Wegen.

GRADEN.	JAARWEDDEN.			
	Minima	Maxima		
Conducteur van 3 ^e klas	5,500	6,100	1 verhooging van	fr. 600
— van 2 ^e —	6,700	7,300	1 —	600
— van 1 ^e —	7,900	9,700	3 —	600
Hoofdconducteurs van 2 ^e klas	10,300	12,100	3 —	600
— van 1 ^e —	12,700	14,500	3 —	600

Teekenaars bij de Spoorwegen.

Teekenaars van 2 ^e en 1 ^e klas	5,100	7,600	{	1 verhooging van	fr. 700
				3 —	600
Bureelonderoversten van 2 ^e kl.	8,200	9,600	2	—	700
— — van 1 ^e kl.	10,300	10,900	1	—	600
Bureeloversten-teekenaars .	10,300	12,200	{	1 —	700
				2 —	600
Hoofdteekenaars-bureeloversten van 2 ^e klas	10,900	11,500	1	—	600
— 1 ^e klas	12,200	15,000	{	1 —	800
				2 —	1,000

Teekenaars bij de Openbare Werken.

Teekenaars.	4,500	7,700	8 verhoogingen van	400 fr.
Bureelonderoversten teeken.	8,000	9,000	2 » »	500 fr.
Bureeloversten-teekenaars .	9,500	11,000	2 » »	500 fr.
Hoofdteeken.-bureeloverst. .	11,500	12,900	4 verh.einde loopb.	600 fr.

Het Beheer van Openbare Werken heeft ons evenwel doen opmerken, dat vóór den oorlog de teekenaars begonnen met 1,800 frank, terwijl de klerken en de toezieners 1.600 frank als aanvangswedde trokken.

De teekenaars verloren echter dit kleine voordeel van zoodra zij benoemd werden tot tweede klerk-teekenaar en van dan af zetten zij hun loopbaan voort met denzelfden wedderooster als de bestuursklerken.

Thans trekken de teekenaars in 't begin 400 *frank* meer dan de klerken en de toezieners.

In hunne bevordering winnen de teekenaars *twee jaar* in, vermits zij één graad minder te overschrijden hebben om tot dezelfde eindwedde te komen als de klerken.

Zij kunnen heel hun loopbaan afleggen mits bij hun binnentreden het *enkel* examen van klerk-teekenaar af te leggen, terwijl de klerken *twee* examens moeten onderstaan (klerk en bureel-onderoverste) om al de bevorderingen te bekomen.

De toestand van de kaders der teekenaars is veel gunstiger dan deze van de bestuursklerken. Er zijn 49 ambtenaren teekenaars voor 30 bedienden in de kaders, hetzij eene verhouding van 163 t. h. In het kader der bestuursklerken zijn er 62 ambtenaren op 420 bedienden in de kaders, hetzij eene verhouding van slechts 15 t. h.

Het besluit van het Hooger Beheer van het Departement is deze :

« De toestand van de teekenaars is voordeeliger dan deze van de bestuursklerken en de toezieners. Het voordeel dat voor den oorlog slechts bij het begin van de loopbaan der teekenaars bestond, blijft nu den ganschen tijd voortduren.

» Het neemt niet weg dat deze loopbaan niet beantwoordt aan wat een goed teekenaar mag verwachten. Het gevolg daarvan is dat aanwerving uiterst moeilijk wordt en niet de uitslagen oplevert die ten voordeele van het Beheer zijn. »

Met voldoening stellen wij vast dat die kostbare rechtvaardiging van de klachten dezer nuttige helpers van een belangrijken dienst de aanvraag steunt die zij hebben ingediend.

De achtbare Minister van Openbare Werken, die den toestand van de andere ambtenaren van de buitendiensten van Bruggen en Wegen reeds heeft verbeterd zal, zonder twijfel, de billijke maatregelen treffen die noodig zijn ten aanzien van de teekenaars van zijn Departement.

