

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1929-1930	N° 113		Zittingsjaar 1929-1930
BUDGET, N° 4 IX AMENDEMENTS, N° 30, 86 et 102	SEANCE du 19 Février 1930	VERGADERING van 19 Februari 1930	BEGROETING, N° 4 IX AMENDEMENTEN, N° 30, 86 en 102

BUDGET

DU

**MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
POUR L'EXERCICE 1930**
RAPPORT
 FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (1),
PAR M. **MERGET**.

MADAME, MESSIEURS,

Le projet de Budget des Travaux Publics pour 1930 comportait, initialement, des prévisions de crédits, à concurrence de 463,573,873 francs.

Trois amendements du Gouvernement sollicitent de nouvelles dotations: le premier de 20,287,639 francs; le second de 4,750,000 francs; le troisième de 690,000 francs.

L'ensemble des crédits postulés s'élève donc :

1° Pour les dépenses ordinaires, à.	fr. 230,004,512
2° Pour les dépenses exceptionnelles, à	259,297,000
Total.	fr. 489,301,512

Le bond qu'a fait, cette année, le chiffre budgétaire est impressionnant. Il marque, sur l'exercice précédent, une avance de 289,679,974 francs.

Peut-être, n'est-il pas sans intérêt de confronter ces sommes avec celles affectées aux mêmes objets, en 1914 et de retracer, par des chiffres les principales étapes franchies depuis 1920.

(1) La Commission était composée de M. Hallet, *président*; 1° Des membres de la Commission des Travaux publics et des routes : MM. Anseele, Boeckx, Brusselmans, Carton, Coelst, Defaux, Delacollette, Delor, de Wouters d'Oplinter, Fischer, Housiaux, Hubin, Lemonnier, Merget, Neven, Reynaert, Schevenels, Van Acker (Achille), Vandembulcke, Van Hoeylandt et Winandy;

2° Les membres désignés par les sections : MM. de Montpellier, Petit, Rombauts, Koelman, Petitjean et Bodart.

BEGROETING

VAN HET

**MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN
VOOR HET DIENSTJAAR 1930**
VERSLAG
 NAMENS DE COMMISSIE (1), UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER **MERGET**.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het Begrootingsontwerp van de Openbare Werken voor 1930 omvatte, aanvankelijk, credietramingen ten beloope van 463,573,873 frank.

Drie Regeeringsamendementen strekken tot het aanbrengen van nieuwe credieten : het eerste groot 20,287,639 frank; het tweede 4,750,000 frank; het derde 690,000 frank.

Samen bedragen de aangevraagde credieten :

1° Voor de gewone uitgaven . . .	fr. 230,004,512
2° Voor de uitzonderlijke uitgaven. . .	259,297,000
Totaal. . .	fr. 489,301,512

Het begrootingsbedrag deed, dit jaar, een indrukwekkenden sprong naar omhoog. Vergeleken met het vorige dienstjaar, steeg het met 289,679,974 frank.

Het zal wellicht niet zonder belang zijn die sommen te vergelijken met die, in 1914, op dezelfde posten verleend en, met kracht van cijfers, den weg aan te geven die, sedert 1920, werd afgelegd.

(1) De Commissie bestond uit de heer Hallet, *voorzitter*; 1° De leden der Commissie voor de Openbare Werken en Wegen : de heeren Anseele, Boeckx, Brusselmans, Carton, Coelst, Defaux, Delacollette, Delor, de Wouters d'Oplinter, Fischer, Housiaux, Hubin, Lemonnier, Merget, Neven, Reynaert, Schevenels, Van Acker (Achille), Vandembulcke, Van Hoeylandt en Winandy;

2° De leden door de afdelingen aangeduid : de heeren de Montpellier, Petit, Rombauts, Koelman, Petitjean en Bodart.

Le présent rapport n° 113 a été distribué le 22 février 1930. (Art. 4 de la résolution de la Chambre, relative à l'examen des Budgets.)

Dit verslag n° 113 werd rondgedeeld op 22 Februari 1930. (Art. 4 van het besluit van Kamer betreffende de behandeling van de Begrotingen.)

Crédits.	Années.	Augmentations.
2,024,000 20,250,500	en 1914	
74,507,900 125,000	en 1920	
88,750,300 15,943,000	en 1926	+ 29,385,406
155,532,236 7,061,000	en 1928	+ 58,574,930
180,949,538 18,672,000	en 1929	+ 37,029,302
230,004,512 259,297,000	en 1930	+ 289,679,974

Cette progression reste visiblement dépendante de la situation des finances publiques. Partant, elle excuse l'application des remèdes empiriques et insuffisants auxquels il a fallu recourir pour la restauration de nos voies routières, notamment, qui sont bien l'un des organes essentiels de notre activité économique.

Le départ des crédits globaux, inscrits au Budget, s'effectue de la façon suivante :

a) *Dépenses d'administration centrale, d'administration des services extérieurs, du personnel, des pensions :*

75,581,873 francs;

b) *Crédits affectés aux travaux :*

413,029,639 francs.

Soulignons l'heureuse disproportion qui s'établit entre ces deux chiffres puisqu'aussi bien, elle inaugure tout un programme.

PHYSIONOMIE DU BUDGET.

La physionomie du Budget départemental se présente, cette année, avec des traits particulièrement saillants.

Budget de gestion, Budget d'entretien, mais, avant tout et surtout, Budget des routes.

Jusqu'ici, les dépenses afférentes aux réfections de la grande voirie de l'État se réfugiaient — en raison de circonstances majeures qu'il est inutile de rappeler — dans le Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires.

Elles ont repris le chemin de la comptabilité régulière et elles émargent, au présent Budget, pour la somme de 156,000,000 de francs.

La voirie communale qui dépendait du Ministère de l'Agriculture a été transférée au Ministère des Travaux Publics, par arrêté royal du 19 octobre 1929.

Seul, le service de l'hydraulique agricole garde fidélité à ses anciennes attaches.

Credieten.	Jaren.	Verhoogingen.
2,024,000 20,250,500	in 1914	
74,507,900 125,000	in 1920	
88,750,300 15,943,000	in 1926	+ 29,385,406
155,532,236 7,061,000	in 1928	+ 58,574,930
180,949,538 18,672,000	in 1929	+ 37,029,302
230,004,512 259,297,000	in 1930	+ 289,679,974

Die verhooging blijft zichtbaar afhankelijk van den toestand des Staatsfinanciën. Overal is die toestand een verschooning voor de toepassing van lapmiddelen en ongenoegzame maatregelen waartoe men zijn toevlucht heeft moeten nemen om, b. v. onze wegen te herstellen, die toch wel de slagaderen zijn van ons economisch leven.

De verdeeling van de in de Begrooting geschreven globale credieten doet zich voor als volgt :

a) *Uitgaven voor het Hoofdbestuur, voor het Beheer der buitendiensten, voor het personeel, voor de pensioenen :*

75,581,873 frank;

b) *Credieten bestemd voor de werken :*

413,029,639 frank.

Merken wij de heilzame wanverhouding op welke tusschen beide bedragen bestaat, daar zij wijst op de inliding van een gansch nieuw programma.

HOE DE BEGROOTING ER UITZIET.

Deze Begrooting biedt, dit jaar, een zeer opvallenden aanblik op.

Behoersbegrooting, Onderhoudsbegrooting, maar, vooral en inzonderheid, **Wegenbegrooting.**

Tot nog toe waren — om redenen van overwegenden aard die het onnoodig is hier te herhalen — de uitgaven voor de hermaking der groote Staatswegen opgenomen in de Begrooting van de Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven.

Thans zijn zij opnieuw te vinden onder de regelmatige comptabiliteit en zijn, in onderhavige Begrooting, vertegenwoordigd door een bedrag van 156,000,000 frank.

De gemeentewegen, welke van het Landbouwministerie afhingen, werden overgebracht naar het Ministerie van Openbare Werken bij het Koninklijk besluit van 19 October 1929.

Alleen de dienst van de landbouw-waterbouwkunde blijft waar hij vroeger was.

Disons, tout de suite, qu'il s'agit là d'une simple juxtaposition. Elle n'exclut pas l'autonomie.

D'autre part, les services des tramways et autobus ont émigré pour être incorporés au Ministère des Transports.

LES ROUTES

Nous avons dit que les routes prenaient, dans le présent Budget, une place envahissante.

C'est une constatation qui réjouit les membres de votre commission.

Faut-il rappeler que le réseau national de grande voirie comporte un développement approximatif de 8,500 kilomètres se divisant, à peu près par moitié, en routes pavées et en routes empierrées.

Les premières se rencontrent, surtout, dans les deux Flandres, dans les bassins industriels de Liège et du Hainaut, aux approches et dans la traversée des grandes agglomérations. Les secondes assurent les communications dans les autres parties du pays.

S'il est vrai que, dans le passé, l'entretien de cet outillage, absorbait annuellement déjà, d'importants crédits, on comprend aisément que ses exigences au lendemain de la guerre, soient devenues inquiétantes.

Toutes nos routes, pour ainsi dire, avaient reçu des blessures profondes — longtemps négligées — au point qu'il fallut recourir, pour les restaurer, aux ressources de la grande chirurgie.

LA RÉFECTION

Les crédits affectés, à cette fin, n'ont pu suffire — tant s'en faut — à remettre en état nos routes nationales.

Heureusement des mesures énergiques et salvatrices ont été prises. L'année 1928 a vu naître le « Fonds spécial et temporaire des routes ». C'est lui qui, dès le premier exercice, viendra secourir l'insuffisance du Budget ordinaire et continuera régulièrement dans l'avenir, à lui assurer le service de ses générosités.

Grâce à lui, au cours des deux années 1928-1929, nous avons pu consacrer à l'accomplissement du programme de réfection, un total de fr. 311,643,646.51, correspondant à la restauration de 1150 kilomètres.

Le 14 février 1929, M. le ministre Baels, dans un remarquable discours qu'il prononçait au Sénat, jalonait la route à parcourir. Nous constatons, avec plaisir, que le programme annoncé, s'accomplit suivant une cadence régulière.

Cependant, l'impatience fiévreuse des usagers trouve encore des expressions sévères pour flétrir la lenteur des réfections.

Opposons un fait à ces critiques :

La production nationale, annuellement disponible

Zeggen wij maar dadelijk, dat het hier slechts een eenvoudige naastelkanderplaatsing betreft. Zij sluit geenszins zelfstandigheid uit.

Anderzijds, werden de tram- en autobusdiensten aan het Ministerie van Vervoer verbonden.

DE WEGEN.

