

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 24 DÉCEMBRE 1936.

Rapport de la Commission des Travaux publics, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Travaux publics et de la Résorption du Chômage pour l'exercice 1937.

(Voir les n^{os} 4-XI, 27, 38, 60, 68 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 9, 10 et 16 décembre 1936; le n° 5-XI du Sénat.)

BELGISCHE SENAAAT

VERGADERING VAN 24 DECEMBER 1936.

Verslag uit naam der Commissie van Openbare Werken, belast met het onderzoek van het Wetsontwerp houdende de Begroting van het Ministerie van Openbare Werken en Werkverschaffing voor het dienstjaar 1937.

(Zie de n^{rs} 4-XI, 27, 38, 60, 68 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 9, 10 en 16 December 1936; n° 5-XI van den Senaat.)

Présents : MM. le baron BOËL, président; BERNARD (Rod.), DE MAEGHT, HANS, HEBBINCKUYS, JOACHIM, LALEMAND, OHN, SERVAIS, VANDEWIELE, VAN VLAENDEREN, VERBRUGGE et VAN BELLE, rapporteur.

SOMMAIRE.

	<i>Pages.</i>
1. Introduction	2
2. Entretien des routes	3
3. Reclassement des routes	4
4. Signalisation et sécurité	5
5. Le tourisme et l'automobile	8
6. Plantations d'arbres	11
7. Nos voies hydrauliques	12
8. Visite de la Commission	14
9. Traitements et salaires	14
10. Conclusions	15

INHOUD.

	<i>Bladz.</i>
1. Inleiding	2
2. Onderhoud der wegen	3
3. Herklasseering der wegen	4
4. Seinstelsel en veiligheid	5
5. Het toerisme en de auto	8
6. Beplanting met boomen	11
7. Onze waterwegen	12
8. Bezoek door de Commissie	14
9. Wedden en loonen	14
10. Besluiten.	15

MESDAMES, MESSIEURS,

Introduction.

Le document contenant le projet de budget des travaux publics et de la résorption du chômage, nous transmis par la Chambre des Représentants, donne en annexe, un tableau indiquant par administration, établissement, service ou office, le montant des dépenses réelles pour 1934, des dépenses probables pour 1935, des crédits votés pour 1936 et de ceux proposés pour 1937.

Nous y relevons que les dépenses totales pour 1934 ont été de 216 millions 708,930 francs; les dépenses probables pour 1935 sont de 207 millions 332,420 francs; les crédits votés pour 1936 sont de 254,965,362 francs; les prévisions pour 1937 sont de 264 millions 865,269 francs.

Parmi les postes les plus importants du budget signalons :

1^o l'entretien et la réfection des routes :

dépenses pour 1934. . fr. 61,669,879
dépenses probables p^r 1935. 57,285,000

crédits votés pour 1936 . 75,875,000
crédits proposés pour 1937. 77,875,000

2^o Canaux, rivières, etc. :

dépenses pour 1934. . fr. 39,984,210
dépenses probables p^r 1935. 35,420,000

crédits votés pour 1936 . 47,600,000
crédits proposés pour 1937. 47,600,000

3^o Ports, côtes, phares, etc. :

dépenses pour 1934 . fr. 18,025,933
dépenses probables p^r 1935. 17,870,000

crédits votés pour 1936 . 21,500,000
crédits proposés pour 1937. 21,500,000

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Inleiding.

Het stuk dat het begrootingsontwerp van openbare werken en werkverschaffing inhoudt en ons door de Kamer der Volksvertegenwoordigers werd overgemaakt, geeft als bijlage een tabel met opgave per bestuur, inrichting of dienst, van het bedrag van de werkelijke uitgaven voor 1934, de waarschijnlijke uitgaven voor 1935, de kredieten gestemd voor 1936 en deze voorgesteld voor 1937.

Wij vinden erin dat de globale uitgaven voor 1934, 216,708,930 frank bedroegen; de waarschijnlijke uitgaven voor 1935, 207,332,420 frank bedroegen; de voor 1936 gestemde kredieten 254,965,362 frank bedragen; de ramingen voor 1937, 264,865,269 frank bedragen.

Onder de meest belangrijke posten van de begroting, vermelden wij :

1^o het onderhoud en de herstelling der wegen :

uitgaven voor 1934 . fr. 61,669,879
waarschijnlijke uitgaven

voor 1935. 57,285,000
kredieten gestemd v^r 1936. 75,875,000
kredieten voorgesteld voor
1937 77,875,000

2^o Kanalen, rivieren, enz. :

uitgaven voor 1934 . fr. 39,984,210
waarschijnlijke uitgaven

voor 1935. 35,420,000
kredieten gestemd v^r 1936. 47,600,000
kredieten voorgesteld voor
1937 47,600,000

3^o Havens, kust, vuurtorens, enz. :

uitgaven voor 1934 . fr. 18,025,933
waarschijnlijke uitgaven

voor 1935. 17,870,000
kredieten gestemd v^r 1936. 21,500,000
kredieten voorgesteld voor
1937 21,500,000

4° Voirie communale :

dépenses pour 1934. . . fr. 5,581,250
dépenses probables p^r 1935. 3,023,125

crédits votés pour 1936 . 5,600,000
crédits proposés pour 1937. 5,600,000

Il s'agit là de dépenses ou de subventions ordinaires, c'est-à-dire pour des travaux d'entretien qui chaque année doivent être effectués.

Entretien des routes.

La dépense prévue de 77,875,000 fr. est en augmentation de deux millions sur l'an dernier; elle est loin de répondre à l'estimation faite par le département lui-même qui, à un moment donné, fixait à 125 millions la somme nécessaire à un bon entretien des routes.

Questionné à ce sujet, M. le Ministre nous fait savoir que : « les crédits prévus pour l'entretien des routes n'ont pas été majorés en raison du fait que d'importants travaux de réfection et d'amélioration de routes ont été prévus à charge des crédits inscrits au budget extraordinaire. Ces réfections constitueront, en effet, de véritables immobilisations nouvelles de capitaux et ne peuvent, dès lors, être assimilées à de simples travaux d'entretien. »

Les crédits prévus au budget extraordinaire de 1937, sont :

art. 41 : 160 millions (5^e tranche du 2^e fonds des routes);
art. 72 : 100 millions (construction, redressements, élargissements, améliorations de routes, etc.)
art. 73 : 65 millions (acquisition de terrains, stockage de goudron, etc.);
art. 74 : 125 millions (construction de routes nouvelles);
art. 114 : 70 millions (subsides aux communes).

520 millions.

4° Gemeentewegen :

uitgaven voor 1934. . . fr.. 5,581,250
waarschijnlijke uitgaven

voor 1935. 3,023,125
kredieten gestemd v^r 1936. 5,600,000
kredieten voorgesteld voor
1937 5,600,000

Het betreft hier gewone uitgaven of toelagen, d.w.z. voor werken van onderhoud die elk jaar moeten uitgevoerd worden.

Onderhoud der wegen.

De voorziene uitgave van 77 miljoen 875,000 frank bedraagt twee miljoen meer dan het vorig jaar; zij bereikt op verre na de raming niet van het Departement zelf dat op een gegeven oogenblik de som vereischt voor een goed onderhoud der wegen op 125 miljoen bepaalde.

Daarover ondervraagd, laat de Minister ons weten dat « de kredieten voorzien voor het onderhoud der wegen niet verhoogd werden om reden dat aanzienlijke herstellings- en verbeteringswerken voorzien werden ten laste van kredieten op de buitengewone begroting ingeschreven. Deze herstellingen zullen inderdaad echte nieuwe immobilisaties van kapitalen uitmaken en kunnen, derhalve, niet met eenvoudige onderhoudswerken gelijkgesteld worden. »

De kredieten op de buitengewone begroting voor 1937 voorzien, zijn :

art. 41 : 160 miljoen (5^e schijf van het 2^e wegenfonds);
art. 72 : 100 miljoen (aanleg, recht-trekkingen, verbredingen, verbeteringen van wegen, enz.);
art. 73 : 65 miljoen (aankoop van gronden, opslaan van teer, enz.);
art. 74 : 125 miljoen (aanleg van nieuwe wegen);
art. 114 : 70 miljoen (toelagen aan de gemeenten).

520 miljoen.

L'énoncé de l'article 72, indique clairement qu'une bonne partie de la somme prévue, sera consacrée à des « redressements, élargissements, améliorations de routes », c'est-à-dire à une extension de l'entretien.

Il est reconnu aujourd'hui que la plupart de nos routes sont bonnes et bien entretenues et qu'un progrès considérable a été réalisé depuis 1928.

Notre réseau routier se complète et s'améliore chaque jour, mais il importe de veiller avec vigilance à son bon entretien, si l'on ne veut pas être astreint à faire des réfections coûteuses et prématurées.

Les crédits pour les routes, non compris ceux prévus pour leur entretien, étaient :

en 1935 de 278,775,000 francs;
 en 1936 de 460,000,000 francs;
 et en 1937 ils sont de 520,000,000 fr

Ces sommes permettront de placer notre pays parmi les mieux outillés pour les transports par route.

Reclassement des routes.

Cette question qui intéresse au premier chef nos provinces et nos communes, a retenu l'attention des législateurs à de multiples reprises. Une commission chargée de l'étude du reclassement de la voirie a été créée et vient de déposer son rapport.

Questionné à ce sujet, M. le Ministre des Travaux Publics nous a fait savoir que : « La Commission du reclassement de la voirie vient de déposer son rapport (novembre 1936). Le rapport n'est d'ailleurs pas complet.

« Les conclusions de cette Commission doivent évidemment faire l'objet à mon Département, d'un examen attentif du point de vue administratif, législatif, financier et de l'organisation technique, et d'autant plus que la pre-

De hoofding van artikel 72 wijst u duidelijk aan dat een ruim deel der voorziene som besteed zal worden aan : « rechtekkingen, verbredingen, verbeteringen der wegen », d.w.z. aan een uitbreiding van het onderhoud.

Thans wordt erkend dat de meeste onzer wegen goed zijn en wel onderhouden en dat sedert 1928 een aanzienlijke vooruitgang werd verwezenlijkt.

Ons wegennet wordt elken dag vollediger en beter, doch het past met zorg over zijn onderhoud te waken, indien men niet verplicht wil zijn kostelijke en voorbarige herstellingswerken te moeten doen.