De wedderooster door de Vakvereeniging van deze bedienden gevraagd is bescheiden, vermits hij nog blijft beneden dezen welke werd toegestaan aan de gelijksoortige ambtenaren van Spoorwegen.

Hij is beknopt saamgevat :

Teekenaars	5,000	8,000	6 verhoog. van 500 fr.
Bureelonderov. teeken.	8,500	9,500	2 verhoog. van 500 fr.
Bureeloversten teeken.	10,100	11,900	3 verhoog. van 600 fr.
Hoofdteekenaars { 2 ^{de} klas	12,500	15,100	1 verhoog. van 600 fr.
bureeloverst. van { 1 ^{ste} klas	15,800	14,500	1 verhoog. van 700 fr.

De aandacht van de Middenafdeeling werd ook berhaaldelijk gevestigd op den toestand der kantonniers.

Verschillende leden wezen er op dat zij vragen beschouwd te worden als Staatsagenten en verlangen dat hun het bekomen van een pensioen voor hen zelf en voor hunne weduwen en kinderen verzekerd zou worden.

Over het eerste punt is het advies van het Departement formeel : de kantonniers zijn werklieden. Schenkt men hun de hoedanigheid van Staatsagenten, dan moet men die ook toestaan aan de vele categorieën van werklieden in de verschillende Staatsdiensten. Die mogelijkheid is natuurlijk uitgesloten.

Wat het tweede punt betreft, werden de beloften, verleden jaar en de vorige jaren gedaan, als volgt ten uitvoer gebracht.

Sedert 1 Januari 1921, wordt eene jaarlijksche toelage als pensioen, bij twaalfden elke maand betaalbaar, verleend aan de kantonniers die ophouden hun werk te verrichten ten gevolge van :

- 1^o Leeftijdsgrens (66 jaar) ;
- 2^o Ziekte of lichaamsgebreken ;
- 3^o Arbeidsongeval.

Het reglement betreffende deze tegemoetkoming strookt met het reglement dat de kas der spoorwegarbeiders beheerscht.

De oudkantonniers, die het ambt hadden laten staan vóór dat deze maatregel werd ingevoerd, kunnen ook deze pensioentegemoetkoming trekken.

Ten einde een eventueel pensioen te verzekeren aan de rechthebbenden der kantonniers, werd hunne aansluiting bij de kas der spoorwegarbeiders bekomen. Deze aansluiting zal nog in den loop van dit jaar geschieden. Reeds werd aan de belanghebbenden aangekondigd, dat deze maatregel gaat toegepast worden.

Wij meenen dat het zal nuttig zijn breedvoeriger terug te komen op den toestand dezer arbeiders. Zoo b. v., wanneer wij de inrichting van het onderhoud onzer wegen gaan onderzoeken, zullen wij de gelegenheid hebben van hun dienst te spreken onder het enkel opzicht van wat hij voortbrengt.

V.

Thans willen wij de aandacht van het Parlement vestigen op onderscheidene belangrijke vraagpunten welke, inzonderheid, de afdeelingen der Kamer schenen belang in te boezemen.

Het eerste betreft den staat van onze wegen welke door het drukke verkeer zoo licht beschadigd worden, de gebrekkigheid van hun bestendig onderhoud en de ontworpen of gewenschte middelen om ze onberispelijk te maken.

De leden van de Middenafdeeling hebben de volgende bemerkingen en klachten doen hooren :

De wegenpolitie is niet streng genoeg. Het zou noodig zijn de ladingen der groote voertuigen tot het maximum te beperken, een genoegzame breedte

op te leggen voor de wielbanden der vrachtwagens en zware tractoren. Het dagelijksch werk der kantonniers schijnt weinig op te leveren. Men ziet hen niet, zooals in Frankrijk, bezig met het voorloopig herstellen der beschadigingen welke het zwaar gerij aan de bestrating toebrengt. Hun dienst schijnt zich te beperken tot een onafdoende toezicht waarvan het gevolg onbeduidend is.