Wij zegden het reeds dat de wegen, in deze Begroting, het leeuwenaandeel bekwamen.

Deze bevinding is, voor de leden van uwe Commissie, een verheugend feit.

Dienen wij te herhalen dat 's Lands groot wegnet een uitbreiding heeft van zoo omtrent 8,500 kilometer en nagenoeg voor de helft verdeeld wordt in kasseiwegen en steenwegen.

De eerste vindt men inzonderheid in beide Vlaanderen, in het industrieel bekken van Luik en van Henegouwen, in de nabijheid en op den doortocht van de groote agglomeraties. De tweede dienen als verkeerswegen in de overige gedeelten van het Land.

Zoo het waar is dat, voorheen, het onderhoud van die uitrusting, jaarlijks reeds, overgrootte credieten opslokte, dan beseft men licht dat die eischen, na den oorlog, op onrustwekkende wijze zijn verscherpt.

Om zoo te zeggen, al onze wegen hadden diepe wonden opgelopen — langen tijd verwaarloosd — van zoodanigen aard dat, om dezelve te heelen, doortastende maatregelen moesten getroffen worden.

DE HERMAKING.

De daartoe uitgetrokken credieten waren, bijlange niet voldoende om onze Rijkswegen terug in goeden staat te stellen.

Gelukkiglijk, heeft men krachtige en reddende maatregelen getroffen. In 1928, werd het « Bijzonder en tijdelijk Fonds der wegen » gesticht. Dit Fonds zal, van den beginne af aan, aan de ontoereikendheid van de gewone Begroting te gemoet komen en, daarna, regelmatig voortgaan haar te steunen.

Alzoo konden wij, in den loop van de jaren 1928 en 1929, aan het verwezenlijken van het hermakingsprogramma, de gezamenlijke som van fr. 311,643,646.51 besteden, hetgeen overeenkomt met de hermaking van 1,150 kilometer wegen.

Op 14 Februari 1929, heeft de heer Minister Baels, in een merkwaardige redevoering in den Senaat gehouden, den af te leggen weg afgebakend. Het doet ons gevoegen te kunnen vaststellen dat het aangekondigde programma zich volgens een regelmatig rythme ontwikkelt.

Echter vinden de wegengebruikers, in hun koortsig ongeduld, nog strenge woorden om de traagzaamheid der hermakingswerken te gispn.

Tegenover die kritiek wenschen wij een feit te stellen :

's Lands productie, die jaarlijks beschikbaar is in

en pavés, laitier, pierrailles et ciments de laitier a été complètement absorbée au cours des deux derniers exercices.

D'autre part, le nombre des entrepreneurs de travaux de réfection est très limité. Il y a pour eux, un gros aléa. Pourront-ils amortir, dans un délai convenable, le capital investi dans le matériel spécial qui leur est indispensable? Car, une fois la restauration des travaux exécutée, nous rentrerons dans le régime normal de l'entretien qui sollicite beaucoup moins de concours et d'outillage.

En poursuivant la réalisation du programme de réfection, à la cadence actuelle, on peut fixer à 1935 la remise en état complète de nos routes nationales.

L'évaluation de la dépense globale est nécessairement approximative et l'expérience du passé rend témoignage que les prévisions restent souvent en deça de la vérité. La mobilité des prix — 60 % en plus qu'en 1928 — et l'aggravation de l'état des chaussées, non encore réfectionnées, sont des facteurs qui pèsent sur le coût kilométrique des travaux. Malgré les symptômes de réduction qui se sont révélés, à l'occasion de récentes adjudications, il ne sera pas possible, vraisemblablement, de réaliser le programme intégral des réfections sans faire appel à des crédits additionnels.

Sans doute, les taxes sur les véhicules à moteur constituent une recette substantielle mais, qui reste bien insuffisante, à supposer même qu'elle soit entièrement consacrée à l'objet qui nous occupe.

Les renseignements suivants ont leur éloquence :

Tableau présentant la répartition entre l'Etat, les provinces et les communes, du produit de la taxe pour chacun des exercices 1920, 1922, 1924, 1926 et 1929.

Exercices.	Montant des perceptions.	Parts		
		de l'Etat.	des Provinces.	des Communes.
1920	4,135,000	2,154,000	1,614,000	367,000
1922	8,289,000	4,266,000	3,194,000	829,000
1924	38,231,000	19,739,000	7,400,000	11,092,000
1926	98,459,000 (1)	66,598,000	9,300,000	22,561,000
1929	84,142,000 (2)	55,306,000 (2)	8,322,000 (2)	20,514,000 (2)

(Situation au 31 décembre 1929.)

(1) Dont 32,448,000 francs perçus au profit du Fonds d'Amortissement de la Dette Publique, institué par la loi du 7 juin 1926.

(2) Ces renseignements ne sont pas définitifs, l'exercice 1929 ne se clôturant que le 31 octobre 1930.

zake van straatsteen en, ijzerschuim, grof grint en ijzerschuim-cement, is, tijdens de laatste twee dienstjaren, geheel opgebruikt geworden.

Anderzijds, is het aantal ondernemers van hermaakingswerken zeer beperkt. Zij loopen daarbij een groot risico op. Het geldt voor hen te weten of zij, binnen een behoorlijk tijdsverloop, het kapitaal zullen kunnen aflossen, dat zij in het bijzonder en onontbeerlijk materiaal moeten beleggen. Immers, eens de herstelling der wegen voltrokken, keeren wij terug in het normaal onderhoudsregiem dat veel minder handenarbeid en gereedschap vereischt.

Wanneer men het uitvoeringsprogramma van de wegenhermaking volgens het huidige rythme voortzet, kan men bepalen dat in 1935 al onze Rijkswegen volledig zullen hersteld zijn.

De raming van de globale uitgaaf is noodzakelijkerwijs een benaderde raming en de ervaring van het verleden getuigt er van dat de vooruitzichten vaak beneden de werkelijkheid blijven. De veranderlijkheid der prijzen — 60 t. h. minder dan in 1928 — en de verslechting van den staat der nog niet hermaakte steenwegen, zijn factoren welke den kilometerprijs der werken beïnvloeden. Ondanks de beteekenis die, bij gelegenheid van onlangs voorgekomen aanbestedingen, op vermindering wijzen, zal het, waarschijnlijk, niet mogelijk zijn het hermaakingsprogramma in zijn geheel te verwezenlijken, zonder bijeredieten te moeten aanvragen.

Wel is waar, maken de taxes op de motor-voertuigen een wezenlijk inkomen uit, doch dat zeer ontoereikend blijft, zelfs in de veronderstelling dat het geheel besteed wordt aan het voorwerp dat ons bezig houdt.

De volgende inlichtingen zijn welsprekend :

Tabel aangevende den omslag, over den Staat, de provinciën en de gemeenten, van de opbrengst der taxe voor elk der dienstjaren 1920, 1922, 1924, 1926 en 1929.

Dienstjaren.	Bedrag der invorderingen.	Aandeelen van		
		den Staat	de Provinciën.	de Gemeenten.
1920	4,135,000	2,154,000	1,614,000	367,000
1922	8,289,000	4,266,000	3,194,000	829,000
1924	38,231,000	19,739,000	7,400,000	11,092,000
1926	98,469,000 (1)	66,598,000	9,300,000	22,561,000
1929	84,142,000 (2)	55,306,000 (2)	8,322,000 (2)	20,514,000 (2)

(Toestand op 31 December 1929.)

(1) Waarvan 32,448,000 frank ingevorderd ten bate van het Delgingsfonds van de Openbare Schuld, ingesteld bij de wet van 7 Juni 1926

(2) Die inlichtingen zijn niet vaststaande, daar het dienstjaar 1929 slechts op 31 October 1930 afgesloten wordt.

Les modes de revêtement présentent une importance capitale et les préférences vont, de plus en plus, au pavage sur fondation bétonnée. Il constitue un véritable monolithe qui se défend, victorieusement, contre une rapide vulnérabilité.

Le coût moyen d'un kilomètre de route réfectionnée, dans ces conditions, c'est-à-dire en grands et moyens échantillons, sur fondation normale de 12 centimètres et à supposer, à la chaussée, une largeur moderne de 8^m50, s'élève à 1,275,000 francs.

De telle sorte que si nous poursuivions le convertissement en pavage des 4,200 kilomètres de routes empierrées que nous possédons, nous atteindrions le chiffre astronomique de 5 milliards 530,000,000 de francs.

Ajoutons-y le coût des emprises nécessaires à l'élargissement des chaussées et l'on comprendra que cette réalisation ne peut s'accomplir que suivant un rythme mesuré.

Avant de clore ce chapitre, nous ne résistons pas à signaler à l'attention du Département la gravité d'une situation qui a fait, au sein de la section, l'objet d'un exposé impressionnant.

Il s'agit de la réfection des routes dans la traversée des agglomérations.

Recourant à un procédé technique, d'ailleurs excellent et dont on souhaite la généralisation, l'Administration fait exécuter des fondations bétonnées pour servir d'assiette au revêtement. Or, les canalisations existantes de gaz, d'électricité, d'eau, etc. sont habituellement établies dans l'axe de la chaussée. Il en résulte qu'elles deviennent inaccessibles pour y faire des branchements ou des raccordements et que les communes doivent, dès lors, en opérer le déplacement. De lourdes dépenses en dérivent sans qu'il soit possible, pour les intéressées, d'en exiger la récupération. Deux exemples vécus illustrent singulièrement cet exposé : Schaerbeek, commune suburbaine, est amenée du chef de la restauration de la chaussée Bruxelles-Louvain à faire une dépense inattendue de 650,000 francs, tandis que Evere, petite commune rurale, verra son budget grevé pour plus de 500.000 francs.

Sans doute, nous touchons, ici, à une question de droit administratif. Le domaine public de l'État est inaliénable et imprescriptible et toute autorisation sollicitée par des particuliers ou des pouvoirs publics, d'établir sur, sous ou le long de la grande voirie des ouvrages quelconques, s'accorde toujours à titre précaire.

Aussi bien, en droit strict, l'État peut-il dégager sa responsabilité.

Il n'en reste pas moins que, dans la pratique, l'application de ce principe peut causer des troubles graves et votre Commission, soucieuse de concilier les intérêts en cause et d'éviter les incidences de pré-

De wijzen van straatbelegging hebben een groot belang en, meer en meer, geeft men de voorkeur aan ware steenbloklag uit welke tegen een spoedige misvorming volkomen bestand is.

De gemiddelde prijs van een kilometer herstelden weg, in deze voorwaarden, te weten in groote en middelmatige slalen op normale onderlaag van 12 centimeter en in de veronderstelling dat de steenweg een moderne breedte heeft van 8^m50, komt op 1,275,000 frank.