De kredieten voor de wegen, deze voor hun onderhoud niet inbegrepen, bedroegen :

in 1935. fr. 278,775,000
 in 1936. 460,000,000
 en in 1937 bedragen zij . 520,000,000

Deze sommen zullen het mogelijk maken ons land te rekenen bij de best uitgeruste voor het vervoer langs den weg.

Herklasseering der wegen.

Dit vraagstuk dat ten zeerste onze provincies en onze gemeenten aanbelangt, heeft bij herhaling de aandacht van de wetgevers gaande gemaakt. Een Commissie belast met de studie der herklasseering van de wegen werd gesticht en heeft onlangs haar verslag ingediend.

Daarover ondervraagd, heeft de Minister van Openbare Werken ons laten weten : « de Commissie voor herklasseering van de wegen heeft haar verslag neergelegd (November 1936). Het verslag is trouwens niet volledig.

« De besluiten dezer Commissie moeten natuurlijk door mijn Departement grondig onderzocht worden in opzicht van bestuur, wetgeving, finances en technische inrichting, en dit des te meer daar de eerste beoogde uitgave

mière dépense prévue serait de l'ordre de 106 millions en entretien extraordinaire pour la première année (première tranche). »

Si nous sommes bien informés, il est question de reprendre pour compte de l'Etat, toutes les routes provinciales, une partie des chemins de grande communication et certaines routes communales.

Nous attirons l'attention du Ministre sur la situation des routes limitrophes, dont l'entretien et la réfection incombent à plusieurs communes. Ces chemins sont rarement en bon état, car il y a toujours au moins une commune qui ne peut payer les frais de réfection; l'entretien étant de ce fait négligé, ces routes ne tardent pas à être complètement défoncées et, pour ainsi dire, hors d'usage. Elles sont parmi les premières dont le Département devrait envisager la reprise; sans doute, sont-elles comprises dans les 1,950 kilomètres de routes communales, dont a parlé M. le Ministre des Travaux Publics dans son discours du 10 décembre à la Chambre.

Tous ceux qui se sont occupés depuis quelques années du reclassement des routes, ont appris avec satisfaction le dépôt du rapport de la Commission du reclassement des routes et espèrent que bientôt les conclusions déposées recevront leur application, apportant aux pouvoirs intéressés un soulagement indispensable de leurs charges.

Signalisation et sécurité.

Ces questions sont de la plus haute importance, tant pour les automobilistes que pour les piétons.

Nous avons demandé au Département : « Quels sont les progrès réalisés en matière de signalisation et de sécurité sur les routes? »

Il nous répond : « L'administration a réalisé la signalisation des routes de l'Etat sous le rapport des *directions*

106 millions zou bereiken voor buitengewoon onderhoud voor het eerste jaar (1^e schijf) ».

Indien wij goed ingelicht zijn, dan is er sprake van al de provinciewegen, een deel der banen met groote verbinding en sommige gemeentewegen voor rekening van den Staat over te nemen.

Wij vestigen de aandacht van den Minister op den toestand der grenswegen, wier onderhoud en herstelling ten laste vallen van verschillende gemeenten. Deze wegen bevinden zich zelden in goeden staat, want er is altijd ten minste een gemeente die de onderhoudskosten niet kan betalen; daar het onderhoud dienvolgens verwaarloosd is, zijn die wegen weldra uitgehold en o.z.t.z. buiten gebruik. Zij behooren tot de eerste waarvan het Departement de overneming zou moeten onderzoeken; wellicht vallen zij binnen de 1,950 kilometer gemeentewegen waarvan de Minister van Openbare Werken sprak in zijn redevoering van 10 December in de Kamer.

Alwie zich sedert enkele jaren heeft bezig gehouden met de herklasseering der wegen, hebben met voldoening de indiening vernomen van het verslag der Commissie voor de herklasseering der wegen en hopen dat de neergelegde besluiten hun toepassing zullen krijgen, en aldus voor de betrokken besturen een onmisbare verlichting van hun lasten zullen meebrengen.

Seinstelsel en veiligheid.

Deze vraagstukken zijn van het hoogste belang, zoowel voor de automobilisten als voor de voetgangers.

Wij hebben aan het Departement gevraagd : « Welke vorderingen werden gemaakt in zake seinstelsel en veiligheid op de wegen »?

Het antwoordt : « Het Bestuur heeft de seininrichting der rijkswegen uitgevoerd op gebied van de te volgen

(poteaux indicateurs) à suivre; à cet égard, il ne reste à traiter que la province de Hainaut et cette dernière réalisation fera l'objet d'une adjudication prochaine.

» Il a été placé un certain nombre de poteaux avec *panneaux de priorité* sur les routes de l'Etat; ce travail sera étendu aux routes provinciales et communales qui aboutissent à une route de l'Etat, en commençant par les routes 1 à 10; ce travail est déjà en cours de réalisation partielle.

» Certains virages sont signalés au moyen de dispositifs réfléchissant la lumière (cataphotes).

» En de nombreux points dangereux, l'œuvre du Royal Automobile Club de Belgique a été complétée par le placement de *signaux de danger* réglementaires; les points les plus dangereux ont été pourvus de *feux clignotants*.

» En vue de faciliter la circulation sur les chaussées, des signaux imposent aux cyclistes l'usage des pistes en bon état.

» L'administration a fait tracer l'axe de ces routes *dans les virages*, soit à l'aide de couleurs, soit au moyen de pavés de couleur tranchant sur celle de la surface de la chaussée.

» *La visibilité a été améliorée* en nombre de coudes et de carrefours, par l'exécution d'élargissements, de pans coupés, par l'enlèvement de talus, de plantations, etc.

» L'administration développera davantage encore l'application de ces mesures tendant à assurer la sécurité sur ces routes.

» Elle examine d'ailleurs la possibilité de rendre utile sa signalisation, même la nuit, en munissant de dispositifs à réflexion les signaux de danger.

» Pour ce qui est des indications utiles aux usagers en dehors des poteaux indicateurs et bornes d'angle,

richtingen (wegwijzers); in dit opzicht blijft nog alleen de provincie Henegouw over en deze laatste uitvoering zal eerlang het voorwerp uitmaken van een aanbesteding.

» Een zeker aantal palen werden geplaatst met *voorrangpanneelen* op de Staatswegen; dit werk zal uitgebreid worden voor de provincie- en gemeentewegen die uitloopen op een Staatsweg, te beginnen met de wegen 1 tot 10; dit werk is reeds gedeeltelijk aangevat.

» Sommige bochten worden aangegeven door toestellen die het licht weerkaatsen (cataphotes).

» Op talrijke gevaarlijke punten, werd het werk van de « Royal Automobile Club de Belgique » aangevuld door het plaatsen van reglementaire *gevaarseinen*; de meest gevaarlijke punten werden voorzien van *bliklichten*.

» Om het verkeer op de steenwegen te vergemakkelijken, maken seinen het gebruik van de fietsbanen in goeden staat verplichtend voor de fietsers.

» Het Bestuur heeft de aslijn der wegen *in de bochten* doen aanduiden bij middel van kleuren, of bij middel van kasseien van een andere kleur als de oppervlakte van den weg.

» *De zichtbaarheid werd verbeterd* aan tal van bochten en kruispunten, door het uitvoeren van verbredingen, gebroken hoeken, het wegnemen van taluds, beplantingen, enz.

» Het Bestuur zal de toepassing van deze maatregelen om de veiligheid op deze wegen te verzekeren nog uitbreiden.

» Het onderzoekt trouwens de mogelijkheid zijn seininrichting, zelfs 's nachts, doelmatig te maken door de gevaarseinen van weerkaatsings-toestellen te voorzien.

» Wat betreft de voor de gebruikers nuttige aanduidingen buiten de wegwijzers en hoekpalen, arbeidt het

l'administration travaille à compléter la *signalisation des localités*, par des poteaux avec plaques appropriées; de même, elle signalera les noms des routes, des rivières, etc., ce travail est commencé pour les routes 1 à 10.

» Enfin, à titre d'essai, elle procède en ce moment à l'installation de l'éclairage électrique sur la route la plus importante du pays, à savoir la route Bruxelles-Vilvorde-Malines-Anvers. »

Nous devons féliciter l'Administration, pour le travail accompli dans le domaine de la signalisation et de la sécurité, ainsi que pour les vues qu'elle possède pour perfectionner notre système routier; nous espérons que d'ici peu, elle sera arrivée à la perfection.

Mais la sécurité sur les routes, intéresse aussi bien les piétons, et les cyclistes que les automobilistes !

Deux mille kilomètres de pistes cyclables de deux mètres de largeur ont été construites, ce qui constitue un effort très sérieux. Mais en ce qui concerne les cyclistes, ne peut-on dire que de nombreux accidents se produisent par suite de la défectuosité de leur éclairage; ne constate-t-on pas encore très souvent qu'il n'y a pas de feu arrière, ou que celui-ci est recouvert d'une manière ou d'une autre ! Quand on sait qu'il y va de leur vie, ne croit-on pas que la police de roulage et même la police tout court devrait être plus rigoureuse pour le respect des règles établies en matière de roulage pour les cyclistes ?

D'autre part, nous devons y insister à nouveau, ceux qui établissent les plans de nos routes, ne tiennent aucun compte de ce qu'elles doivent servir pour tous les usagers. On déplore très souvent les nombreux accidents dont sont victimes les piétons; veut-on bien faire le relevé des routes qui, en Belgique, comportent des accotements pour les piétons ?

Bestuur er aan de *aanduiding der gemeenten* aan te vullen door palen met passende platen; het zal ook de namen der wegen, rivieren, enz., aanduiden; dit werk werd aangevangen voor de wegen 1 tot 10.

» Ten slotte, en als proefneming, arbeidt het thans aan de instelling van de electrische verlichting op den belangrijkste weg van het land, te weten de baan Brussel-Vilvoorde-Mechelen-Antwerpen. »

Wij moeten het Bestuur geluk wenschen voor het werk verricht op gebied van seininrichting en veiligheid, alsook voor zijn inzichten om ons wegen-net te verbeteren; wij hopen dat het binnen kort de volmaaktheid zal bereiken.

Doch de veiligheid op de wegen is evenzeer van belang voor de voetgangers en de fietsers als voor de automobilisten !