De vraagpunten betreffende de wegenpolitie behooren veeleer tot de bevoegdheid van den Minister van Landbouw. Daar er een volledig verband bestaat tusschen dit Departement en dat waarmede wij ons thans bezig houden, aarzelen wij niet de uitgedrukte wenschen te steunen.

Wij zullen echter doen aanmerken, dat de oplossing van de door onze collega's uiteengezette bezwaren niet voor goed kan gevonden worden in eene beperking van de vervoerde vrachten. De behoeften van den koophandel, de steeds stijgende drukte van het vervoer, eischen dat men op dien weg niet te ver gaat.

Volgens ons, zou men, hoop en al, — behoudens zeldzame uitzonderingen, — het gebruik van metalen wielbeslag kunnen verbieden. Sommigen staan zelfs voor, de wielen in volle gummi te verbieden ! Is dit werkelijk niet overdrijven ? Onzes dunkens, zou men, zonder het uitsluitend gebruik van luchtbanden te eischen, ernstige verbeteringen kunnen bekomen met eene minimum-breedte der gummibanden op te leggen, naargelang het vrachtgewicht.

Doch bemerkt men niet dat het blijkbaar in het weerstandsvermogen van den weg is dat men, vóór alles, het heelmiddel tegen de kwaal moet vinden ?

Wij hebben dien aangaande het Bestuur van Bruggen en Wegen onderzocht. Ziehier wat de nieuwe methoden en werkwijzen zijn, die voortaan voor de herstelling van de wegen zullen moeten worden aangewend.

De bijzonderste wijziging gebracht in het aanleggen van de dekking der bestrate banen bestaat in eene vaste fundeering onder de bestrating, wanneer de baan door zware ruituigen bereden wordt of dat zij op dambaren grond is aangelegd.

Deze fundeering bestaat uit steenslag of oude kasseien ; soms ook bezigt men eene versleten bevloering die eerst wordt effen gemaakt.

Het Beheer heeft erkend dat de gewone bevloeringen niet genoeg weerstand bieden aan de zeer zware lasten op sommige groote banen : er werd dus besloten de op deze banen bestaande bestratingen geleidelijk te vervangen door kasseien.

Het Beheer tracht ook voordeel te halen uit de kasseien van klein formaat, die natuurlijk goedkooper zijn en die, op de fundeering gelegd, eene duurzame en berijbare baan uitmaken, mits de gebruikte materialen zeer stevig zijn.

Het heeft eenige proeven genomen met bevloering in speciaal beton en in asfalt-blokken, en wel met gunstigen afloop.

Naar aanleiding daarvan, vestigen wij de aandacht van de Kamer op de aangevangen en ontworpen werken op de baan Brussel-Namen : na hare herstelling zal deze baan een proefveld zijn waar men de betrekkelijke waarde zal kunnen nagaan van de gewone kasseien, van de kleine kasseien,

van de bevloeringen in asphalt-blokken, in rhoubenite en in soliditit, op het stuk van aanleg- en onderhoudskosten en weerstandsduur.



Algemeen wordt erkend dat het werk der kantonniers te wenschen overlaat.

De algemeene opgave van de werken aan deze bedienden toevertrouwd, in hijlage verschenen van het reglement van 1903 dat in ieders handen is, is een waar handboek, dat in twee-en-dertig bondige, duidelijk en klare formules, al de plichten van de kantonniers opsomt. Welke vooruitgang, zoo deze onderrichtingen trouw en stipt werden gevolgd !

Zou men, om een volledige uitslag te bekomen, het aantal dezer bedienden niet moeten vermeederen en hunne borgsom beperken ? Zou het veel eer niet passen dit verouderd stelsel van verspreid onderhoud te veranderen, dat niet meer strookt met de uitbreiding en de toeneming van onzen wegendienst ?