Indien wij op voortgezette wijze de behanding van 4,200 kilometer wegen in ons land vervangen door bestrating dan komen wij tot het buitensporig cijfer van 5 milliard 530,000,000 frank.

Voegen wij daarbij den prijs der werken noodig voor de verbreeding der steenwegen en men zal begrijpen dat die uitvoering alleen mits een afgemeten rythmus kan geschieden.

Alvorens dit hoofdstuk te sluiten, willen wij de aandacht van het Departement vestigen op den ernst van een toestand die, in den schoot der afdeling, aanleiding gaf tot eene indrukwekkende uiteenzetting.

Het geldt het herstellen van de wegen bij het doorkruisen van de agglomeraties.

Het Bestuur maakte gebruik van een technische methode welke, trouwens, uitstekend is en die zou moeten veralgemeend worden; het heeft, fundeeringen in beton laten aanleggen die de grondslag van de bekleeding moeten worden. De bestaande geleidingen, voor gas, electriciteit, water, enz., worden echter gewoonlijk aangebracht langs de as van den steenweg. Daardoor worden zij ontoegankelijk wanneer het er op aan komt verstakingen of verbindingen aan te leggen; de gemeenten moeten dan ook de verplaatsing der geleidingen ondernemen. Dit veroorzaakt zware uitgaven zonder dat de betrokkenen de mogelijkheid hebben de terugbetaling van deze uitgaven te vragen. Twee voorbeelden stellen dit zeer duidelijk in het licht: Schaerbeek wordt er toe gebracht, wegens het herstellen van den steenweg Brussel-Leuven, eene onverwachte uitgave te doen van 650,000 frank, terwijl Evere, kleine landbouwgemeente, eene uitgave van 500,000 frank moet brengen op haar begrooting.

Ongetwijfeld raken wij hier aan een quaestie van bestuurlijk recht. Het publiek domein van den Staat is niet vatbaar voor vervreemding of verjaring. Iedere machtiging, aangevraagd door particulieren of openbaren besturen, om werken aan te leggen, op, onder of langs de Staatswegen wordt steeds tot wederopzegging toegekend.

Kan de Staat, in rechten, zich vrij maken van zijn aansprakelijkheid?

Bij de toepassing van dit principe kunnen er zich evenwel ernstige storlingen voordoen en uwe Commissie die de tegenover elkander staande belangen wil verzoenen en erge schade wenscht te voorkomen,

judices redoutables, insiste pour que le Département renonce, désormais, à des travaux de ce genre dans la traversée des agglomérations. Il y a lieu de tenir compte de situations de fait et d'aviser aux moyens de ne pas les rendre catastrophiques pour les finances communales. Ces à-coups ne seront plus à craindre lorsqu'il s'agira de routes nouvelles parce que les canalisations souterraines s'établiront, naturellement, sous les trottoirs ou sous les bas-côtés.

* *

Faut-il insister aussi sur les inconvénients qui résultent de travaux de réfection amorcés sur une trop longue section?

La circulation se détourne et les chemins ou rues mal préparés à la recevoir, nécessitent de la part des communes intéressées, des frais de surveillance et d'entretien supplémentaires et souvent onéreux.

* *

L'hiver 1928-1929 a permis à l'Administration de constater qu'en général les revêtements auxquels elle a eu recours, résistaient bien au froid et au dégel : à remarquer notamment la bonne tenue des pavages *sur fondation*, alors que les pavages sur sable sans autre fondation souffrent généralement beaucoup en période de dégel.

Les bétons et macadams du système Cornet, bien exécutés, n'ont pas souffert de l'hiver, non plus que les chaussées en tarmac.

Quant à la sécheresse et aux chaleurs de l'été, elles n'ont eu de conséquence funeste que pour de très rares sections de chaussée à base de brai : l'exemple de l'avenue de Tervueren, où une telle chaussée est devenue liquide et a coulé le long de la pente, est à citer spécialement.

Autrefois les chaussées empierrées se désagrégeaient très rapidement par temps de sécheresse prolongée; les enduisages protecteurs au goudron ou au bitume ont à cet égard une influence préservatrice très heureuse.

Le tableau suivant renseignera sur les prix des différents modes de revêtement :

Coût par mètre carré des divers modes de revêtement.

Pavages :	
Grands et moyens échantillons	fr. 135 »
Petits échantillons	95 »
asphalt-blocs	fr. 47 50
Béton de ciment :	
15 centimètres d'épaisseur	fr. 60 »
10 centimètres d'épaisseur	45 »
Béton asphaltique :	
5 centimètres d'épaisseur	fr. 48 »
Macadam à liant hydrocarboné :	
5 centimètres d'épaisseur	fr. 27 »
Macadam-mortier (Cornet) :	
10 centimètres d'épaisseur	fr. 28 »

dringt aan opdat het Departement voortaan aan dergelijke werken zou verzaken daar waar de wegen agglomeraties doorkruisen. Men moet rekening houden met sommige feitelijke toestanden en middelen zoeken opdat zij geen erge gevolgen zouden opleveren voor de gemeentefinanciën. Deze onverwachte moeilijkheden zijn niet meer te vrezen wanneer het nieuwe wegen zal gelden, omdat de ondergrondse geleidingen gansch natuurlijk onder de gaaspaden of onder de bermen zullen aangelegd worden.

* *

Dient er ook te worden aangedrongen op de bezwaren die voortvloeien uit de herstellingswerken op een al te lange doorsnede aangevangen?

Het verkeer wordt verlegd en de wegen of straten, slecht geschikt om aan dit grooter verkeer te weerstaan, nopen de betrokken gemeenten tot bijkomende en vaak groote uitgaven wegens toezicht en onderhoud.

* *

Het Bestuur heeft tijdens den Winter van 1928-29 kunnen vaststellen dat de bekleedingssoorten die zij benuttigde, over het algemeen, aan de koude en den dooi goed weerstaan : op te merken is vooral de weerstand van de bestrating op voorafgaande fundeering; de bestrating op zand, zonder fundeering, heeft gewoonlijk veel te lijden ten gevolge van den dooi.

De betons en macadams van het stelsel Cornet, zorgvuldig gebruikt, hebben niet van den Winter geleden, evenmin als de steenwegen in tarmac.

Wat de droogte en de hitte van den zomer betreft, die hebben slechts nadeelige gevolgen gehad voor zeldzame steenwegvakken met harshoudende stoffen : op het voorbeeld van de Tervuerenlaan, waar eene dergelijke baan vloeibaar is geworden en langs de helling is weggevloeid, mag hier vooral gewezen worden.

Vroeger braken de met steenen aangelegde wegen zeer gemakkelijk uiteen bij langdurige droogte; de beschermende bekleeding van teer of aardpek zijn op dit gebied zeer nuttig geweest.

Volgende tabel geeft de prijzen aan van de verschillende wijze van bestrating.

Kosten per vierkant meter van de verschillende wijzen van bestrating.

Plaveisel :	
Groote en gemiddelde straten	fr. 135 »
Kleine stalen	95 »
Asphalt-blokken	fr. 47 50
Cementbeton :	
15 centimeter dikte	fr. 60 »
10 centimeter dikte	45 »
Asphaltheon :	
5 centimeter dikte	fr. 48 »
Macadam met hydrocarbonaat-verbindingsstof :	
5 centimeter dikte	fr. 27 »
Macadam-mortel (Cornet) :	
10 centimeter dikte	fr. 28 »

Réchargement ordinaire cylindré suivi d'enduisages : (8 à 10 cm. d'épaisseur) fr. 25 »

Coût d'un pavage en grands et moyens échantillons sur fondation normale : (12 cm.) fr. 150 »

L'ENTRETIEN

Les usagers reconnaissent que l'entretien des routes accuse un progrès évident et rendent hommage à l'effort accompli.

Cependant, toutes les plaintes ne sont pas apaisées. Nous en avons perçu des échos, au sein de la Commission, qui nous venaient de la région poldérienne anversoise, du nord du Limbourg, du pays de Malines, de Charleroi, de Gand-Eecloo et du Luxembourg.

Nous nous permettons de rendre le Département attentif à la nécessité de procéder, le plus vite possible après le travail de réfection, à des enduisages appropriés, capables d'assurer à la voirie une viabilité normale. On signale, partout, que des cylindrages à l'eau — méthode condamnable — sont à peine terminés de quelques mois, que déjà, la route se présente avec un visage défiguré.

La bienfaisante et durable influence des enduisages protecteurs est en fonction de la célérité de leur application et des conditions atmosphériques favorables.

D'autre part, la surveillance des travaux revêt une importance de premier plan. On constate d'une section de route à l'autre, des différences marquées d'entretien et de tenue. L'œil du maître doit exercer, en ce domaine, un contrôle vigilant et sévère et cela nous amène à répéter que la présence du conducteur est réclamée par la route et non pas par le bureau.

Nous serions heureux d'être, sur ce point, en communion d'idées avec l'honorable Ministre et d'apprendre qu'il est décidé à ne pas laisser survivre, plus longtemps, de fâcheuses méthodes.

Régies d'enduisage.

On sait que des équipes d'enduisage existent actuellement à Dixmude, à Chimay, à Hasselt, à Aywaille-Remouchamps, à Marche, à Florenville, à Namur.

Bien que ces équipes ne soient pas outillées d'un matériel très complet, leur fonctionnement a donné de bons résultats, et a permis d'exécuter à temps sur de nombreux kilomètres de chaussées empierrées, les enduisages protecteurs indispensables.

Il existe encore à Bruxelles une équipe travaillant en régie, équipe bien organisée et pourvue d'un matériel complet permettant non seulement d'enduire les routes, mais encore de les réparer au préalable.

Le Département étudie l'opportunité d'augmenter

Gewone herbestrating met rollen en daaropvolgende bestrijkingen : (8 tot 10 cm. dikte) fr. 25 »

Kosten van een plaveisel met groote en gemiddelde stalen op gewone fundatie fr. 150 »

ONDERHOUD

Degenen die de straat gebruiken erkennen dat het onderhoud van de wegen goed vooruitgaat en zijn dankbaar voor de gedane poging.

Er wordt echter nog geklaagd, namelijk in de polderstreek, te Charleroi, te Gent-Eecloo, in Luxemburg, zooals wij in de Commissie hebben vernomen.

Wij wijzen het Departement op de noodzakelijkheid zoo spoedig mogelijk, na het herstelwerk, de gepaste bekledingen te doen uitvoeren waardoor de wegen een normalen duur kunnen bestaan. Overal klaagt men er over dat een paar maanden na het rollen met water — af te keuren methode — de weg reeds heelmaal zijn uitzicht verloren heeft.