Twee duizend kilometer fietspaden van twee meter breedte werden aangelegd, wat een zeer ernstige inspanning is. Wat de fietsers betreft, zou men echter niet kunnen zeggen dat talrijke ongelukken voorkomen door hun gebrekkige verlichting? Stelt men niet zeer dikwijls vast dat zij geen achterlicht hebben, of dat het op eenigerlei wijze bedekt is ! Wanneer men weet dat hun leven op het spel staat, zou dan de wegpolitie of de politie in 't algemeen zich niet strenger moeten toonen voor het naleven der regelen bepaald voor het wielrijdersverkeer ?

Anderdeels, wij moeten er andermaal op aandringen, degenen die de plans onzer wegen opmaken, houden er geenerlei rekening mee dat zij voor alle gebruikers moeten dienen. Men betreurt zeer dikwijls de talrijke ongelukken waarvan de voetgangers slachtoffer zijn; zou men de lijst willen opmaken van de wegen die in België bermten voor de voetgangers hebben ?

Nous disons de *véritables accotements*, où le piéton pourrait suivre sa route en toute sécurité, sans être obligé de s'engager constamment sur la route proprement dite. Car, actuellement, ce que l'on appelle « accotement » n'est très souvent qu'un fossé rempli de boue, ou d'eau, ou un espace surchargé de tas de pierrailles.

Nous considérons que l'accotement proprement dit devrait être séparé de la chaussée par une bordure, afin d'empêcher les cyclistes et les automobilistes d'y circuler, et être entièrement réservé et libre à la circulation pédestre. Si nous avions de bons accotements, bien entretenus (aussi bien que les routes elles-mêmes) les piétons ne seraient plus tentés de circuler en pleine chaussée, et nous éviterions ainsi de nombreux accidents.

Nous souhaitons que le Département tienne compte de la nécessité de sauvegarder la vie de tous nos concitoyens et qu'il s'attache à établir partout des zones de sécurité pour les piétons.

La maladie du siècle : « plus vite, toujours plus vite » dont sont atteints certains automobilistes, rend indispensables les mesures de sécurité que nous indiquons pour les piétons.

Il s'agit de sauver des vies humaines; rien ne peut arrêter l'exécution de ces mesures de sécurité.

Le tourisme et l'automobile.

Nous avons consacré, l'an dernier, un chapitre de notre rapport à la question du tourisme. Il était naturel que nous questionnions l'Administration, pour savoir « quelles ont été les mesures prises pour assurer un large développement du tourisme en notre pays? »

M. le Ministre nous a répondu :

« Comme mesures destinées à favoriser le tourisme, il faut signaler

Wij bedoelen *echte bermen*, waar de voetganger zijn weg kan voortzetten in volle veiligheid, zonder verplicht te zijn zich gedurig op den eigenlijken weg te begeven. Want thans is het-geen men « berm » noemt veelal slechts een greppel vol modder of water, of een ruimte met hoopen steen beladen.

Wij meenen dat de eigenlijke berm van den weg zou moeten gescheiden zijn door een kantsteen, om de fietsen en de automobilisten te beletten er op te rijden, en uitsluitend zou voorbehouden zijn voor het verkeer te voet. Indien wij goede en goed onderhouden bermen hadden (zoo goed als de wegen zelf), dan zouden de voetgangers niet meer geneigd zijn op de volle baan te loopen, en wij zouden aldus talrijke ongelukken vermijden.

Wij wenschen dat het Departement rekening houde met de noodzakelijkheid het leven van al onze medeburgers te vrijwaren en het er zich op toelegge overal veiligheidsstrooken voor de voetgangers aan te leggen.

De ziekte van dezen tijd : « vlugger, immer vlugger », waardoor sommige automobilisten aangetast zijn, maakt de veiligheidsmaatregelen die wij voor de voetgangers aanduiden, onmisbaar.

Het komt er op neer menschenlevens te redden; niets mag de uitvoering dezer veiligheidsmaatregelen in den weg staan.

Het toerisme en de auto.

Verleden jaar hebben wij een hoofdstuk van ons verslag aan het vraagstuk van het toerisme gewijd. Het sprak van zelf dat wij het Bestuur ondervroegen om te weten « welke maatregelen getroffen werden om een ruime uitbreiding van het toerisme in ons land te verzekeren? »

De Minister antwoordde ons :

« Als maatregelen bestemd om het toerisme te bevorderen dient gewezen

la reprise faite par l'État de la route de Laroche à Houffalize, celle projetée de Berlaere à Donck, celle du chemin conduisant de Moeder Lambic (La Panne) au Perroquet (frontière), la reprise prochaine de la route de la Molinee.

» Rappelons que l'éclairage électrique est en voie d'installation sur la route Bruxelles-Anvers, la signalisation des routes, dont il a été rendu compte ci-dessus et qui doit être améliorée et complétée, le contournement de certaines localités telles que Lokeren, Hasselt, Malines, Alost, etc., et d'autres dont les travaux sont adjugés ou vont l'être incessamment; citons ici Soignies, Ninove, Leuze, Lessines, Saint-Nicolas, etc.

» Mentionnons aussi nos nombreuses et excellentes pistes cyclables; on en a adjugé :

En 1932 : 155 kilomètres.

En 1933 : 240 —

En 1934 : 869 —

En 1935 : 416 —

» Ces pistes cyclables sont établies, en règle générale, sur deux mètres de largeur.

» Si on se rappelle l'état de nos routes il y a huit ans pour le comparer à ce qu'il est devenu aujourd'hui, on peut mesurer l'effort constant de l'Administration; l'amélioration du réseau progressera rapidement, si les crédits nécessaires peuvent être consentis.

» Citons spécialement la construction de la route touristique nouvelle de Noirefontaine par Dohan à Cugnon, la création de la route directe Maldegem-Knokke, celle d'une route entre Lichtervelde et Zarren pour relier plus directement Gand à la région de La Panne.

» Je mentionnerai les projets d'autoroutes, dont ceux de Bruxelles-

op de overneming door den Staat, van de baan Laroche-Houffalize, van deze ontworpen tusschen Berlare en Donk, van den weg leidend van Moeder Lambik (De Panne) tot den Papegaai (grens), de aanstaande overneming der baan van Molinee

« Herinneren wij aan de elektrische verlichting die aangelegd wordt op de baan Brussel-Antwerpen, aan de aanduiding der wegen, waarover hierboven gesproken werd en die verbeterd en aangevuld dient te worden, aan het omleiden rond zekere plaatsen zooals Lokeren, Hasselt, Mechelen, Aalst, enz., en andere waarvan de werken in aanbesteding zijn of weldra zullen zijn; vermelden wij Zinnik, Ninove, Leuze, Lessen, Sint-Niklaas, enz.

« Vernoemen wij ook onze talrijke en uitmuntende fietsbanen; daarvan werden in aanbesteding gegeven;

» In 1932 : 155 kilometer;

» In 1933 : 240 —

» In 1934 : 869 —

» In 1935 : 416 —

» Deze fietspaden zijn, over 't algemeen, op twee meter breedte aangelegd.

» Zoo men zich den staat onzer banen vóór acht jaar te binnen roept, om hem te vergelijken met wat hij thans geworden is, dan kan men de voortdurende inspanning van het Bestuur meten; de verbetering van het net zal spoedig voortgezet worden, zoo de noodige kredieten kunnen toegestaan worden.

» Vermelden wij voornamelijk den aanleg der nieuwe toeristische baan Noirefontaine - Dohan - Cugnon, der rechtstreeksche baan Maldegem-Knokke, van een baan tusschen Lichtervelde en Zarren om Gent meer direct met de streek van De Panne te verbinden.

» Ik verwijs naar de ontwerpen van autobanen, w. o. deze van Brussel-

Ostende et Anvers-Maldegem reçoivent actuellement un commencement d'exécution.

» Enfin, j'appelle l'attention sur l'arrêté royal du 5 mai 1936, portant interdiction de recourir à certains procédés d'affichage le long des routes, cours d'eau, etc; cet arrêté, eu égard à la nécessité de respecter certains droits acquis, ne pourra sortir pleinement ses effets que d'ici deux ou trois ans. »

Nous sommes heureux de constater le souci de l'administration de faciliter le tourisme aux cyclistes et aux automobilistes; nous sommes certains que les régions favorisées par la nature, profiteront largement des déplacements de nos concitoyens et des étrangers qui viennent visiter les beautés naturelles de notre pays.

Qu'on nous permette cependant de revenir sur une idée que nous avons déjà développée l'an dernier.

Il n'y a pas comme touristes que des cyclistes et des automobilistes, il y a aussi des piétons; il y a ceux qui aiment la marche, comme ceux qui aiment à se faire transporter par les trains et autobus et qui désirent trouver de belles promenades à effectuer lorsqu'ils sont arrivés à un point déterminé.

Il y aura demain la masse considérable de travailleurs qui bénéficient de la loi du 8 juillet 1936 sur les congés payés et qu'il faudra acheminer vers nos campagnes, nos bois, notre côte, afin de réparer dans leur organisme les effets nuisibles d'un séjour prolongé dans les milieux chargés de poussières, de fumées et de gaz de nos centres industriels et citadins.

Il faut penser à aménager à travers nos bois et forêts, le long de nos cours d'eau et rivières, des sentiers accessibles à tous ceux qui veulent se soustraire aux dangers des grandes routes, à

Oostende en Antwerpen-Maldegem thans een begin van uitvoering krijgen.

« Tenslotte vestig ik de aandacht op het Koninklijk besluit van 5 Mei 1936, houdende verbod zekere publiciteitsprocédés aan te wenden langs de banen, waterlopen, enz.; dit besluit, omdat zekere verworven rechten moeten geëerbiedigd worden zal slechts zijn uitwerking kunnen hebben binnen twee of drie jaar. »

Wij zijn gelukkig de bezorgdheid van het Bestuur te kunnen vaststellen om het toerisme toegankelijker te maken voor de wielrijders en de automobilisten; wij zijn er van verzekerd dat de door de natuur begunstigde streken ruim zullen genieten van de verplaatsingen onzer medeburgers en der vreemdelingen die de natuurlijke schoonheden van ons land komen bezoeken.

Men sta ons echter toe terug te komen op een idee die wij reeds verleden jaar ontwikkeld hebben.