Naar deze laatste oplossing streeft het Departement van Openbare Werken en wij achten dat het volkomen gelijk heeft.

Een omzendbrief van Minister Anseele, d. d. 24 Mei 1921, heeft de grondslagen dezer hervorming vastgesteld.

Ziehier de voornaamste onderrichtingen :

« Aan de heeren Inspecteurs generaal en Dienstoversten der wegen,

» De uitslagen van het onderzoek waartoe werd overgegaan naar aanleiding van mijn schrijven d. d. 29 November l. l., deden mij ertoe besluiten den dienst der kantonniers van de wegen herin te richten door vermindering van het getal dezer bedienden en door de uitbreiding van de kantons in eene min of meer groote mate, volgens de belangrijkheid van den weg en de vereischten van het goed onderhoud van den steenweg en van wat daarbij hoort.

» Deze hervorming zal trapsgewijze geschieden, naarmate de regelen voor de pensionneering der kantonniers worden toegepast en door de nu reeds openstaande plaatsen.

» Daar waar eene dergelijke plaats openstaat, of openkomt door overlijden, ontslag, pensioen, zult gij voor de indeeling van den openstaanden kantondienst in aangrenzende kantons een voorstel moeten doen. Zooveel mogelijk zal de nieuwe indeeling derwijze moeten geschieden dat de kantonniers in het centrum van hun kanton wonen.

» De normale lengte die men in de toekomst moet trachten te bereiken is bepaald op ongeveer 17 kilometer; zij kan verschillen tusschen 14 en 20 kilometer, volgens de plaatselijke omstandigheden.

» Dienvolgens zal het werk der kantonniers over de verlengde kantons, hoofdzakelijk bestaan in het uitvoeren van enkel de kleine dringendste werken van gewoon onderhoud.

» In voorkomend geval kunnen zij belast worden met het toezicht over de werken aan de wegen.

» Voor de uitvoering van de onderhoudswerken der kasseiwegen en der fietswegen, evenals voor het goed onderhoud van al wat tot den steenweg behoort en het behouden in normaal profiel van de bermen, sloten, glooiingen, enz., evenals voor het meerendeel der onderhoudswerken van de beplantingen en uitzonderlijk voor de uitvoering van de herleggingen in den kasseiweg, kunt ge aan den kantonnier, in de mate van de strikte noodzakelijkheid en op gepasten tijd een of meer werklieden in de streek aangeworven, toevoegen.

» Ondanks deze toevoeging, moeten de kantonniers zelf de werken blijven doen zooals bepaald is in bovenstaand alinea 3.

Men moet vooral vermijden dat de kantonnier enkel optreedt als bewaker over deze werklieden; behalve in uitzonderlijke gevallen, door den conducteur te beoordeelen, moet hij zelf de hand aan het werk slaan om aldus op praktische wijze aan zijne helpers te toonen hoe het werk moet uitgevoerd worden.

« In sommige gevallen zal het nuttig zijn werkaannemers uit de streek aan te werven, die met één of meer werklieden door hen betaald, een bepaald werk zullen aannemen, onder gemakkelijk te bepalen voorwaarden, zonder dat het noodig is geregelde contracten van onderneming, in behoorlijken vorm opgemaakt, te sluiten.

» Zoo zal men, bij voorbeeld, kunnen te werk gaan voor het weder in profiel brengen van de bermen en grachten van een bepaald gedeelte van een weg; het wel aangeduid model-profiel is over eenige meters door den kantonnier aangelegd, en de taak van den werkaannemer is dit zelfde profiel uit te voeren aan een bepaalden prijs per loopende meter, tusschen twee afstanden van de heetometerpalen van den weg, en van den weg en wat er toe hoort voortkomende aarde, te verwijderen.

» Eveneens, wat betreft het spitten rond den voet van den boom, het afkrabben van de stammen, het snoeien, enz., zal het volstaan een voorbeeld te geven met een klein getal boomen van de beplanting door den kantonnier goed verzorgd, en overeen te komen over den prijs voor de uitvoering van hetzelfde werk op een grooter getal boomen.