De goede en duurzame invloed van de beschermende bekledingen staat in verhouding tot de snelheid van de toepassing er van en van de gunstige atmosferische voorwaarden.

Anderzijds is het toezicht over de werken van het allerhoogste belang. Tusschen de verschillende wegvakken merkt men een groot onderscheid wat betreft het uitzicht en het onderhoud. Hier moet het oog van den meester een waakzaam en strenge toezicht uitoefenen en dat brengt er ons toe te herhalen dat de weg en niet het bureau de aanwezigheid van den controleur eischt.

Wij zouden ons gelukkig achten zoo de Minister daarover evenzoo oordeelde, en van hem te vernemen dat hij bij besluit een eind wil maken aan die jammerlijke methodes.

Regies voor de wegbestrijking.

Men weet dat er thans ploegen voor wegbestrijking bestaan te Dixmude, te Chimay, te Hasselt, te Aywaille-Remouchamps, te Marche, te Florenville, te Namen.

Ofschoon deze ploegen niet over een zeer volledig materieel beschikken, heeft hun werk toch goede uitslagen opgeleverd, en heeft men dank zij dit talrijke kilometer steenweg op tijd kunnen voorzien met de noodige bestrijking.

Te Brussel bestaat er nog eene ploeg die in regie werkt, een goed georganiseerde ploeg, voorzien met een volledig materieel, waardoor zij niet alleen de straten kan bestrijken, maar ze ook vooraf te herstellen.

Het Departement onderzoekt de wenschelijkheid

le nombre des régies de réparations et d'enduisage, et de les doter d'un matériel puissant et moderne.

Tout en restant réservé sur le rendement de ces régies, nous devons reconnaître que les résultats enregistrés sont encourageants et, qu'à leur diligence, le travail s'effectue à des conditions vraiment intéressantes. Le coût du mètre carré d'enduisage qui atteint fr. 5.25 aux adjudications n'a pas dépassé fr. 2.75 aux régies.

Le tableau suivant montrera la progression des crédits alloués pour l'entretien, l'amélioration, etc., des routes de l'Etat pour les exercices 1914-1929.

Exercice.	Budget ordinaire.	BUDGET DES DEPENSES	
		A. — Extra-ordinaires.	B. — Recouvrables.
1914	7,996,500 »	15,000,000 »	»
1920	36,000,000 »	70,041,310 »	3,700,000 »
1921	30,096,612 48	40,000,000 »	15,000,000 »
1922	26,000,000 »	40,000,000 »	11,488,800 »
1923	24,000,000 »	15,000,000 »	5,250,000 »
1924	25,050,000 »	21,767,698 69	1,364,996 42
1925	26,050,000 »	47,442,500 »	3,350,000 »
1926	26,100,000 »	I. 29,725,711 » II. 355,000 » (1)	»
1927	39,109,300 »	I. 28,699,708 » II. 835,000 » (1)	»
1928	66,899,000 »	I. 178,600,000 » II. 950,000 » (1)	»
1929	80,000,000 »	I. 120,200,000 » 5,500,000 » (1)	»

I. Dépenses extraordinaires, proprement dites.

II. Dépenses non permanentes afférentes aux réparations des dommages de guerre.

INCORPORATION DE ROUTES PROVINCIALES ET INTERCOMMUNALES.

La voirie de l'Etat n'est pas seule à se plaindre, d'une fatigue excessive qui lui est imposée par la multiplicité croissante des véhicules.

De nombreuses routes provinciales en pâtissent au même titre, comme d'ailleurs nos routes de grande communication et, dans une mesure moindre, notre vicinalité communale.

Or, si l'Etat n'a pu, jusqu'ici, éviter un déficit d'entretien; s'il n'a pu adapter aux besoins modernes qu'une partie de son réseau, par quel miracle les provinces et les communes pourraient-elles faire face aux mêmes obligations?

Leurs routes non plus n'ont pas été construites, en vue de la grande fréquentation automobile; la dislocation des empierrements qui en résulte et leur usure rapide crée à ces collectivités des charges incompatibles avec les moyens dont elles disposent.

Cette situation pose un problème qu'il est urgent

het getal regies voor herstel en bestrijking te vermeerderen, en ze te voorzien met een sterk en modern materieel.

Mits een zeker voorbehoud omtrent de rendeeing van die regieën, moeten wij toegeven dat de bekomen uitslagen zeer bemoedigend zijn en dat, door hun toedoen, het werk onder waarlijk belangwekkende voorwaarden geschiedt. De prijs per vierkante meter bestrijking, welke fr. 5.25 bereikt bij de aanbestedingen, ging niet boven fr. 2.75 bij de regieën.

De volgende tabel toont de geleidelijke toeneming der credieten verleend voor het onderhoud, de verbetering, enz. der Staatswegen over de dienstjaren 1914-1929.

Dienstjaar.	Gewone Begrooting.	BEGROOTING DER UITGAVEN.	
		A. — Buitengewone.	B. — Verhaalbare.
1914	7,996,500 »	15,000,000 »	»
1920	36,000,000 »	70,041,310 »	3,700,000 »
1921	30,096,612 48	40,000,000 »	15,000,000 »
1922	26,000,000 »	40,000,000 »	11,488,800 »
1923	24,000,000 »	15,000,000 »	5,250,000 »
1924	25,050,000 »	21,767,698 69	1,364,996 42
1925	26,050,000 »	47,442,500 »	3,350,000 »
1926	26,100,000 »	I. 29,725,711 » II. 355,000 » (1)	»
1927	39,109,300 »	I. 28,699,708 » II. 835,000 » (1)	»
1928	66,899,000 »	I. 178,600,000 » II. 950,000 » (1)	»
1929	80,000,000 »	I. 120,200,000 » 5,500,000 » (1)	»

I. Eigenlijk gezegde buitengewone uitgaven.

II. Niet bestendige uitgaven behorende tot het herstel der oorlogsschade.

INCORPORATIE VAN PROVINCIALE EN INTERCOMMUNALE WEGEN.

Niet enkel op de wegen van den Staat drukt een overdreven verkeer wegens het immer stijgend getal voertuigen.

Ook tal van provinciale banen lijden daaronder, zooals ook onze wegen van groot verkeer en, ofschoon in mindere mate, onze buurtwegen.

Nu, indien de Staat er niet toe gekomen is zijne wegen degelijk te onderhouden, indien hij slechts een gedeelte van zijn wegennet aan de hedendaagsche behoeften heeft kunnen aanpassen, hoe zouden dan de provinciën en de gemeenten dit mirakel kunnen uitwerken?

Ook deze wegen werden niet aangelegd met het oog op het drukke automobieler verkeer; de verhoging en de sleet der bestrating legt aan deze gemeenschap lasten op, welke niet in verhouding staan tot hare middelen.

Uit dezen toestand werd een vraagstuk van drin-

de résoudre : celui du recensement et du reclassement des routes.

Un grand nombre d'entre elles sont devenues de véritables circuits touristiques ou assurent la liaison naturelle entre deux chaussées de l'État.

A titre d'exemple, je cite les routes de Carnières à Morlanwez et de Jemelle à Forrières qui comportent, chacune, un développement de 3 kilomètres.

Elles sont, en fait, annexées au réseau national.

Il faudra, de toute nécessité et de toute urgence, adopter une politique d'incorporation de ces voies et, en attendant cette réalisation — intervenir largement dans les frais de restauration et d'entretien.

Il ne s'agira pas de repousser ces suggestions par des arguments dilatoires.

Votre Commission estime que l'étude de cette question doit se faire rapidement et que l'achèvement du réseau national et l'incorporation à ce réseau des routes provinciales et intercommunales doivent être conduits parallèlement.

A titre documentaire, le tableau ci-dessous, permettra de suivre la progression vertigineuse, dans le pays, des véhicules à moteur. La confrontation des chiffres de 1914 et de 1928 est édifiante.

Tableau indiquant les nombres, par catégories, des véhicules à moteur déclarés pendant les années 1914 à 1928.

NOMENCLATURE DES VEHICULES.	1914 (1)	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Voitures	7,678	14,999	21,839	28,366 (2)	44,361 (2)	55,604 (2)	59,108
Camionnettes	1,937 (3)	2,257	4,735	12,972	16,609	23,830	25,901
Autobus et camions lourds	*	3,400 (4)	5,153 (4)	5,939	6,843	7,311	7,183
Motocyclettes	3,474	12,995	17,470	21,823	24,964	29,025	29,454
Totaux	13,089	33,651	49,177	69,100	92,777	115,770	121,646

NOMENCLATURE DES VEHICULES	1927	1928
1° Voitures des particuliers	57,433	72,869
2° Automobiles de place et véhicules donnés en location	5,229	6,081
3° Autobus et autocars légers	803	637
" lourds	308	297
4° Camionnettes	26,849	33,059
5° Camions lourds	6,236	7,385
6° Motocyclettes	32,686	39,287
7° Véhicules pour lesquels une attestation d'exemption a été délivrée.	763	952
Totaux.	129,982	160,008

(1) Pour 1914, les renseignements ne concernent que le premier trimestre et ils font défaut pour les années 1915 à 1920.

(2) Pour les années 1923, 1924 et 1925, la discrimination entre les voitures et camionnettes n'est qu'approximative.

(3) Pour 1914, le nombre de 1937 concerne les automobiles de place, les autobus, les automobiles d'hôtel, les camions et les camionnettes.

(4) Pour 1921 et 1922, les nombres de 3,400 et 5,133 ne concernent que les camions lourds.

genden aard geboren: de telling en de rangschikking der wegen.

Tal van wegen zijn ware verkeerspunten voor het toerisme geworden of natuurlijke verbindingswegen tussen twee Staatsbanen.

Als voorbeeld, wijs ik op de banen van Carnières naar Morlanwez en van Jemelle naar Forrières, welke elk, een lengte hebben van 3 km.

Feitelijk zijn die banen met het wegenwet aan den Staat verbonden.

Het zal volstrekt noodzakelijk wezen deze banen in het Staatwegenswet op te nemen en, in afwachting, in ruime mate tussenbeide te komen in de kosten voor herstellingwerken en onderhoudskosten.

En dit duldt geene vertraging.

Uwe Commissie is van oordeel dat de studie van dit vraagstuk spoed eischt en dat de voltooiing van 's lands wegennet en de aansluiting bij dit net van de provinciale en gemeetewegen gelijktijdig moet worden geleid.

Volgende tabel geeft de verbazende stijging aan van het getal motorvoertuigen; de vergelijking tussen de jaren 1914 en 1928 is een sprekend bewijs.