Er zijn niet alleen wielrijders en automobilisten als toeristen; er zijn ook voetgangers; er zijn deze die van het stappen houden, en anderen die graag per trein of autobus reizen en schoone wandelingen wenschen te doen wanneer zij op een bepaald punt gekomen zijn.

Morgen zal daar de aanzienlijke massa arbeiders zijn die genieten van de wet van 8 Juli 1936 op het betaald verlof; deze arbeiders zullen naar onzen buiten moeten gebracht worden, naar onze bosschen en onze kust, ten einde in hun organisme de schadelijke gevolgen te herstellen van een lang verblijf in de met stof, rook en gas overladen middens onzer nijverheids- en stadscentra.

Men moet er aan denken, door onze bosschen en wouden, langs onze waterlopen en rivieren wandelpaden aan te leggen, toegankelijk voor al dezen die zich aan de gevaren der groote

l'atmosphère empestée par les échappements libres des autos et aux poussières qu'elles soulèvent généralement.

Toute notre population a besoin d'air pur, c'est en favorisant le tourisme que nous l'aiderons à satisfaire largement ses désirs.

Les mesures prises par le Département apporteront à la circulation automobile plus de commodité et de rapidité; une augmentation du trafic en résultera.

Veut-on nous permettre ici de signaler les inconvénients des tramways et des trolleybus? De nombreuses protestations se sont élevées contre l'enlaidissement de nos campagnes et de nos villes par les innombrables poteaux que l'on rencontre à chaque pas et par les fils électriques qui sont suspendus sur nos têtes.

Combien l'autobus répond mieux aux nécessités de la circulation moderne! Déplacement facile, parcours rapidement modifié sans nécessiter de frais quelconques, etc.

De plus en plus, les grandes villes étrangères suppriment les tramways dont vraiment l'époque est révolue.

L'autobus ne gêne jamais l'esthétique de nos sites et paysages et ne soulève pas contre lui les protestations provoquées par les inconvénients des autres moyens de transport.

L'autobus peut servir partout, se transporter partout. Il faut en développer l'usage et faire disparaître les moyens de transport périmés, dont les temps sont révolus.

Plantations d'arbres.

Ces plantations si importantes pour l'esthétique de nos paysages, pour la protection contre les inondations et comme appui pour notre agriculture

banen willen onttrekken, die niet houden van de atmosfeer verpest door de vrije ontsnappingen der auto's en van het stof dat over 't algemeen opgejaagd wordt.

Heel onze bevolking heeft zuivere lucht noodig; door het toerisme in de hand te werken zullen wij haar helpen om ruim haar wenschen tegemoet te komen.

De door het Departement getroffen maatregelen zullen aan het automobiëlverkeer meer gemak en vlugheid brengen; daaruit zal een toeneming van verkeer voortvloeien.

Mogen wij hier wijzen op de bezwaren van trams en trolleybus? Menigvuldige protesten zijn opgegaan tegen het verieelijken van onzen buiten en onze steden door de ontelbare palen die men bij elken stap ontmoet en door de electrische draden die boven onze hoofden gespannen zijn.

Wat beantwoordt de autobus beter aan de vereischten van het moderne verkeer! Gemakkelijke verplaatsing, snel gewijzigde rit zonder eenige kosten, enz.

Van langs om meer schaffen de buitenlandsche steden de trams af, waarvan het tijdperk werkelijk verstreken is.

De autobus ontsiert nooit de schoonheid onzer plaatsen en landschappen en lokt niet de protesten uit die tegen de andere vervoermiddelen uitgebracht worden.

De autobus kan overal dienen, kan zich overal wenden. Men moet er het gebruik van vermenigvuldigen en de verouderde vervoermiddelen doen verdwijnen, waarvan de tijd verstreken is.

Beplanting met boomen.

De aandacht van het Departement werd gevestigd op deze zoo belangrijke beplantingen voor de schoonheid onzer landschappen, voor de bescher-

ont retenu particulièrement l'attention du Département.

L'administration a planté un grand nombre d'arbres le long de nos routes ainsi qu'en témoignent les chiffres ci-après :

En 1933 : 10,065 sujets;

En 1934 : 18,761 —

En 1935 : 32,254 —

Pour l'année 1936, elle a adjugé, dès à présent, la plantation d'un total de 49,058 sujets.

Il y a là incontestablement un bel effort dont le pays récoltera les fruits dans un certain nombre d'années.

Nos voies hydrauliques.

Si la discussion du budget des travaux publics provoque de nombreuses interventions au sujet de l'état de nos routes, nous constatons que nos routes pour bateaux, nos voies hydrauliques, ne le cèdent pas aux premières.

C'est là une chose toute naturelle, car le moindre défaut, ou accident dans la voie d'eau provoque des dégâts autrement importants que ceux de la route.

Il est intéressant de faire le relevé des différents postes qui figurent au budget pour 1937, en voici la liste :

<i>Art. 2, 3^o.</i> — Office de la navigation	2,770,000
<i>Art. 2, 4^o.</i> — Batellerie fluviale	27,025
<i>Art. 2, 5^o.</i> — Canal Liège-Maastricht	300,000
<i>Art. 9, 6^o.</i> — Voies hydrauliques	2,000,000
<i>Art. 19.</i> — Subside, Office de la navigation . . .	13,000,000
<i>Art. 25, 7^o.</i> — Canaux, rivières, polders, etc. — Entretien ordinaire et extraordinaire, dragages, etc.	44,000,000

ming tegen overstromingen en als steun voor onzen landbouw.

Het bestuur heeft een groot aantal boomen langs onze wegen geplant zooals blijkt uit de volgende cijfers :

In 1933 : 10,065 stuks.

In 1934 : 18,761 —

In 1935 : 32,254 —

Voor het jaar 1936 heeft het nu reeds de aanplanting aanbesteed van een totaal van 49,058 stuks.

Dat is beslist een lofwaardige poging waarvan het land over enkele jaren de vruchten zal plukken.

Onze waterwegen.

Zoo de behandeling van de begroting van Openbare Werken talrijke tusschenkomsten uitlokt over den toestand onzer wegen, toch moeten wij vaststellen dat de waterwegen voor onze schepen, niet moeten onderdoen.

Dat is een zeer natuurlijke zaak want het geringste gebrek of ongeval bij een waterweg veroorzaakt veel aanzienlijker schade dan op de baan.

Het is van belang de verschillende posten na te gaan die op de begroting voor 1937 voorkomen; zie hier deze posten :

<i>Art. 2, 3^o.</i> — Dienst der scheepvaart	2,770,000
<i>Art. 2, 4^o.</i> — Binnenvaart	27,025
<i>Art. 2, 5^o.</i> — Kanaal Luik-Maastricht	300,000
<i>Art. 9, 6^o.</i> — Waterwegen	2,000,000
<i>Art. 1.</i> — Toelage, Dienst der Scheepvaart .	13,000,000
<i>Art. 25, 7^o.</i> — Vaarten, rivieren, polders, enz. — Gewoon en buitengewoon onderhoud, baggerwerken, enz.	44,000,000

Art. 25, 8º. — Ports, côtes, phares, etc. . . . 13,500,000

Art. 25, 9º. — Port de Zeebrugge-dragages. . . . 7,000,000

Total. 82,597,025

C'est là certes, une somme très importante et cependant les discussions à la Chambre ont montré que partout on demande de nouvelles interventions, soit pour l'épuration des eaux de certaines rivières, comme l'Espierre, la Vesdre, d'autres encore, soit pour la consolidation des digues contre les inondations, etc.

Le Sénat a été saisi dernièrement d'une proposition de loi par M. Dewilde, relative à la reprise par l'Etat, de l'entretien des digues et autres ouvrages de protection contre les inondations. M. le Ministre des Travaux Publics a bien voulu assister à une des séances de votre Commission pour y exposer l'état de cette question, indiquer les difficultés à résoudre; des problèmes de droit, de propriété et d'autres étant soulevés à cette occasion. M. le Ministre a annoncé à la Commission, comme il l'a annoncé à la Chambre qu'il présenterait prochainement un projet pour résoudre la question des wateringues.

La Commission espère que la solution de la question sera ainsi bientôt trouvée.

Pour se rendre un compte exact des efforts faits par le Gouvernement en vue d'améliorer nos voies d'eau, de mettre nos populations à l'abri des inondations ou pour épurer nos rivières, les membres de la Haute-Assemblée doivent prendre connaissance aux pages 6, 14, 16 et 18 du Budget extraordinaire, des sommes importantes qui y sont reprises soit pour des travaux exécutés par l'Etat, soit pour des subventions à d'autres pou-

Art. 25, 8º. — Havens, kust, vuurtorens, enz. . . . 13,500,000

Art. 25, 9º. — Haven van Zeebrugge : baggerwerken. 7,000,000

Totaal 82,597,025

Dat is gewis een zeer aanzienlijk bedrag en toch blijkt uit de behandeling in de Kamer dat men overal nieuwe tusschenkomsten vraagt, hetzij voor de waterzuivering van sommige rivieren als de Spiere, de Vesdre, en andere nog, hetzij voor de versteviging der dijken tegen de overstromingen, enz.

Onlangs werd bij den Senaat door den heer Dewilde een wetsvoorstel ingediend tot overneming, door den Staat, van het onderhoud der dijken en andere beschermmiddelen tegen overstromingen. De Minister van Openbare Werken heeft een der vergaderingen van de Commissie gelieven bij te wonen om den stand dezer zaak uiteen te zetten, de op te lossen moeilijkheden aan te toonen alsook de vraagstukken in verband met het recht van eigendom en zoo meer, naar aanleiding daarvan gerezen. De Minister heeft aan de Commissie evenals aan de Kamer aangekondigd dat hij eerlang een ontwerp zou indienen tot regeling van het vraagstuk der wateringen.

De Commissie hoopt dat dit vraagstuk zeer spoedig zal worden opgelost.

Om zich duidelijk rekenschap te geven van de pogingen door de Regering gedaan om onze waterwegen te verbeteren, onze bevolking voor overstroming te vrijwaren of onze rivieren te zuiveren, moeten de leden der Hooge Vergadering op bladzijden 6, 14, 16 en 18 van de Buitengewone Begrooting, kennis nemen van de aanzienlijke bedragen die aldaar worden uitgetrokken, hetzij voor werken door den Staat uitgevoerd, hetzij voor toelagen

voirs publics; le montant total s'élève à 358,132,000 francs.