« In sommige gevallen zal men zich eer wenden tot werkaannemers van de streek voor de uitvoering van de herleggingen in de kasseiwegen, dan hetzelfde te doen uitvoeren, buiten den vastgestelden prijs, door den ondernemer van de werken tot onderhoud.

» De kantonnier moet op den weg aanwezig zijn op het punt dat hem door den conducteur is aangeduid, en moet aan zijn werk zijn, gedurende al de uren door het Beheer aangewezen als aanwezigheidsuren.

» Zelfs gedurende het middaguur, mag hij zich niet meer dan 300 meter van zijn post verwijderen, en hij moet er zijn plaatje laten.

» De duur van den wezenlijken arbeid der kantonniers is bepaald op 48 uren per week.

» Dit cijfer moet beschouwd worden als een minimum- en gemiddeld cijfer voor het gansche jaar.

» Van deze 48 uren mag men niet afnemen den duur van de maaltijden, evenmin den tijd vereischt voor de bestuursbriefwisseling die de kantonniers moeten voeren; de verplaatsingen om naar het werk te gaan, en deze die de kantonnier moet doen om zich te begeven naar de bureelen van een burgemeester, van een ambtenaar van het Openbaar Ministerie, of nog bij een particulier om, bij voorbeeld, een proces-verbaal, eene vaststelling te doen acteeren, of om eene overtreding van de reglementen aan te wijzen, enz., worden niet beschouwd als een wezenlijke arbeid.

» De kantonnier moet op den weg aanwezig zijn gedurende de voorgeschreven werkuren, wat ook het weer moge zijn. Hij kan gemachtigd worden vaste of draagbare schuilhokken op te trekken langs de wegen.

» De toepassing van dit nieuwe stelsel eerst tot een klein getal kantons en stilaan tot een grooter getal, zal het voordeel opleveren dat de ervaring zal toelaten in de toepassing, naar gelang de uitbreiding er van, de verbeteringen aan te brengen die zullen gepast geoordeeld worden.

» Te dien einde zullen de heeren hoofdingenieurs, op het eind van elk semester, wel verslag willen opmaken over de bekomen uitlagen, en de voorstellen doen die de praktijk hun zal ingeven om te bekomen dat de nieuwe regeling het meest mogelijk nut oplevere.

» *De Minister,*

» E. ANSELE. »

VI

Thans gaan wij over tot een ander vraagstuk dat van belang is voor het verkeer der snelle rijtuigen en de uitbreiding van het tourisme in ons land; het betreft de wegwijzing op de banen.

Het is overbekend dat, in dezen tijd van snel verkeer, de kilometerspalen, de wegwijzers en de muurplaten niet meer voldoende zijn.

Reeds in Maart 1920 deed het Bestuur van Bruggen en Wegen zulks terecht opmerken.

« De letters van deze wegwijzing zijn over het algemeen te klein om door de voerlieden van snelle rijtuigen bij den doortocht te kunnen gelezen worden zonder dat zij stil houden; bovendien wordt de lezing nog bemoeilijkt door de verscheidenheid der aanwijzingen op eene muurplaat vermeld; ten slotte is de wegwijzing niet volledig genoeg en laat nog te veel plaats voor missingen over.

Er kan natuurlijk geen sprake van zijn, de bestaande aanwijzingen van plaatsen, richtingen en afstanden, af te schaffen; deze moeten integendeel met voortdurende zorg onderhouden worden; doch daaraan moet nog een stelsel van opschriften worden toegevoegd, die van verre, zelfs in volle vaart zichtbaar en leesbaar zijn en zoodanig opgesteld dat geene missing van richting nog mogelijk zij.

« Sedert de bevrijding van ons grondgebied, hebben de geallieerde legers en vooral het Belgische leger op onderscheidene punten onzer groote ver-

keerswegen opschriften geplaatst, welke als model voor zichtbare wegwijzing kunnen dienen.