Tabel, per categorie, der motorvoertuigen aangegeven tijdens de jaren 1914 tot 1928.

BENAMING DER VOERTUIGEN.	1927	1928
1° Rijtuigen van bijzonderen	57,433	72,869
2° Huurautomobielen en andere huurvoertuigen.	5,229	6,081
3° Lichte autobussen en autocars	803	637
Zware autobussen en autocars	308	297
4° Camionnetten	26,849	33,059
5° Zware vrachtwagens	6,236	7,385
6° Motocycletten	32,686	39,287
7° Voertuigen voor dewelke vrijstelling werd afgeleverd	763	952
Totaal.	129,982	160,008

(1) Voor 1914 betreffen de inlichtingen slechts het eerste trimester en zij ontbreken geheel voor de jaren 1915 tot 1920.

(2) Voor de jaren 1923, 1924 en 1925 is het verschil tussen de rijtuigen en de camionnetten slechts bij benadering opgegeven.

(3) Voor 1914 betreft het getal 1937 de huurautomobielen, de hotelautomobielen, de vrachtwagens en de camionnetten.

(4) Voor 1921 en 1922 doelen de getallen 3,400 en 5,133 slechts op de zware vrachtwagens.

Pour bien établir l'équation, nous devons encore tenir compte des véhicules à moteur qui ont franchi la frontière et circulé temporairement en Belgique : pour 1928, le recensement en accuse 19,840.

* *

Il faut aussi se préoccuper de la sécurité de la route. D'heureuses mesures ont été prises déjà qui consistent à réduire les bombements, à aménager les courbes de devers, à augmenter la visibilité, à supprimer le goudronnage dans les sections particulièrement délicates.

Mais, il y a plus à faire, si nous ne voulons pas que la circulation hippomobile, les piétons et les cyclistes soient définitivement expulsés de la route, à grand trafic, par l'intensité de la circulation automobile. Des pistes cyclables devront être prévues aux abords des villes et des localités un peu importantes, et les accotements rendus libres par l'acquisition de terrains en retrait pour le dépôt des matériaux.

Disons deux mots encore des passages à niveau et de la signalisation.

PASSAGES A NIVEAU

Une partie importante de ceux-ci engage les routes de l'Etat. Nous voyons, avec plaisir, que celui de Gembloex qui a fait répandre tant de flots d'encre et de paroles sera définitivement supprimé. De même, ceux de Cornesse, Manage, Houdeng-Goegnies, La Louvière et Berchem-Sainte-Agathe.

Il est à souhaiter que l'on accentue la suppression des plus meurtriers et des plus gênants. Ils obstruent la circulation et constituent de véritables guillotines.

Pourquoi la Société Nationale des Chemins de fer ne serait-elle pas invitée à s'associer à cette suppression puisqu'il en résulterait, pour elle, une économie dérivant des frais de gardes-barrière et de dommages-intérêts aux victimes d'accidents?

Ceux-ci, hélas, endeuillent, chaque année, trop de familles.

Le relevé suivant ne tient pas compte des accidents survenus aux passages à niveau des Compagnies du Nord-Belge, de Malines-Terneuzen, de Gand-Terneuzen ni du Chemin de fer de Chimay.

Moeten wij, om de vergelijking goed te stellen, rekening houden met de motorvoertuigen die de grens zijn overgereden en slechts tijdelijk in België in omloop zijn? Voor 1928, levert de telling 19,840 eenheden op.

* *

Men moet zich ook bezighouden met de veiligheid op de wegen. Er werden reeds heilzame maatregelen genomen, namelijk: verheeding der bochten, inrichting van de schuine krommingen, vermeerdering van de visibiliteit, afschaffing van het teren op de sterk hellende vakken.

Wij moeten evenwel meer doen indien wij willen vermijden dat de paarden-voertuigen, de voetgangers en de wielrijders, op definitieve wijze, van de wegen met groot verkeer verdreven worden, wegens de intensiteit van het automobielenverkeer. Er zouden wielrijdersbanen moeten voorzien worden in de nabijheid der steden en der tamelijk aanzienlijke gemeenten, en men zou de bermnen moeten vrij maken door den aankoop van bezijden gelegen gronden, voor het opslaan van de materialen.

Zeggen wij nog een paar woorden betreffende de overwegen en de signalisatie.

DE OVERWEGEN

Een belangrijk deel er van betreft de Staatswegen. Wij zien met genoegen dat die van Gembloers die zoo veel inkt heeft doen vloeien, volkomen zal afgeschaft worden. Hetzelfde geldt voor die van Cornesse, Manage, Houdeng-Goegnies, La Louvière en Sint-Agatha-Berchem.

Het is te wenschen dat men nog verder de gevaarlijkste en meest hinderlijke overwegen afschaft. Zij belemmeren het verkeer en zijn een werkelijk doodsgevaar geworden.

Waarom zou de Nationale Maatschappij der Spoorwegen niet uitgenoodigd worden om zich aan te sluiten bij deze afschaffing, vermits dit voor haar zou uitloopen op een besparing van kosten gedaan wegens de aanstelling van bewakers aan de overwegen en de uithetaling van schadevergoeding aan de slachtoffers van ongevallen?

De volgende tabel houdt geen rekening met de ongevallen die zich hebben voorgedaan aan de overwegen van de Spoorwegmaatschappijen Nord-Belge, Mechelen-Terneuzen, Gent-Terneuzen, noch van die op den Spoorweg van Chimay.

Accidents survenus pendant les années 1925 à 1929
aux passages à niveau.

ANNÉE.	P. N. gardés.			P. N. non gardés.			P. N. partiellem. gardés.		
	Nombre d'accidents.	blessés.	tus.	Nombre d'accidents.	blessés.	tus.	Nombre d'accidents.	blessés.	tus.
<i>Société Nationale des Chemins de fer belges.</i>									
1925	23	5	9	57	27	19	»	»	»
1926	12	»	2	56	18	14	4	1	2
1927	16	3	5	41	11	7	3	»	»
1928	24	7	3	45	10	23	2	2	»
1929 (1)	33	7	9	78	23	20	3	1	»
	108	22	29	277	89	83	12	4	2

(1) Nombres approximatifs; les chiffres définitifs ne seront connus que dans quelques semaines.

LA SIGNALISATION

Sa nécessité n'est pas mise en discussion. Elle s'impose et pour atteindre son but elle doit viser à l'unité et à la clarté.

Que lui demandent les usagers de la route : a) l'indication de l'itinéraire qui comporte essentiellement l'inscription de localisation, de direction et de distance; b) l'indication des endroits dangereux (obstacles).

Il serait vivement souhaitable qu'intervint une réglementation pour interdire le placement d'annonces, de réclames, etc., le long des chaussées ou sur les murs d'immeubles aux approches des localités, notamment. Outre le caractère inesthétique de ces panneaux lapageurs, ils ont le grand inconvénient de contrarier la vue des indications utiles aux conducteurs.

Ne pourrait-on pas recourir utilement aussi à l'application, rendue obligatoire, d'un panneau standard ou d'un cabochon lumineux, pour la signalisation des obstacles momentanés que crée l'exécution de travaux? En rase campagne, la traditionnelle lanterne, souvent éteinte par les intempéries, ne remplit plus son rôle.

Nous ne voulons pas terminer ces quelques considérations sans rendre hommage au concours très intelligent et précieux de sociétés industrielles ou touristiques qui ont eu de louables initiatives et qui se sont imposées des sacrifices pour assurer aux usagers de la route une plus grande marge de sécurité.

Ces collaborations pourraient utilement soutenir leurs efforts mais il serait indispensable que ceux-ci soient coordonnés et dirigés, par le Département, en vue de l'unification des procédés.

Pour le surplus, j'ai sollicité de l'Administration, des renseignements qu'elle a bien voulu, très obligeamment, me faire tenir. Il m'a paru qu'ils présenteraient de l'intérêt pour mes collègues et pour les usagers de la route qui consulteront ce rapport.

Ongevallen die zich hebben voorgedaan, gedurende
de jaren 1925 tot 1929, aan de overwegen.

JAAR.	Bewaakte overwegen.			Niet bewaakte overwegen.			Gedeeltelijk bewaakte overweg.		
	Getal ongevallen.	gekwetst.	gedooden	Getal ongeval.	gekwetst.	gedooden	Getal ongeval.	gekwetst.	gedooden
<i>Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.</i>									
1925	23	5	9	57	27	19	»	»	»
1926	12	»	2	56	18	14	4	1	2
1927	16	3	6	41	11	7	3	»	»
1928	24	7	3	45	10	23	2	2	»
	108	22	29	277	89	83	12	4	2

(1) Benaderende cijfers; de definitieve cijfers zullen slechts binnen kort gekend zijn.

DE SIGNALISATIE

De noodzakelijkheid er van wordt niet betwist. Zij dringt zich op en om haar doel te bereiken moet zij naar eenheid en duidelijkheid streven.

Wat vragen zij die de wegen benutten : a) de aanwijzing van den weg, hetgeen hoofdzakelijk omvat de vermelding van de plaats, de richting en den afstand; b) de aanwijzing van de gevaarlijke plaatsen (hinderpalen).

Het zou wenschelijk zijn een regeling in te voeren waarbij verboden zou worden het plaatsen van advertenties, aankondigingen, enz., langs de steenwegen of op de muren van de gebouwen, namelijk in de nabijheid van de agglomeraties. Deze paneelen zijn niet alleen weinig esthetisch; zij hebben ook het nadeel het lezen van de nuttige opschriften door de geleiders van voertuigen te bemoeilijken.

Zou men ook niet, op nuttige wijze, kunnen overgaan tot het verplicht gebruik van standaardpaneelen of van lichten, voor de signalisatie der tijdelijke hinderpalen welke ontstaan uit de uitvoering van werken? Wij willen deze korte uiteenzetting niet sluiten zonder hulde te brengen aan de zeer verstandige en kostbare medewerking van nijverheidsvennootschappen, of toeristenmaatschappijen, welke lofwaardig initiatief lieten blijken en zich groote opofferingen getroostten om meer veiligheid te verzekeren aan de benuttigers der wegen.

Die samenwerking zou, op nuttige wijze, hunne pogingen kunnen steunen, maar het is volstrekt noodig dat deze worden geordend en geleid door het Departement, met het oog op de eenheid in de werkwijzen.

Bovendien heb ik aan het Bestuur inlichtingen gevraagd die het mij zeer welwillend heeft aan de hand gedaan. Mij docht dat ze van belang konden zijn voor mijne collegas en voor de gebruikers van de wegen die dit verstag zouden raadplegen.