Nous renvoyons à cette nomenclature ceux qui s'intéressent à la question; ils pourront constater qu'aucune région du pays n'a été oubliée dans la répartition des subsides ou travaux.

Visite de la Commission.

Les membres de la Commission se sont rendus dernièrement à Namur pour se rendre compte de l'état des travaux de l'écluse des Bas-Prés, en construction depuis deux ans et dont les travaux ont été arrêtés durant six mois, par suite d'un conflit entre l'Etat et l'entrepreneur. Les membres de votre Commission, au cours de cette visite, se sont intéressés à diverses questions de voirie et particulièrement à celle du pont de Jambes, qu'il faudrait élargir considérablement tout en lui conservant son cachet particulier.

Le contact établi à cette occasion entre les administrations communales intéressées et les représentants autorisés du Département, nous permet d'espérer qu'une solution sera bientôt trouvée aux différents problèmes posés par la représentation namuroise.

Traitements et salaires.

Par arrêté du 27 février 1936, M. de Man, alors Ministre des Travaux Publics, constitua une Commission paritaire pour examiner la situation du personnel des Ponts et Chaussées, à l'exception de celle des fonctionnaires du corps et des voies navigables.

Cette Commission termina ses travaux le 8 avril et formula à l'unanimité divers vœux pour l'amélioration de la situation du personnel administratif, surveillant et dessinateur.

aan andere openbare besturen. Hun totaal bedrag beloopt 358,132,000 fr.

Wij verwijzen naar deze opsomming al degenen die belang stellen in het vraagstuk; zij zullen zien dat bij de verdeeling van toelagen of werken geen enkele streek van het land werd vergeten.

Bezoek door de Commissie.

De leden uwer Commissie hebben zich onlangs naar Namen begeven om zich rekenschap te geven van den stand der werken aan de sluis Bas-Prés, in opbouw sedert twee jaar en waarvan de werken zes maanden werden stilgelegd ten gevolge van een conflict tussen den Staat en den aannemer. Tijdens dit bezoek hebben de leden uwer Commissie belangstelling getoond in verschillende vraagstukken van wegen en vooral in dit van de brug te Jambes, die aanzienlijk zou moeten worden verbreed met behoud van haar kenmerken.

De ruggespraak bij deze gelegenheid gehouden tusschen de betrokken gemeentebesturen en de bevoegde vertegenwoordigers van het Departement laat ons verhoplen dat eerlang de verschillende vraagstukken door de Naamsche vertegenwoordigers gesteld zullen opgelost zijn.

Wedden en loonen.

Bij besluit van 27 Februari 1936 stelde de heer de Man, alsdan Minister van Openbare Werken, een Paritaire Commissie in voor het onderzoek van den toestand van het personeel van Bruggen en Wegen, met uitzondering van dien der ambtenaren van het korps en van de waterwegen.

Deze Commissie besloot haar werkzaamheden op 8 April en drukte eenparig verschillende wenschen uit voor de verbetering van den toestand van het administratief personeel, toezichters en teekenaars.

Il plaira sans doute au nouveau Ministre des Travaux Publics de dire au Sénat, ce qu'il pense de cette question et ce qu'il peut faire pour donner satisfaction aux intéressés.

Qu'on nous permette aussi de soulever la question de l'accord intervenu au sujet des salaires lors de la grève du mois de juin dernier.

Aujourd'hui, il y a encore des entrepreneurs effectuant des travaux publics, qui ne paient pas l'augmentation des salaires acquise à cette occasion.

Des contestations se produisent surtout sur les chantiers travaillant pour le Ministère de la Défense Nationale, alors qu'il tombe sous le sens qu'il s'agit bien là de travaux publics. La loi des huit heures n'est, du reste, pas toujours respectée sur ces travaux et le Département de la Défense Nationale interdit aux inspecteurs du travail d'y exercer leur mission de contrôle, comme sur les autres chantiers.

Il serait temps qu'un effort de coordination soit fait entre les différents départements pour arriver à une application uniforme et sérieuse de nos lois sociales.

Conclusions.

Le Budget qui nous est présenté montre le souci de l'Administration d'améliorer l'outillage national et de veiller à son bon entretien.

Il montre aussi que l'effort commencé il y a vingt mois pour résorber le chômage continuera en 1937 et qu'aux résultats acquis s'en ajouteront d'autres.

Votre Commission après ces constatations réconfortantes vous propose, à l'unanimité de ses membres, d'adopter le Budget qui nous est présenté.

Le Rapporteur, *Le Président,*
Ch. VAN BELLE. Baron BOËL.

De nieuwe Minister van Openbare Werken zal allicht aan den Senaat gelieven te zeggen wat hij over dit vraagstuk denkt en wat hij doen kan om de belanghebbenden voldoening te schenken.

Wij zijn zoo vrij eveneens te wijzen op de overeenkomst in zake loonen gesloten naar aanleiding van de staking in Juni.

Thans nog zijn er aannemers die openbare werken uitvoeren en die de bij die gelegenheid verworven loonsverhooging niet betalen.

Geschillen rijzen vooral op de werven, waar voor het Ministerie van Landsverdediging wordt gewerkt, ofschoon het duidelijk is dat het openbare werken geldt. De achturenwet wordt overigens niet steeds op die werken nageleefd en het Departement van Landsverdediging verbiedt de arbeidstoezichers aldaar hun toezicht uit te oefenen zooals op de overige werven.

Het ware tijd dat een poging tot samenschakeling zou worden gedaan tusschen de verschillende departementen om tot een gelijke en ernstige toepassing onzer sociale wetten te komen.

Besluiten.

De ons voorgelegde begrooting toont aan hoezeer het bestuur begaan is met de verbetering van 's Lands uitrusting en het toezicht op haar goed onderhoud.

Zij bewijst ook dat de inspanning voor twintig maanden begonnen om de werkloosheid op te slopen, in 1937 zal worden voortgezet en dat bij de bekomen uitslagen er zich nog andere zullen komen voegen.

Uw Commissie, na deze bemoedigende vaststellingen, stelt u voor bij eenparigheid van stemmen, de begrooting goed te keuren zooals ze ons werd overgemaakt.

De Verslaggever, *De Voorzitter,*
Ch. VAN BELLE. Baron BOËL.

**Questions posées par
la Commission
et réponses du Département.**

I.

La suppression du passage à niveau de Stockem qui coupe, aux portes d'Arlon, la route qui vient de Bruxelles, et constitue une nuisance toute particulière pour les affaires de tourisme local et international, figure parmi les travaux qui doivent être exécutés en 1937. M. le Ministre des Travaux Publics croit être obligé de remettre ces travaux indéfiniment à cause de l'attitude de la Société Nationale des Chemins de fer belges, qui ne veut pas entrer assez largement dans les frais de ce travail.

Nous insistons pour qu'un accord intervienne le plus tôt possible entre les deux administrations, les usagers et le prestige même de notre pays ne peuvent pâtir d'un tel conflit. Ne serait-il pas désirable si la Société Nationale des Chemins de fer Belges persiste dans son opposition, qu'on fasse arbitrer le plus rapidement possible le différend.

Monsieur le Ministre voudrait-il nous dire ce qu'il pense de cette suggestion.

RÉPONSE.

L'examen de cette question vient d'être repris avec le vif désir d'aboutir à une solution satisfaisant tous les intérêts en cause.

II.

La situation du personnel administratif des Ponts et Chaussées est désastreuse au point de vue de l'avancement des fonctionnaires.

Cette situation provient en ordre principal de ce que :

1^o les bureaux d'arrondissement ont

**Vragen door de Commissie gesteld
en antwoorden
van het Departement.**

I.

De afschaffing van den overweg te Stockem, die aan de poorten van Aarlen, den weg snijdt die van Brussel komt, en een zeer bijzondere hinder voor de zaken van het plaatselijk en internationaal toerisme is, staat vermeld bij de werken die, in 1937, moeten uitgevoerd worden. Meent de Minister van Openbare Werken verplicht te zijn deze werken onbepaald uit te stellen, wegens de houding van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, die niet ruim genoeg in de kosten van dit werk wil bijdragen?

Wij dringen aan opdat zoo spoedig mogelijk een akkoord tot stand kome tusschen beide besturen, daar de gebruikers en de naam zelf van ons land niet door dergelijk geschil mogen lijden. Ware het niet wenschelijk dat, indien de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen in haar verzet volhardt, men het geschil zoo spoedig mogelijk zou doen arbitreeren?

De Minister gelieve ons te willen zeggen wat hij van dit voorstel denkt.

ANTWOORD.

Het onderzoek van deze vraag werd hervat met den vurigen wensch tot een oplossing te komen die al de betrokken belangen voldoening schenkt.

II.

De toestand van het bestuurspersoneel van Bruggen en Wegen is noodlottig onder oogpunt van bevordering der ambtenaren.

Deze toestand is in hoofdzaak het gevolg van :

1^o de afschaffing der arrondisse-

été supprimés sur rapport de la Commission Halleux.

2° en 1921 et 1922, on a recruté de trop nombreux rédacteurs;

3° en 1921 et en 1922 ont fit passer à tous les rédacteurs entrés avant 1910 à l'Administration, un examen de premier rédacteur, donnant également accès à la carrière de chef de bureau. Presque tous les rédacteurs réussirent cet examen. Plus de vingt d'entre eux attendent encore en 1936, soit 15 ans après l'examen, leur nomination de premier rédacteur !

Il y a quelques années, quand survint la suppression des bureaux d'arrondissement, des rédacteurs des Ponts et Chaussées furent transférés dans d'autres départements.

Beaucoup d'entre eux devinrent sous-chefs et chefs de bureau alors que si on les avait maintenus aux Travaux publics ils seraient toujours rédacteurs. Il n'y a aucun débouché « latéral » aux Travaux publics. Dans d'autres départements les rédacteurs deviennent vérificateurs, contrôleurs, etc. Cette situation est décourageante au plus haut point.

Pour y remédier quelque peu, la Commission paritaire des Travaux publics propose la suppression de la barrière existant entre les rédacteurs de première classe et les premiers rédacteurs. Cette proposition a été agréée par le Département.

Monsieur le Ministre voudrait-il nous dire si cette proposition sera réalisée à bref délai ?

RÉPONSE.