» Het Departement van Landsverdediging heeft aan het Bestuur van bruggen en wegen de opschriften overgemaakt, welke door de legerdiensten aldus waren opgesteld : deze opschriften moeten voortaan onderhouden en desnoods vernieuwd worden door uwe diensten. »

De Minister van Openbare Werken gaf den 29ⁿ Maart 1920 volgende onderrichtingen :

« Er zijn twee soorten van opschriftborden :

1^o *Borden die de plaats vermelden welke men doortrekt.*

» Zij vermelden den naam der aanzienlijke localiteiten welke men op een grooten reisweg doortrekt; zij staan met het opschrift naar de baan gekeerd, liefst op den gevel van een gebouw bij den ingang of den uitgang der localiteit en dragen geen pijl die de richting aangeeft.

» Zij zijn rechthoekig. De opschriften moeten vermeld zijn met zwarte letters op witten grond. De hoogte der borden moet minstens 0.^m35 meten en de lengte zal afhangen van de omvangrijkheid der opschriften.

» 2^o *Borden die de richting aangeven.*

» Deze borden vermelden over het algemeen de provincie-hoofdplaats of, desgevallend, de groote stad of de aanzienlijke gemeente waar de baan naartoe leidt; onder het opschrift staat een pijl die de te volgen richting aanduidt. Liefst worden deze borden op palen of tegen een boom geplaatst, op elke punt der baan waar de reiziger over de te volgen richting twijfelen kan; zij zullen dus hunne reden van bestaan hebben zoowel, en wellicht meer, in de agglomeratie's als aan de kruispunten in volle veld; zij vermelden geene afstanden, ten einde de lezing niet te bemoeilijken.

» Hun vorm zal insgelijks rechthoekig zijn. De schriftelijke vermeldingen zullen in 't wit op hoogblauwen grond worden geschilderd. De pijl zal ten minste 0^m75 lang zijn. De hoogte der bordjes zal minstens 0^m70 zijn en de lengte verschillend.

» Wat de talen betreft, ziehier hoe er dient gehandeld : in het Walenland zullen de naambordjes den naam der gemeenten in 't fransch dragen, in het Vlaamsch land en in de arrondissementen Brussel en Leuven, in 't vlaamsch en in 't fransch.»

Dit stelsel is uitmuntend en bewees goeden dienst. Ook wil men het verbeteren; vele onzer collega's drukten daaromtrent wenschen uit.

Sommigen wenschten dat die bordjes niet allen zouden dragen den naam van de doortrekkende gemeente en van de groote stad in wier richting de weg loopt, maar nog van de aanliggende steden of dorpen van de gemeente waar het bordje staat. Het ingaan op deze wenschen zou, voor meestal deze borden, al te aanzienlijke afmetingen hebben gevergd. Zooals ze thans bestaan, zijn ze groot genoeg en, in menig geval, ontmoette het bestuur ernstige moeilijkheden om de medewerking te bekomen van de eigenaars, van de besturen, enz., aan wie de onroerende goederen behooren vóór dewelke zij moeten opgesteld worden.

Hoop en al zou het nuttig zijn op de richtingsborden, onder den naam

der groote stad, in wier richting de pijl wijst, in kleinere letters den naam te plaatsen van de eerste aangelegen localiteit.

Wij steunen slechts oppervlakkig deze gedachte. Zij mag toch niet worden aangenomen dan bijaldien zij de voornaamste aanwijzing niet schaadt.

Daarentegen beëmen wij volkomen de volgende verstandige bedenking van een onzer collega's, namelijk, dat de Staat met de grootste zorg zou moeten onderzoeken om, rondom zekere kruispunten waar het autoverkeer inzonderheid gevaarlijk is, dienstbaarheden van niet-beplanting te scheppen.

VII.