Note sur la signalisation et le numérotage des routes belges.

La signalisation existante comporte les dispositifs suivants :

Des poteaux indicateurs de types variés, à fûts en fonte, avec palettes portant le nom et la distance kilométrique des localités;

Des plaques murales, en tôle émaillée, placées à l'entrée de chaque agglomération, et indiquant le nom de la localité traversée ainsi que les noms et distances des localités voisines;

Des panneaux en bois portant, en blanc sur bleu, une indication de direction avec flèche;

Des panneaux triangulaires avertisseurs de danger, en tôle émaillée, conformes aux stipulations de la convention internationale de Paris (Mai 1926), placés à l'intervention du Royal Automobile Club de Belgique;

Des bornes kilométriques et hectométriques de types variés.

De plus, dans les virages, les arbres de la rangée extérieure (Côté opposé au centre de courbure) portent une bande blanche peinte à la chaux, à environ 2m.50 de hauteur; cette bande blanche permet aux usagers de se rendre compte de l'alignement de la route en temps d'obscurité.

Ces divers dispositifs sont reconnus aujourd'hui insuffisants et sont en voie d'être complétés, à l'intervention du Royal Automobile Club de Belgique par :

Des panneaux de localité, en tôle émaillée, placés à l'entrée de chaque agglomération, et portant, en rouge sur fond blanc, le nom de la localité traversée;

Des panneaux de direction, également en tôle émaillée, portant, en blanc sur bleu, l'indication du nom de la ville prochaine, la distance en kilomètres, et une flèche de direction.

Mais l'Administration des Ponts et Chaussées veut pousser plus loin la signalisation routière afin de la rendre aussi parfaite que possible.

Elle a donc étudié un projet de numérotage des routes de l'État et provinciales, groupées suivant des itinéraires unissant des villes importantes, des centres de villégiature, des frontières, etc.

Les itinéraires en question sont énumérés dans une nomenclature, et figurés sur une carte de la Belgique tirée spécialement à cette fin.

Chaque itinéraire reçoit un numéro d'ordre inscrit dans la nomenclature et sur la carte.

Le long des routes, ce numéro d'ordre doit être reproduit sur des bornes kilométriques d'un type nouveau.

Ces bornes porteront encore le nom de l'itinéraire, le nom et la distance des villes les plus proches.

Aux carrefours des routes de grande voirie, des

Nota over de signalisatie en het nummèren van de Belgische wegen.

De bestaande signalisatie bestaat uit het volgende :

Wegwijzers van verschillend model, met schachten in gegoten ijzer, met platen die den naam en den afstand in kilometers van de plaatsen aangeven;

Muurplaten, in geëmailleerd plaatijzer, met aanwijzing van den naam der lokaliteit en de namen en afstanden van de naburige lokaliteiten;

Houten paneelen met, in wit op blauw eene aanduiding van richting met pijl;

Driehoekige paneelen voor waarschuwing tegen gevaar, in geëmailleerd plaatijzer, overeenkomstig de bepalingen van de internationale conventie van Parijs (1926), geplaatst door tusschenkomst van den « Royal Automobile Club » van België.

Kilometer- en hectometerpalen van verschillend model;

Bovendien zijn in de bochten de boomen van de buitenrij (kant tegenover het centrum van de bocht), met een witten band in kalk gemerkt, op ongeveer 2,50 m. hoogte; daardoor kunnen degenen die van den weg gebruik maken, in de donkerte de richting kennen.

Deze verschillende aanwijzingen worden tegenwoordig onvoldoende geacht en zij worden volledig met de medehulp van de « Royal Automobile Club » van België door middel van :

Paneelen met lokaliteitsaanwijzing, in geëmailleerd plaatijzer, geplaatst aan den ingang van elke agglomeratie, en dragend den naam van de voorliggende lokaliteit, rood op wit;

Aanwijzingspaneelen, eveneens in geëmailleerd plaatijzer, met zwart op blauw, den naam van de eerstkomende stad, den afstand in kilometer, en een aanwijzingspijl.

Doch het Bestuur van Bruggen en Wegen wil de signalisatie van de wegen nog verder doorzetten om ze zoo volledig mogelijk te maken.

Zij heeft dus een ontwerp van nummering der Rijks- en provinciewegen bestudeerd, gegroepeerd volgens de wegen waardoor groote steden, villaagruurcentrums, grenzen, enz., worden verbonden.

Deze wegaanwijzingen zullen opgesomd worden op eene lijst, en zullen voortkomen op eene kaart van België, met dit doel gedrukt.

Iedere wegaanduiding ontvangt een volgnummer dat op de namenlijst en op de kaart wordt ingeschreven.

Langsheen de wegen, moet dit volgnummer op kilometerpalen van een nieuw model worden herhaald.

Op die palen zullen ook nog de naam van den weg en de afstand tot de dichtstbijgelegen steden staan vermeld.

Op de kruispunten van de wegen van groot verkeer,

bornes d'angle porteront toutes les indications voulues relativement aux routes qui s'y croisent.

Au croisement d'une route de l'État avec une route communale, on utilisera les poteaux indicateurs existants mais améliorés au point de vue de la visibilité et de la lisibilité.

Les premiers numéros de la série sont attribués aux routes de l'État partant de Bruxelles; la série 1 à 150 est réservée aux routes de l'État; à partir de 150, les numéros sont attribués aux itinéraires comprenant des routes provinciales.

Les chemins de grande communication recevront des numéros en série à partir de 250.

Pour mieux renseigner les usagers sur l'importance relative des routes, on a partagé les routes de l'État en routes majeures et routes mineures; les dimensions et couleurs adoptées pour les inscriptions sur les bornes de chacune de ces deux classes de routes permettent de reconnaître à première vue la classe de la route parcourue.

Les numéros des routes de l'État seront toujours précédés d'un lion, symbole de la nation, ceux des routes provinciales d'un P.

Lorsque plusieurs itinéraires ont un tronçon commun, les bornes de ce tronçon portent les numéros de chacun d'eux, le numéro de l'itinéraire principal en dimensions plus grandes que les autres.

Enfin, certaines routes, non comprises dans les itinéraires visés plus haut, mais constituant des jonctions entre deux de ceux-ci, sont indiquées par les numéros d'ordre des deux itinéraires qu'elles relient, séparés par deux traits horizontaux parallèles.

Les inscriptions des bornes seront faites sur plaque de lave émaillée, résistante aux chocs, aux intempéries, etc.

La réalisation sur la route du projet de signalisation par numérotage, exige le rebornage de toutes les routes, parce que les itinéraires adoptés ne correspondent pas toujours aux routes définies par les anciennes dénominations, et aussi parce que, pour plusieurs de nos routes, le bornage actuel ne répond plus à la réalité.

L'Administration entreprend donc un travail de longue haleine, qui, par sa nature même, exige une unité de vue et une pratique que seule peut donner l'unité de direction.

Le travail doit commencer par les routes axiales suivantes: Bruxelles-Breda, Bruxelles-Aix-la-Chapelle, Bruxelles-Trèves, Bruxelles-Rocroy, Bruxelles-Maubeuge, Bruxelles-Ostende.

Note sur l'organisation téléphonique de secours.

Le système téléphonique d'appels de secours sur route (Système Durdu) consiste essentiellement dans l'établissement de lignes téléphoniques reliées au réseau, avec postes d'appels établis le long des routes, de kilomètre en kilomètre.

zullen hoekpalen al de gewenschte aanduidingen betreffende de aldaar samenloopende wegen dragen.

Op het kruispunt van een Staatsbaan en van een gemeenteweg, zal men de bestaande wegwijzers benutten, mits dezelve een betere zichtbaarheid te geven en de geschriften leesbaarder te maken.

De eerste nummers van de reeks worden gegeven aan de Staatsbanen uitgaande van Brussel; de reeks 1 tot 150 is voorbehouden aan de Staatsbanen; van af 150 worden de nummers gegeven aan de wegaanduidingen die provinciewegen omvatten.

De groote verkeerswegen zullen reeksgewijze nummers van af 250 ontvangen.

Ten einde de weggebruikers in te lichten over de betrekkelijke belangrijkheid der wegen, heeft men de Staatsbanen verdeeld in voorname en geringe wegen; de afmetingen en de kleuren aangenomen voor de vermeldingen op de palen van ieder dezer twee wegklassen, laten toe, bij den eersten aanblik, de klasse van den doorloopen weg te kennen.

De nummers van de Staatsbanen zullen altijd voorafgegaan zijn van een leeuw, symbool van de Natie; die van de provinciewegen, van een P.

Wanneer verscheidene wegaanduidingen een gemeenschappelijk baanvak betreft, zullen de palen van dit baanvak de nummers van beide dragen; echter zal het nummer van de voornaamste wegaanduiding grooter afmetingen hebben dan de overige.

Eindelijk, sommige wegen die niet behooren tot de vorenvermelde wegaanduidingen, doch verbindingswegen zijn tusschen twee dezer, worden aangeduid door de volgnummers der beide verbonden wegen, door twee gelijklopende horizontale strepen gescheiden.

De opschriften van de wegwijzers worden aangebracht op geëmailleerde lavaplaten die aan de schokken, de weerinvloeden, enz., kunnen weerstand bieden.

Om het signalisatieplan, nummersgewijs, op de wegen te kunnen verwezenlijken, is het noodig al de wegen opnieuw af te palen, daar de aangenomen wegaanduidingen niet altijd overeenkomen met de wegen door de oude benamingen bepaald, en ook, omdat, betreffende vele onzer wegen, de bestaande asfaling niet meer met de werkelijkheid strookt.

Het Bestuur onderneemt dus een werk van langen duur dat, uit zijn aard, een zekere eenheid van inzicht en een zekere praktijk vereischt welke alleen door de eenheid van leiding kan gegeven worden.

Het werk moet ingezet worden met de volgende axiale wegen: Brussel-Breda, Brussel-Aken, Brussel-Trier, Brussel-Rocroy, Brussel-Maubeuge, Brussel-Oostende.

Nota over de telefonische hulpijnrichting.

Het telefonisch hulpseinestelsel langs de wegen (stelsel Durdu) bestaat voornamelijk uit den aanleg van telefoonlijnen met het net verbonden, met hulpseinposten langs de wegen op afstanden van 1 kilometer.

Pour pouvoir faire usage de ces postes téléphoniques, l'automobiliste devra disposer d'une clé qu'il se procurera en s'adressant au concessionnaire de l'installation; la clé, pour utilisation du poste téléphonique, ne peut être délivrée que par un agent du concessionnaire. Le contrat entre les parties pourra prévoir une durée de 3, 6 ou 9 ans et la rétribution annuelle sera fixée à 100 francs.