L'Administration vient d'être priée de prendre les mesures voulues en vue de la suppression de la barrière existant entre les commis-rédacteurs de 1^{re} classe et les premiers-rédacteurs.

M. le Premier Ministre et M. le Ministre des Finances (Comité du Budget) seront incessamment saisis de cette affaire.

mentsbureelen op verslag van de Commissie Halleux;

2° het feit dat in 1921 en 1922 te veel opstellers werden aangenomen;

3° het feit dat men in 1921 en in 1922 al de opstellers vóór 1910 aangeworven een examen afnam van eersten opsteller, dat insgelijks toegang verleende tot de loopbaan van bureelhoofd. Haast alle opstellers slaagden in dit examen. Meer dan twintig onder hen wachten in 1936, zegge 15 jaar na het examen, nog op hun benoeming van eersten opsteller !

Voor enkele jaren, bij de afschaffing der arrondissementsbureelen, werden opstellers van Bruggen en Wegen naar andere Departementen overgeplaatst.

Velen van hen werden onder- en bureelhoofd, terwijl zij nog immer opstellers zouden zijn moest men hen bij Openbare Werken behouden hebben. Er is geen enkele « zijuitkomst » bij Openbare Werken. In andere Departementen worden de opstellers verificateur, controleur, enz. Deze toestand is in den hoogsten graad ontmoedigend.

Om dit eenigermate te verhelpen stelt de Eventallige Commissie van Openbare Werken de afschaffing voor van den scheidingsmuur die bestaat tusschen de opstellers eerste klasse en de eerste opstellers. Dit voorstel werd door het Departement aangenomen.

Zou de Minister ons willen zeggen of dit voorstel eerlang zal in vervulling gaan ?

ANTWOORD.

Het Bestuur werd verzocht de noodige maatregelen te nemen met het oog op de afschaffing van de scheiding tusschen de opstellers eerste klasse en de eerste-opstellers.

De Eerste-Minister en de Minister van Financiën (Begrootingscomité) zullen eerlang van deze zaak kennis te nemen hebben.

III.

Pendant les années 1932 à 1935, il a été construit 2,000 kilomètres de pistes cyclables le long des routes de l'État.

Le Département des Travaux publics voudrait-il bien donner la répartition, par province, de ces 2,000 kilomètres?

RÉPONSE.

Les statistiques existant à mon Département ne me donnent pas le détail, par province, des constructions de pistes cyclables établies en 1932. Je me vois contraint de ne donner les chiffres demandés que pour les années 1933 à 1935; ils font l'objet du tableau ci-dessous dressé en mètres courants.

On déduit à première vue de ce tableau que la partie Nord-Ouest du pays est plus avantagée que la partie Sud-Est sous ce rapport spécial des pistes cyclables. Je crois opportun d'accompagner ces chiffres de certains commentaires. Je fais figurer dans ce tableau, en regard des indications métriques, le nombre de cyclistes recensés en 1935. Ces derniers chiffres expliquent, en partie, les premiers. Le nombre plus grand au Nord du pays résulte de la nature moins accidentée de cette région.

J'ajoute que, en règle générale, l'assiette des routes existantes est plus large dans le Nord que dans le Sud du pays, ce qui permet l'établissement de pistes cyclables sans acquisitions importantes de terrains. En Haute Belgique l'assiette des routes a été choisie dans le passé aussi étroite que possible pour diminuer les frais de terrassements et l'établissement de pistes cyclables impose actuel-

III.

Tijdens de jaren 1932 tot 1935 werden 2,000 kilometer rijwielpaden aangelegd langsheen de Staatswegen.

Zou het Departement van Openbare Werken de indeeling per provincie van die 2,000 kilometer willen opgeven?

ANTWOORD.

De in mijn Departement bestaande statistieken geven niet de omstandige opgave per provincie van de in 1932 aangelegde fietspaden. Ik zie mij genoopt de gevraagde cijfers enkel aan te geven voor de jaren 1933 tot 1935; zij zijn vervat in onderstaande tabel, opgemaakt in loopende meters.

Op eerste gezicht blijkt uit deze tabel dat het Noordwestelijk gedeelte van het land meer bevoordeeld is dan het Zuidoostelijk onder dit speciaal opzicht van fietspaden. Ik meen het gepast deze cijfers van enkelen commentaar te vergezellen. Ik geef in deze tabel, tegenover de metrische aanduidingen, het aantal in 1935 getelde wielrijders. Deze laatste cijfers leggen gedeeltelijk de eerste uit. Het grooter aantal in het Noorden van het land spruit voort uit den minder heuvelachtigen aard dezer streek.

Ik voeg er aan toe dat in algemeenen regel de onderlaag der bestaande wegen breder is in het Noorden dan in het Zuiden van het land, wat de aanleg van fietspaden toelaat zonder belangrijke aankopen van terreinen. In Hoog-België werd, in het verleden, de onderlaag der wegen zoo smal mogelijk gekozen om de onkosten van graafwerk te verminderen, en de aanleg van fietspaden legt thans zeer

lement, très souvent, des expropriations coûteuses et difficiles.

L'Administration équilibre ses efforts avec l'importance de la circulation cycliste. Quoi qu'il en soit des ordres sont donnés pour que l'extension des pistes cyclables dans tout le pays soit poursuivie dans toute la mesure du possible.

dikwijls kostelijke en moeilijke onteigeningen op.

Het Bestuur brengt zijn pogingen in evenwicht met het belang van het rijwielverkeer. Hoe dan ook, bevelen werden gegeven om de uitbreiding der fietspaden in heel het land in de mate van het mogelijke door te zetten.

PROVINCE. — PROVINCIE.	Année 1933. — Jaar 1933.	Année 1934. — Jaar 1934.	Année 1935. — Jaar 1935.	Cyclistes recensés en 1935. — In 1935 getelde wielrijders.
	En mètres courants. — In loopende meters.			
Anvers. — <i>Antwerpen</i>	15.405	75.562	40.111	397.877
Brabant. — <i>Brabant</i>	40.930	222.467	18.120	338.897
Flandre Occidentale. — <i>West-Vlaanderen</i>	33.356	141.323	62.058	369.875
Flandre Orientale. — <i>Oost-Vlaanderen</i>	50.655	138.298	69.568	370.090
Hainaut. — <i>Henegouwe</i>	50.553	83.745	73.997	303.820
Liège. — <i>Luik</i>	8.787	18.080	20.565	194.272
Limbourg. — <i>Limburg</i>	29.475	107.543	97.674	144.176
Luxembourg. — <i>Luxemburg</i>	—	—	—	61.844
Namur. — <i>Namen</i>	13.600	67.794	31.623	96.755
Totaux. — <i>Totalen</i>	242.761	854.812	413.716	
	=====	=====	=====	
		1.511.289.		

IV.

Le Département des Travaux Publics et de la Résorption du Chômage voudrait-il bien indiquer quel est le prix par kilomètre de route pour les différents revêtements employés par ses services (pavés gros et petits, ciment, tarmac, etc.)

RÉPONSE.

Pour 1936, les prix moyens des revêtements peuvent s'établir approximativement comme suit, par mètre carré :

IV.

Het Departement van Openbare Werken en Werkverschaffing gelieve aan te duiden welke de prijs is per kilometer weg voor de verschillende bekleedingen gebruikt door zijn diensten (grootte en kleine straatsteenen, cement, tarmac, enz.).

ANTWOORD.

Voor 1936, kunnen de gemiddelde prijzen der bekleedingen benaderend worden berekend als volgt per vierkante meter.

	Par mètre carré.	Par kilomètre pour une chaussée de 6 mètres de large, à l'exclusion d'autres travaux accessoires.
	—	—
	Per vierkante meter.	Per kilometer voor een steenweg van 6 meter breed, ter uitsluiting van andere bijkomende werken.
Pavages. — <i>Bestratingen</i> :		
en gros pavés de porphyre — <i>met grove porfierkeien</i> fr.	III 71	670,260
en gros pavés de grès — <i>met grove zandsteenkeien</i>	II4 47	686,820
en petits pavés de porphyre — <i>met kleine porfierkeien</i>	66 72	400,320
en petits pavés de grès — <i>met kleine zandsteenkeien</i>	76 58	459,480
Béton de ciment. — <i>Cementbeton</i>	40 16	240,960
Béton asphaltique (y compris fondation). — <i>Asphaltbeton (met inbegrip van den onderbouw)</i>	38 23	229,680
Tarmac (sans la fondation). — <i>Tarmac (zonder den onderbouw)</i>	13 »	78,000
Empierrement (0 ^m 30 d'épaisseur). — <i>Steenslagverharding (0^m30 dikte)</i>	26 »	156,000

V.

Le Département des travaux Publics et de la Résorption du chômage est en possession du rapport de la Commission de reclassement des routes présidée par M. Merget.

Je demande que communication de ce rapport soit faite à la Commission sénatoriale des Travaux Publics avant la discussion du Budget si possible. Si cela ne peut se faire, la dite Commission ne pourrait-elle, dans les mêmes conditions, obtenir des indications quant aux données générales du rapport en question ?

RÉPONSE.

Mon administration a examiné le rapport de la Commission du Reclassement de la Voirie.

Ce rapport conclut à la reprise par l'État de l'entièreté du réseau routier provincial (près de 1,600 km.) et d'environ 1,950 km. de routes communales.

Il examine les conséquences financières que pareille mesure entraînerait pour l'État, les dispositions légales à prendre à cette fin, et il envisage la création d'Intercommunales pour assurer l'entretien des chemins de grande communication qui ne seraient pas repris par l'État.

L'étude faite par mon Administration ne permet pas encore de proposer une décision immédiate et formelle; d'autre part, le rapport de la Commission m'a été fourni en simple exemplaire, et je ne pourrais m'en dessaisir.

VI.

Monsieur le Ministre voudrait-il bien dire s'il a été accordé par son Département aux entrepreneurs qui exécuteraient des travaux ayant été adjugés avant les grèves de juin 1936, une majoration des prix à titre de

V.

Het Departement is in het bezit van het verslag der Commissie voor herklasseering van de wegen, voorgezeten door den heer Merget.

Ik vraag dat dit verslag wordt medegedeeld aan de Senaatscommissie voor Openbare Werken, zoo mogelijk vóór de bespreking van de Begroting. Kan dit niet gebeuren, zou dan de Commissie in dezelfde voorwaarden inlichtingen kunnen bekomen over de algemeene gegevens van bedoeld verslag ?