Eene hervorming, waarover men herhaaldelijk heeft gesproken, wordt verlangd, namelijk, de bevoegdheid van den Dienst der Burgerlijke Gebouwen algemeen te maken.

Normaal, heeft deze afdeeling van het Bestuur der Openbare Werken te zorgen voor het bouwen der burgerlijke gebouwen en het onderhouden der Staatsgebouwen. Voor deze taak is zij uitmuntend toegerust en beschikt zij over een kader van deskundigen van hooge bekwaamheid, die gezag voeren over een groot aantal goed afgerichte ambtenaren. Dit korps van bouwmeesters en mannen van het vak wordt in den vreemde hoog geprezen en wordt ons zeer benijd.

Waarom zou men haar dan niet al de binnenwerken, die de Staat doet uitvoeren, toevertrouwen? Deze eenmaking zoo voor onze financiën de beste uitslagen opleveren.

De vraag, stellen is, volgens ons, dezelve ook oplossen.

Kortom, zulke hervorming stuit slechts op een enkel bezwaar: den weerstand der hooge diensten van de overige departementen.

Denkt men niet dat het oogenblik gekomen is om deze hindernissen te breken en beslist een logischen en redematigen weg op te gaan, gunstig voor de goede uitvoering der werken en van aard om ernstige winsten voor de Schatkist te verwezenlijken?

Wij willen den huidige toestand wel onderzoeken.

Bijna al de Departementen hebben belangrijke bouw- en onderhoudswerken te doen.

Het Ministerie van Wetenschappen en Kunsten moet de normaalscholen bouwen; het Ministerie van Financiën, de gebouwen voor de hypotheekbewaring, voor het bestuur van belastingen, den toldienst, enz. Deze beide Departementen hebben reeds aan onzen dienst van Openbare Werken de zorg toevertrouwd deze gebouwen op te richten en te onderhouden.

Waarom volgen de andere hun voorbeeld niet?

De bijzonderste zijn:

Het Departement van Justitie, dat een volledigen dienst heeft voor het bouwen en herstellen van de gerechtshoven, de kerken, de gevangenissen, de toevluchtshuizen, weldadigheidsscholen, enz.

Het Ministerie van Landsverdediging dat de diensten van de genie moet bezigen om de kazernen, depots, gasthuizen te bouwen. Daaraan besteedt

het belangrijke sommen : buiten de gewone credieten, heeft het te zijner beschikking, alleen voor het jaar 1923, de credieten van de buitengewone uitgaven die tot 35,670,000 frank bedragen. Nochtans wordt de kazerneering van de gendarmerie reeds aan het Departement van Openbare Werken toevertrouwd.

Het volstaat nog de begrooting van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen te doorloopen om er hooge sommen aan te treffen voor het optrekken en onderhouden van gebouwen. Daar ook nog zijn er bijzondere diensten daarmede belast.

De Middenafdeeling zet de Regeering aan moedig de hand te slaan aan de aenmaking van deze talrijke diensten en het beheer van dezen grooten houwddienst toe te vertrouwen aan het Technisch Bestuur van de Burgerlijke Gebouwen afhangende van het Ministerie van Openbare Werken.

Het ware volstrekt niet gemakkelijk in den schoot en in de hiërarchie van dit uitgebreid organisme, de burgerlijke bevoegdheden op te nemen die, op dit gebied, thans van de andere Ministeriën afhangen.

*
* * *

De Begrooting in haar geheel werd in al de afdeelingen goedgekeurd. Zij werd voor het geheel aangenomen met 69 stemmen tegen 42.

De Middenafdeeling, bestaande uit de leden van de Commissie van Openbare Werken, waarbij zich de zes verslaggevers van de afdeelingen hadden gevoegd, stelt u, met 7 stemmen tegen 2 voor, de begrooting goed te keuren zooals zij werd ingediend.

De Verslaggever,

FERNAND GOLENVAUX.

De Voorzitter,

LOUIS BERTRAND.