L'usage des appareils est assuré gratuitement aux agents des services gouvernementaux de la route, de la gendarmerie, etc.

Indépendamment du produit de la vente de clés, le concessionnaire obtient un droit de publicité sur la route, dont le produit financier est indispensable pour lui permettre de couvrir les frais de premier établissement. Ce droit est défini comme suit: Tous les 200 mètres, il pourra placer un panneau de 0,90 m. x 0,70 m. portant les lettres S. O. S. (Save our souls) et indication de la distance à laquelle se trouve le poste téléphonique d'appel voisin; le restant du panneau est affecté à la publicité.

Il est entendu que l'Administration se réserve le contrôle financier de l'entreprise et que si, au bout de 3 ans, le résultat de celle-ci est tel que la publicité peut être réduite ou même supprimée, l'Administration a le droit d'imposer cette réduction ou suppression. On compte commencer par les routes Bruxelles-Bréda, Bruxelles-Ostende, Bruxelles-Aix-la-Chapelle, Bruxelles-Maubège, Bruxelles-Trèves.

VOIRIE COMMUNALE

Nous avons signalé, parmi les caractéristiques du budget, l'innovation d'avoir introduit la voirie communale sous le pavillon des Travaux publics.

Cette détermination paraît logique puisqu'elle tend à grouper des services qui relèvent de la même technique. Nous n'y contredisons pas mais, la voirie communale fait, à côté de la grande voirie, si piètre figure que nous craignons, pour elle, le dédain et la parcimonie.

Sans doute, désarmerons-nous, le jour où cet esprit de centralisation aura révélé ses intentions bienveillantes en concevant la possibilité d'intervenir dans la gestion de notre vicinalité communale autrement que par des règlements et des ukases. Cette voirie communale joue un rôle trop important dans notre économie rurale pour qu'elle ne mérite pas désormais plus d'attention et de faveurs.

Les subsides qui sont présentement dévolus aux communes ne répondent plus aux nécessités et l'entretien de cette vicinalité pose un problème qui ne peut être résolu qu'avec le concours de l'État.

Om zich van deze telefoonposten te kunnen bedienen zal de autovoerder een sleutel moeten bezitten, welke hij zich bij den vergunninghouder van de inrichting zal kunnen aanschaffen. De sleutel tot gebruikmaking van den telefoonpost, mag alleen door een agent van den vergunninghouder afgeleverd worden. In het contract tusschen de partijen zal de duur van 3, 6 of 9 jaren kunnen voorzien worden; de jaarlijkse bijdrage zal op 100 frank vastgesteld worden.

De toestellen mogen kosteloos worden benutigd door de agenten der Regeeringsdiensten, door de gendarmerie, enz.

Buiten de opbrengst van den verkoop der sleutels zal aan den vergunninghouder een publiciteitsrecht verleend worden, waardoor de financiële opbrengst onmisbaar is, om del kosten van eerste oprichting te dekken. Dit recht wordt als volgt omschreven: op elke 200 meter zal hij een bord van 0,90 m. x 0,70 m. mogen plaatsen met het opschrift S. O. S. (Save our souls) en de aanduiding van den afstand van de naburigen telephonischen hulpseinstpost; de rest van het bord zal voor publiciteit beschikbaar zijn.

Het is wel verstaan, dat het Beheer zich het financieel toezicht van de onderneming voorbehoudt en dat indien na verloop van 3 jaren, de uitslag van deze zoodanig is, dat de publiciteit kan vermindert of zelfs afgeschaft worden, het Beheer het recht heeft eene vermindering of afschaffing op te dringen. Men meent te kunnen beginnen met de banen Brussel-Bréda, Brussel-Oostende, Brussel-Aken, Brussel-Maubège, Brussel-Trier.

GEMEENTEWEGEN

Onder de kenmerken van de Begrooting hebben wij gewezen op de nieuwigheid waardoor de gemeentewegen aan Openbare Werken toevertrouwd worden.

Deze beslissing schijnt logisch vermits zij ertoe strekt al de diensten, welke van dezelfde techniek afhangen, te groepeeren. Wij hebben er niets tegen in te brengen, maar de gemeentewegen slaan nevens de hoofdwegen zulk een pover figuur, dat wij vreesden, dat men ze met misprijzen en karigheid zal behandelen.

Zonder twijfel zullen wij ons gewonnen geven den dag, dat deze centralisatiegeest van zijn welwillende inzichten blijk zal gegeven hebben door in het beheer van onze gemeentewegen anders in te grijpen als door reglementen en ukasen. De gemeentewegen spelen eene te gewichtige rol in onze landbouwhuishoudkunde, opdat zij voortaan niet met meer voorkomendheid en goedwilligheid behandeld worden.

De toelagen, welke thans aan de gemeenten toegerekend worden, wegen niet meer op tegen de behoeften, en het onderhoud van deze Buurtwegen is een vraagstuk geworden, dat alleen met de medewerking van den Staat kan opgelost worden.

Nous voulons bien faire crédit au Département qui se doit d'étudier la question. Nous nous efforcerons, de notre côté, d'apporter notre tribut à cette étude. Elle est urgente si nous ne voulons pas nous trouver bientôt devant un mal présentant les alarmants symptômes de l'incubabilité.

Relève des subsides liquidés pour l'exécution de travaux à la voirie communale.

ANNEES	TRAVAUX d'amélioration.	TRAVAUX d'entretien des chemins vicinaux de grande communication.	TRAVAUX d'entretien des chemins vicinaux d'intérêt agricole.
1914	1,440,455	néant	17,564
1919	12,395,385	5,126,500	26,558
1920	3,199,705	2,500,000	13,614
1921	3,538,043	2,500,000	23,992
1922	6,557,100	3,500,000	67,004
1923	8,061,175	1,827,500	111,325
1924	5,629,449	3,000,000	120,551
1925	6,976,065	3,000,000	273,935
1926	7,393,135	2,644,747	212,118
1927	6,162,883	3,500,000	519,017
1928	5,832,211	4,000,000	417,789
1929	15,325,228	4,000,000	415,302

N. B. — Les chiffres concernant les exercices 1919, 1921 et 1922 comprennent des subsides alloués pour l'exécution, à la voirie communale, de travaux entrepris « en vue de combattre le chômage ».

RECRUTEMENT DU PERSONNEL

Indépendamment des sommes inscrites au Budget des Travaux publics, si nous tenons compte des dotations qui figurent au Fonds spécial des grands travaux : 1,800,000,000 de francs et du Budget extraordinaire qui comporte, pour cet exercice, une somme de 95,405,000 francs destinée, notamment à l'aménagement des ports, à la reconstruction de ponts, à l'amélioration des voies navigables, on est frappé par l'importance du rôle qui est dévolu à l'Administration des Ponts et Chaussées.

C'est à elle, en effet, qu'incombe la responsabilité de cette lourde gestion. Nonobstant, le nombre des agents qui était, en 1914, de 3,450 unités n'est aujourd'hui, que de 2,944.

Cet exemple de compression administrative ne mérite pas de rester sous le boisseau.

Y a-t-il lieu de s'en réjouir dans réserve? Je ne le crois pas. En effet, la grave question du recrutement des agents techniques est trop importante, en ce domaine, pour qu'il soit permis de la sous-évaluer.

Or, dans le cadre des ingénieurs où il manque, d'après les évaluations les plus modérées, 20 unités pour parfaire les effectifs, il s'est agi récemment de conférer 6 places. Quatre candidats ont répondu à l'appel.

Les résultats ne sont pas encore connus.

Wij willen het aan het Departement wel overlaten de kwestie in te studeeren. Wij, van onzen kant, zullen het onze tot deze studie bijbrengen. Er is haast bij, willen wij niet weldra voor een kwaal staan, welke de onrustwekkende verschijnselen van ongeneesbaarheid vertoont.

Toelagen, uitbetaald voor de uitvoering van werken aan de gemeentewegen.

JAREN.	Verbeteringswerken.	WERKEN voor het onderhoud van buurtwegen met groot verkeer.	WERKEN voor het onderhoud van buurtwegen in landbouwtrekken.
1914	1,440,455	néant	17,564
1919	12,395,385	5,126,500	26,558
1920	3,199,705	2,500,000	13,614
1921	3,538,043	2,500,000	23,992
1922	6,557,100	3,500,000	67,004
1923	8,061,175	1,827,500	111,325
1924	5,629,449	3,000,000	120,551
1925	6,976,065	3,000,000	273,935
1926	7,393,135	2,644,747	212,118
1927	6,162,883	3,500,000	519,017
1928	5,832,211	4,000,000	417,789
1929	15,325,228	4,000,000	415,302

N. B. — De cijfers betreffende de dienstjaren 1919, 1921 en 1922 omvatten te toelagen verleend wegens werken aan de Buurthegen, « teneinde de werkloosheid te bestrijden ».

AANWERFING VAN PERSONEEL

Indien men, afgezien van de sommen in de Begroting van Openbare Werken voorzien, rekening houdt met de dotaties voorzien voor het bijzonder Fonds der groote werken: 1,800,000 frank, en met de Buitengewone Begroting welke voor dit dienstjaar een crediet voorziet van 95,405,000 frank, namelijk bestemd voor de inrichting van de havens, de wederoprichting van bruggen, de verbetering der bevaarbare wegen, dan is men getroffen door het belang van de taak aan het Beheer van Bruggen en Wegen opgelegd.

Dit beheer draagt inderdaad de verantwoordelijkheid voor deze zware taak. En nochtans, het getal beambten dat, in 1914 tot 3,450 man beliep, is thans tot 2,944 geslonken.

Dit voorbeeld van bezuiniging in het bestuur dient in het licht gesteld te worden.

Moet men zich daarover verheugen zonder voorbehoud? Ik denk het niet. Inderdaad, de ernstige quaestie van de aanwerving van technisch personeel is te belangrijk, op dit gebied, opdat het toegelaten zou zijn ze te onderschallen.

Welnu, in het kader der ingenieurs, waar, volgens de meest gematigde ramingen, 20 man ontbreken, opdat de effectieven voltallig zouden zijn, moesten onlangs 6 plaatsen begeven worden. Vier kandidaten beantwoordden den oproep.

De uitslagen er van zijn nog onbekend.

Un récent concours pour les emplois de conducteurs n'a sollicité la participation aux épreuves que d'un nombre restreint de candidats. Pour les 12 places vacantes, 4 seulement des récipiendaires ont pu se classer pour la section wallonne et 0 pour la section flamande.