ANTWOORD.

Mijn bestuur heeft het verslag der Commissie voor de herklasseering van de wegen onderzocht.

Dit verslag besluit tot het overnemen door den Staat van het volledig provinciaal wegennet (ongeveer 1,600 km.) en van ongeveer 1,950 km. gemeentewegen.

Het onderzoekt de financieele gevolgen die dergelijke maatregel zou medebrengen voor den Staat, de te dien einde te treffen wettelijke bepalingen en het beoogt de oprichting van intergemeentelijke vereenigingen om het onderhoud van de groote verkeerswegen te verzekeren, die door den Staat niet mochten worden overgenomen.

De studie door mijn Departement gedaan laat nog niet toe een onmiddellijke en formeele beslissing voor te stellen; aan den anderen kant werd het verslag der Commissie mij op een enkel exemplaar verschaft en ik kan mij daarvan niet ontdoen.

VI.

De Minister gelieve te zeggen of er door zijn Departement aan de aannemers, die werken uitvoerden, welke werden aanbesteed vóór de werkstakingen van Juni 1936, een prijsverhooging werd verleend als ver-

compensation pour les charges nouvelles résultant des lois sociales votées, à ce moment, ou des majorations de salaires appliquées en raison des accords intervenus. Dans l'affirmative, quelles furent ces majorations et sous quelles conditions ont-elles été consenties ?

RÉPONSE.

Il a été accordé aux entrepreneurs des travaux adjugés avant le 24 juin 1936, une majoration des prix à titre de compensation pour les charges nouvelles résultant des lois sociales votées à ce moment ou des majorations de salaires appliquées en raison des accords intervenus.

Pour les travaux de l'État, la révision des contrats en cours a lieu conformément aux dispositions de la circulaire n° 427 ci-jointe.

En ce qui concerne les entreprises de travaux subventionnés, les augmentations sont consenties suivant les directives tracées dans la circulaire ci-annexée du 29 septembre 1936 adressée aux Gouverneurs.

CIRCULAIRE N° 427.

Secrétariat Général. —
Affaires Générales.

Revision des Contrats à la suite de la hausse des salaires.

Bruxelles, le 3 septembre 1936.

A MM. les Chefs de Service.

A. — ENTREPRISES DE TRAVAUX EN COURS.

1° *Mode de revision.* — Il résulte de l'étude faite par mon Département, que l'augmentation moyenne, due à la hausse des salaires, pour une entreprise moyenne du Département des Travaux Publics et de la Résorption

goeding voor de nieuwe lasten, voortspruitende uit de sociale wetten die alsdan werden goedgekeurd, of uit de loonsverhoogen toegepast wegens de getroffen overeenkomsten. Zoo ja, welke waren deze verhoogen en in welke voorwaarden werden zij toegestaan ?

ANTWOORD.

Aan de aannemers van de vóór 24 Juni 1936 aanbestede werken werd er een prijsverhoging toegestaan als vergoeding voor de nieuwe lasten die voortspruiten uit de sociale wetten, die alsdan werden goedgekeurd, of uit de loonsverhoogen toegepast wegens de getroffen overeenkomsten.

Voor de werken van den Staat geschiedt de herziening der loopende contracten overeenkomstig de bepalingen van bijgaanden omzendbrief n° 427.

Wat betreft de aannemingen van gesubsidieerde werken, worden de verhoogen toegestaan volgens de richtsnoeren vastgelegd in bijgaanden omzendbrief van 29 September 1936, gericht tot de Gouverneurs.

OMZENDBRIEF N° 427.

Algemeen Secretariaat. —
Algemeene Zaken.

Herziening der Contracten ingevolge de stijging der loonen.

Brussel, den 3 September 1936.

Aan de heeren Diensthoofden.

A. — AAN DEN GANG ZIJNDE AANNEMINGEN VAN WERKEN.

1° *Wijze van herziening.* — Uit de door mijn Departement ondernomen studie blijkt, dat de gemiddelde verhoging, te wijten aan de stijging der loonen, voor een gemiddelde aanneming van het Departement van Open-

du Chômage peut être évaluée à 8.5 p.c. en tenant compte de l'augmentation due aux jours de congé payés, et à 7.6 p. c. en ne tenant pas compte de ces jours de congé (1).

Or le Conseil des Ministres a décidé qu'une augmentation moyenne de 3 p. c. serait allouée, comme intervention de l'Etat dans les conséquences de la hausse des salaires, sur le montant des parties restant à achever des entreprises de *travaux* en cours, pour le compte de mon Département.

Bien que l'influence de la hausse des salaires sur le montant des entreprises soit différente d'entreprise à entreprise, il a été admis, d'accord avec la Fédération Nationale du Bâtiment et des Travaux Publics, que la répartition de l'augmentation moyenne de 3 p. c. consentie par le Gouvernement se ferait en multipliant le montant des travaux restant à exécuter par un coefficient constant, pour toutes les entreprises régies par le même tableau du cahier des charges n° 100, ce coefficient constant étant déterminé en répartissant les 3 p. c. dont question ci-dessus au prorata de la hausse des salaires directs telle qu'elle a été déterminée pour établir l'augmentation moyenne de l'entreprise moyenne du Département des Travaux Publics et de la Résorption du Chômage.

L'annexe I donne le calcul de cette augmentation moyenne, ainsi que les diverses conditions et hypothèses admises.

Le pourcentage moyen de l'augmentation des salaires directs étant 13.85 et les 3 p. c. de majoration du

bare Werken en Werkverschaffing geschat kan worden op 8.5 t. h. als men rekening houdt met de verhooging ingevolge de betaalde verlofdagen, en op 7.6 t. h. als men geen rekening houdt met die verlofdagen(1).

Welnu, de Ministerraad heeft besloten dat een gemiddelde verhooging van 3 t. h., als tusschenkomst van den Staat in de gevolgen van de stijging der loonen, zou worden toegekend op het bedrag van de nog te voltooien deelen van de aan den gang zijnde aannemingen *van werken* voor rekening van mijn Departement.

Alhoewel de invloed van de stijging der loonen op het bedrag der aannemingen verschilt van aanneming tot aanneming, werd in overleg met den Landsbond der Bouwbedrijven en Openbare Werken aangenomen, dat de verdeling van de gemiddelde verhooging van 3 t. h., toegestaan door de Regeering, zou geschieden door het bedrag der nog uit te voeren werken te vermenigvuldigen met een vasten coëfficient, voor al de aannemingen waarvoor dezelfde tabel van bestek n° 100 geldt, waarbij die vaste coëfficient bepaald wordt door de 3 t. h. waarvan hiervoren sprake te verdeelen naar rato van de stijging der rechtstreeksche loonen, zooals deze bepaald werd om de gemiddelde verhooging van de gemiddelde aanneming van het Departement van Openbare Werken en Werkverschaffing vast te stellen.

Bijlage I geeft de berekening van die gemiddelde verhooging, alsmede de verschillende aangenomen voorwaarden en onderstellingen.

Daar het gemiddeld procent van de verhooging der rechtstreeksche loonen 13.85 bedraagt en de 3 t. h. vermeer-

(1) Hausse des salaires directs	4.62 %
Assurances, allocations familiales, etc.	0.51 %
Jours de congés payés	0.90 %
Matériaux	2.00 %
Frais généraux et divers	0.47 %

(1) Stijging der rechtstreeksche loonen	4.62 %
Verzekering, gezinsvergoedingen, enz.	0.51 %
Betaalde verlofdagen	0.90 %
Materialen	2.00 %
Algemeene kosten en allerhande.	0.47 %

montant des travaux correspondant à 9 p. c. de hausse des salaires, les pourcentages partiels (6.5, 7.5 et 15.5) doivent être réduits dans le rapport de

$$\frac{9}{13.85}$$

Il en résulte que les majorations à accorder pour les entreprises régies par les tableaux I, II et III du cahier des charges n° 100 de 1935 sont respectivement de :

$$6.5 \times \frac{9}{13.85} = 4.22 \text{ p. c.}$$

$$7.5 \times \frac{9}{13.85} = 4.87 \text{ p. c.}$$

$$\text{et } 15.5 \times \frac{9}{13.85} = 10.07 \text{ p. c.}$$

du montant des salaires directs

$$\text{ou } \frac{4.22}{3} = 1.407 \text{ p. c.}$$

$$\frac{4.87}{3} = 1.623 \text{ p. c.}$$

$$\frac{10.07}{3} = 3.357 \text{ p. c.}$$

du montant des travaux.

En conséquence, le montant des travaux restant à exécuter est à multiplier :

a) pour une entreprise régie par le *tableau I* du cahier des charges n° 100 de 1935, par le *coefficient* 1.01407;

b) pour une entreprise régie par le *tableau II* de ce cahier des charges, par le *coefficient* 1.01623;

c) pour une entreprise régie par le *tableau III* de ce cahier des charges, par le *coefficient* 1.03357.

Par analogie :

pour une entreprise régie par le ta-

dering van het bedrag der werken overeenkomen met 9 t. h. stijging der loonen, moeten de gedeeltelijke procenten (6.5, 7.5 en 15.5) verminderd worden in de verhouding van

$$\frac{9}{13.85}$$

Daaruit volgt dat de te verleen verhoogingen voor de aannemingen die onder de tabellen I, II en III van het bestek n° 100 van 1935 vallen, respectievelijk beloopt :

$$6.5 \times \frac{9}{13.85} = 4.22 \text{ p. c.}$$

$$7.5 \times \frac{9}{13.85} = 4.87 \text{ p. c.}$$

$$\text{en } 15.5 \times \frac{9}{13.85} = 10.07 \text{ p. c.}$$

van het bedrag der rechtstreeksche loonen

$$\text{of } \frac{4.22}{3} = 1.407 \text{ p. c.}$$

$$\frac{4.87}{3} = 1.623 \text{ p. c.}$$

$$\frac{10.07}{3} = 3.357 \text{ p. c.}$$

van het bedrag der werken.

Bijgevolg moet het bedrag van de nog uit te voeren werken vermenigvuldigd worden :

a) voor een aanneming, hoorende onder *tabel I* van het bestek n° 100 van 1935, met den *coëfficient* 1.01407;

b) voor een aanneming, hoorende onder *tabel II* van dat bestek, met den *coëfficient* 1.01623;

c) voor een aanneming, hoorende onder *tabel III* van dat bestek, met den *coëfficient* 1.03357.