C'est donc, à juste titre, que cette situation doit rendre attentifs ceux que préoccupe l'intérêt national.

L'outillage du pays est en fonction de la qualité de ceux qui doivent en assurer la garde et le développement : il faut donc des techniciens de choix et ne rien négliger pour recruter cette élite.

Cette situation, d'ailleurs, n'a pas laissé d'émouvoir l'honorable rapporteur du Sénat, M. Beauduin, ni mes distingués prédécesseurs : MM. Golenvaux et de Pierpont qui ont, au cours des années précédentes, traduit, à ce sujet, leurs légitimes inquiétudes. S'il est vrai que le cadre est l'âme de l'armée, n'oublions pas qu'il fût dans le passé, la gloire de l'Administration des Ponts et Chaussées.

2. — En ce qui regarde les *surveillants de travaux*, on se demande, avec doute, si l'innovation qui consiste à faire appel à des « temporaires » a vraiment atteint son but. Ce sont des éléments de fortune, souvent, qui sont dominés par la préoccupation de trouver, ailleurs, des situations stables. Là aussi, le recrutement est malaisé parce que les bons éléments ne sont pas séduits par l'attrait qu'exerce la permanence de l'emploi. Il y aurait lieu semble-t-il de rechercher si d'autres méthodes ne donneraient pas de meilleurs résultats ou si celles qui existent ne doivent pas être réformées.

3. — Quant aux *agents réceptionnaires*, ne serait-il pas souhaitable d'assigner plus de stabilité à leur mission. Un membre de la Commission le suggère en mettant en relief les inconvénients du système actuel.

4. — Nous ne parlerons pas des *cantonniers*, puisqu'aussi bien, le Département étudie la réorganisation de ce service et que des conclusions sont imminentes.

*
**

Aux questions posées par les Membres de la Commission, l'Administration a eu l'obligeance de donner les réponses suivantes :

1^{re} Question

RÈGLEMENT QUI S'APPLIQUE AUX VILLES.

Pour obtenir les approbations de construire, il faut au moins un mois. Le Département n'intervient que pour l'*alignement*. Ne pourrait-on la donner une fois pour toutes? Ce travail surcharge les services publics communaux et ceux du Département.

Bij een onlangs behouden wedstrijd voor het begeven aan plaatsen van conducteur hebben zich slechts een gering getal kandidaten voorgesteld. Er waren 12 openstaande plaatsen; 4 kandidaten konden geclasseerd worden voor de Waalsche afdeeling en geen enkele voor de Vlaamsche afdeeling.

Deze toestand moet dus terecht de aandacht wekken van die welke belang stellen in het nationaal belang.

De toerusting van het land hangt af van de bekwaamheid van die welke ze moeten bewaken en ontwikkelen; men moet dus goede technici aanwerven en niets verwaarloozen om die te bekomen.

Deze toestand heeft de aandacht gevestigd van den achtbaren verslaggever in den Senaat, den heer Beauduin en ook die van de achtbare heeren Golenvaux en de Pierpont die, als verslaggevers, tijdens de voorgaande jaren, uiting gaven aan hunne onrust. Indien het waar is dat het kader de ziel is van het leger, vergeten wij dan ook niet dat het kader, in vroegere tijden, ook de faam van het Beheer van Bruggen en Wegen heeft gemaakt.

2. — Wat de *werkopzichters* betreft, vraagt men zich met twijfel af of het nieuwe stelsel dat hierin bestaat beroep te doen op « tijdelijke » beambten werkelijk zijn doel heeft bereikt. Het zijn meestal menschen die daar toevallig komen en vooral bezorgd zijn om elders een vaste betrekking te vinden. Daar ook, trouwens, is de aanwerving moeilijk, omdat zij niet aangetrokken worden door de vastheid van de betrekking. Men zou moeten nagaan of andere methodes geen betere uitslagen zouden opleveren en of de bestaande methodes niet moeten herzien worden.

3. — Wat de *receptionnaires* betreft, zou het niet verkieslijk zijn meer vastheid aan hun taak te geven? Een lid van de Commissie heeft er de aandacht op gevestigd door de bezwaren van het huidig stelsel te doen uitkomen.

4. — Van de *kantonniers* zullen wij niet spreken omdat de herinrichting van dezen dienst door het Departement bestudeerd word en de besluiten binnenkort te verwachten zijn.

*
**

Op de vragen gesteld door de leden van de Commissie is het Beheer zoo vriendelijk geweest de volgende antwoorden te geven :

1^{re} Vraag.

RÈGLEMENT TOEPASSELUK OP DE STEDEN

Voor de goedkeuring is er ten minste een maand noodig. Het Departement komt maar tusschenbeide voor de *rooilijnen*. Laat men deze eens voor goed geven. Door dit werk worden de gemeentelijke openbare diensten en dezen van het Departement overlast.

Réponse.

Le Département des Travaux Publics a réduit au strict minimum les inconvénients résultant, pour les propriétaires intéressés, du délai nécessaire à l'instruction des demandes de bâtir le long de la grande voirie.

Il n'est toutefois pas possible et l'article 16 de la loi du 28 mai 1914 s'y oppose du reste, que l'Administration qui a la gestion de cette grande voirie se désintéresse de l'application de la servitude d'alignement.

2^e Question.

Ne pourrait-on avant que soit exécuté le tunnel sous l'Escaut, élargir le tablier du pont de Tamise pour faciliter la circulation et le trafic?

Réponse.

L'ouvrage en question appartient à la S. N. C. B.; la question devrait donc être adressée à M. le Ministre des Transports.

3^e question.

On se plaint de la lenteur qui préside au démantèlement de l'enceinte fortifiée d'Anvers. La faute en est-elle imputable au Département de la Défense Nationale?

Quelle date assigne-t-on à l'exécution de ces travaux?

Réponse.

Le démantèlement de l'ancienne enceinte d'Anvers se poursuit dans la mesure où les travaux qu'il comporte sont reconnus indispensables.

Le Département des Travaux publics n'a reçu, en ces derniers temps, aucune plainte de la part des autorités communales intéressées, concernant les retards que subiraient ces travaux.

4^e question.

Quid des crédits souscrits pour le balisage de l'Escaut? Le trafic entre Tamise et Gand est compromis.

Quelles sommes versons-nous au Gouvernement hollandais pour le balisage de l'Escaut? Les particuliers ne sont pas bien outillés pour ce travail. L'État ne pourrait-il l'assumer? Idem pour les wateringues. Que l'État assume aussi la réfection et l'entretien des digues?

Réponse.

Le balisage de l'Escaut dépend de l'Administration de la Marine et non de celle des Ponts et Chaussées.

En ce qui concerne le trafic entre Tamise et Gand, mon Département n'a été saisi d'aucune réclamation

Antwoord.

Het Departement van Openbare Werken heeft de bezwaren op het minimum gebracht, welke, voor de betrokken eigenaars, voortspruiten uit den vereischten termijn voor het regelen der aanvragen tot het bouwen langsheen de groote banen.

Het is echter niet mogelijk — artikel 16 der wet van 28 Mei 1914 komt trouwens daartegen in verzet — dat het Bestuur, dat het beheer van de groote banen in zijne bevoegdheid heeft, zich niet bekommert om de toepassing der dienstbaarheid in zake rooilijn.

2^e Vraag.

Zou het niet mogelijk zijn, in afwachting dat de tunnel onder de Schelde gegraven zij, het dek der brug te Temsche te verruimen tot vergemakkelijking van het verkeer?

Antwoord.

Bedoeld werk behoort tot de S. N. C. B.; de vraag zou dus moeten gericht worden tot den Minister van Verkeerswezen.

3^e Vraag.

Men klaagt over de traagheid in de slooping der forten van Antwerpen. Heeft het Departement van Landsverdediging daar schuld aan?

Welke datum werd voor de voltooiing dezer werken aangewezen?

Antwoord.

De slooping der vroegere vesting-Antwerpen, wordt voortgezet naar mate de desbetreffende werken noodzakelijk worden bevonden.

Het Departement van Openbare Werken heeft in de jongste tijden geen enkele klacht ontvangen vanwege de betrokken gemeenteoverheden in zake vertraging dezer werken.

4^e Vraag.

Hoe ver staat het met de uitgetrokken credieten voor de betonning op de Schelde? Het verkeer tusschen Temsche en Gent is in gevaar gebracht.

Welke som storten wij aan de Hollandsche Regering voor de betonning der Schelde? De particulieren zijn niet voldoende toegerust voor dit werk. Zou de Staat dit werk niet op zich kunnen nemen? Hetzelfde voor de watering. Dat de Staat ook de herstelling- en de onderhoudswerken op zich neme.

Antwoord.

De betonning op de Schelde betreft het Beheer van Zeewezen en niet dat van Bruggen en Wegen.

Wat het verkeer tusschen Temsche en Gent betreft, heeft mijn Departement geen enkele klacht ontvan-

au sujet de la difficulté qu'il présenterait. Au début de 1928, des travaux de dragages importants ont dû être exécutés à Tamise, mais depuis lors, aucune plainte n'a été adressée au sujet de la situation du fleuve.

Les questions posées en ce qui concerne les sommes à verser au Gouvernement néerlandais pour le balisage de l'Escaut, etc., ne sont pas de la compétence des Ponts et Chaussées mais bien de la Marine.

Quant à la revision de la législation sur les wateringues, elle est soumise aux études d'une Commission spéciale, qui n'a pas encore déposé son rapport.

*
**

Sous le bénéfice des observations que nous avons exposées, votre Commission spéciale a approuvé le Budget du Département des Travaux publics.

Elle convie la Chambre à lui réserver un vote favorable.

Le Rapporteur,
JEAN MERGET.

Le Président,
MAX HALLET.

gen. Begin 1928 moesten aanzienlijke baggerwerken worden uitgevoerd te Temsche; sedertdien echter werd geene klacht ingediend over den staat van den stroom.

De vraag betreffende de aan de Hollandsche Regering te storten sommen voor de betooning der Schelde, enz., vallen niet in de bevoegdheid van Bruggen en Wegen, maar van het Zeewezen.

Wat de herziening van de wetgeving op de wateringgen betreft, deze is onderworpen aan eene Bijzondere Commissie welke tot nog toe haar verslag niet heeft neergelegd.

*
**

Met inachtneming van de bovenstaande opmerkingen, heeft uwe Bijzondere Commissie de Begroting van het Departement der Openbare Werken goedgekeurd.

Zij noodigt de Kamer uit, dezelve op hare beurt aan te nemen.

De Verslaggever,
JEAN MERGET.

De Voorzitter,
MAX HALLET.