Dienovereenkomstig :

voor een aanneming, hoorende onder

bleau A du cahier des charges n° 38 de 1933, le montant des travaux restant à exécuter est à multiplier par le coefficient 1.01623 et pour une entreprise régie par le tableau B du cahier des charges n° 38 de 1933, par le coefficient 1.03357.

2° *Conditions de la revision.* — Les coefficients ci-dessus établis sont à adopter pour autant que les entrepreneurs appliquent les augmentations de salaires admises par la Commission paritaire par ses décisions du 24 juin 1936 et par les Commissions provinciales, savoir :

augmentation de 30 centimes par heure et par ouvrier, le salaire étant au moins de 32 francs par jour pour tout ouvrier adulte valide de 21 ans et œuvrant à plein rendement.

Il doit donc être entendu que si des dérogations à cette règle sont admises par les Commissions paritaires régionales, les coefficients établis ci-dessus sont à réduire en conséquence, pour les entreprises régies par ces accords paritaires régionaux.

En outre, il doit être stipulé expressément que la majoration consentie tient compte de toute charge supplémentaire généralement quelconque due à la hausse des salaires directs et indirects, aux charges sociales nouvelles (y compris les jours de congés payés), à l'augmentation des prix, des matériaux, etc.

Elle exclut donc toute réclamation ultérieure de la part des entrepreneurs.

3° *Date et durée d'application.* — La date d'application de la présente revision est reportée au 24 juin 1936, pour autant que les entrepreneurs aient déjà accordé les majorations de salaires à partir de cette date. Dans la négative, la date d'application est celle à partir de laquelle les majorations de salaires ont été réellement accordées par l'entrepreneur. Si les

tabel A van het bestek n° 38 van 1933, moet het bedrag der nog uit te voeren werken vermenigvuldigd worden met den coefficient 1.01623 en voor de aanneming, hoorende onder tabel B van het bestek n° 38 van 1933, met den coefficient 1.03357.

2° *Voorwaarden van de herziening.* — De hierboven vastgestelde coëfficiënten dienen aangenomen te worden, voor zoover de aannemers de loonsverhoogen toepassen, aangenomen door de Paritaire Commissie bij haar beslissingen van 24 Juni 1936 en door de Provinciale Commissies, namelijk :

verhooging van 30 centimes per uur en per werkmán, waarbij het loon ten minste 32 frank per dag bedraagt voor elken gezonden volwassen werkmán van 21 jaar, die met vol rendement arbeidt.

Het moet dus goed verstaan zijn, dat indien afwijkingen van dien regel aangenomen worden door de gewestelijke paritaire Commissies, de hierboven vastgestelde coëfficiënten naar verhouding moeten verminderd worden, voor de aannemingen waarvoor die gewestelijke paritaire overeenkomsten gelden.

Daarenboven moet uitdrukkelijk bepaald worden, dat de toegestane verhooging rekening houdt met gelijk welke bijkomende lasten te wijten aan de stijging der rechtstreeksche en onrechtstreeksche loonen, de nieuwe sociale lasten (met inbegrip van de betaalde verlofdagen), de verhooging van de prijzen der materialen, enz.

Zij sluit dus elke latere klacht vanwege de aannemers uit.

3° *Datum en duur van toepassing.* — De datum van toepassing dezer herziening wordt verschoven naar den 24 Juni 1936, voor zoover de aannemers reeds de loonsverhoogen verleend hebben vanaf dien datum. Zooniet geldt als de datum van toepassing het tijdstip, vanaf hetwelk de loonsverhoogen werkelijk toegekend werden door den aannemer. Indien de

majorations des salaires n'avaient été que partielles, les coefficients indiqués ci-dessus devraient être réduits en conséquence pendant la période transitoire.

Aucune majoration ne sera accordée pour les entreprises dont le délai d'achèvement expirait avant le 24 juin 1936 et qui n'étaient pas terminées à cette date par la faute des entrepreneurs.

De même, aucune augmentation ne sera allouée pour la partie des travaux restant à exécuter après la date prescrite pour l'achèvement de l'entreprise.

D'autre part, aucune indemnité ne sera allouée aux entrepreneurs pour les travaux d'entretien qui s'exécutent pendant la période de garantie de l'entreprise.

Enfin, pour les entreprises mises en adjudication après le 24 juin 1936, aucune intervention de l'Etat ne peut se justifier.

4^o *Cas particuliers.* — La méthode de revision qui précède doit être d'une application générale, étant entendu cependant que MM. les Chefs de Service doivent s'assurer, si, pour certains cas particuliers, des dérogations ne doivent pas être apportées à la règle tracée ci-avant.

C'est ainsi que pour les ouvrages métalliques ou mécaniques (construction à l'usine et montage à pied d'œuvre), les coefficients calculés ci-dessus ne peuvent être appliqués *ne varietur*. En effet, la construction à l'usine, avec beaucoup de main-d'œuvre, peut s'effectuer dans une région où le tableau II est applicable, tandis que le montage, avec beaucoup moins de main-d'œuvre, s'effectue dans la région III. Il faut dans ce cas établir un coefficient moyen dans la juste mesure et de telle manière que la majoration cadre avec l'esprit des décisions prises (intervention partielle dans la hausse dans la même proportion que celle établie ci-dessus).

loonsverhoogingen slechts gedeeltelijk geweest zijn, moeten de hiervoren aangegeven coëfficiënten in evenredigheid verminderd worden gedurende het overgangstijdperk.

Geen verhooging wordt toegestaan voor de aannemingen, waarvan de voltooiingstermijn verviel vóór 25 Juni 1936 en die niet op dien datum voltooid waren door de schuld van de aannemers.

Zoo ook wordt geen verhooging toegekend voor het deel der werken, dat nog uit te voeren blijft na den datum, voorgeschreven voor de voltooiing der aanneming.

Anderdeels wordt geen vergoeding aan de aannemers toegekend voor de onderhoudswerken, die uitgevoerd worden gedurende den waarborgtermijn van de aanneming.

Ten slotte, voor de aannemingen aanbesteed na 24 Juni 1936 kan de tusschenkomst van den Staat niet gebillijkt worden.

4^o *Bijzondere gevallen.* — De bovenstaande herzieningsmethode moet van algemeene toepassing zijn, met dien verstande nochtans dat de HH. Diensthoofden gehouden zijn na te gaan, of voor sommige bijzondere gevallen geen wijzigingen dienen aangebracht in den hiervoren gestelden regel.

Aldus kunnen voor de metaalwerken of mechanische werken (constructie in de fabriek of montage op het werk) de hiervoren berekende coëfficiënten niet onveranderlijk toegepast worden. Het construeeren in de fabriek met veel arbeidskrachten kan immers geschieden in een streek waar tabel II van toepassing is, terwijl het monteeren met veel minder arbeidskrachten plaats vindt in de streek III. In dat geval moet men een gemiddelden coëfficiënt vaststellen, in de juiste mate en zoodanig dat de verhooging strookt met den geest der getroffen beslissingen (gedeeltelijke tusschenkomst in de stijging in dezelfde verhouding als hierboven vastgesteld).

Par contre, un examen spécial serait fait pour les entreprises dans lesquelles les matériaux auraient été offerts à des conditions très avantageuses pour le Trésor (fournisseurs non groupés) et pour lesquelles le maintien des prix des matériaux à des prix très bas mettrait les fournisseurs en difficulté.

Il est signalé à l'attention de MM. les Chefs de Service que pour diverses entreprises adjudgées peu avant les événements qui provoquèrent les nouvelles mesures sociales, des entrepreneurs ont souscrit, à mon Département, une déclaration par laquelle ils s'engagent à ne réclamer aucune majoration du montant de leur soumission. Ci-joint la liste de ces entreprises (annexe II).

B. — CONTRATS DE FOURNITURES.

En ce qui concerne *les contrats de fournitures*, aucune *revision* ne sera effectuée. Toutefois, le Département examinerait, le cas échéant, la situation des fournisseurs qui seraient en sérieuses difficultés par suite de la hausse des salaires.

C. — TRAVAUX SUBSIDIÉS PAR L'ÉTAT.

(Voir circulaire du 29 septembre 1936, aux Gouverneurs.)

* *

MM. les Chefs de service sont priés de procéder sans retard à la *revision* des contrats de travaux en cours, en tenant compte des directives qui précèdent.

Un avenant sera à conclure pour chaque entreprise en cours sujette à *revision*, étant entendu que toute

Daarentegen zou een speciaal onderzoek geschieden voor de aannemingen, waarbij de materialen aangeboden werden tegen zeer voordelige voorwaarden voor de Schatkist (niet gegroepeerde leveranciers) en waarvoor het handhaven van de prijzen der materialen op zeer lage prijzen de leveranciers in moeilijkheden zou brengen.

De aandacht van de HH. Diensthoofden wordt er op gevestigd, dat voor verschillende aannemingen, die aanbesteed werden kort vóór de gebeurtenissen welke aanleiding geven tot de nieuwe sociale maatregelen, sommige aannemers bij mijn Departement een verklaring ondertekend hebben, waarbij zij zich verbinden geen verhooging van het bedrag hunner inschrijving te eischen. Hierbij de lijst van die aannemingen (bijlage II).

B. — CONTRACTEN VOOR LEVERINGEN.

Wat betreft de *contracten voor leveringen*, zal er geen *herziening* geschieden. Nochtans zou het Departement desvoorkomend den toestand onderzoeken van de leveranciers, die zich tengevolge van de stijging der loonen in ernstige moeilijkheden zouden bevinden.

C. — DOOR DEN STAAT GESUBSIDIEERDE WERKEN.

(Zie omzendbrief van 29 September 1936 aan de HH. Gouverneurs.)

* *

De HH. Diensthoofden worden verzocht onverwijld de *herziening* van de contracten der aan den gang zijnde werken aan te vatten met inachtname van bovenstaande richtsnoeren.

Een wijzigingsbijvoegsel moet gesloten worden voor elke aan den gang zijnde aanneming die aan *herziening*

proposition devra m'être soumise au préalable et que tous les cas spéciaux qui pourraient se présenter devront m'être signalés.

Pour le Ministre :
Le Secrétaire Général,
A. DELMER.

onderhevig is, met dien verstande dat elk voorstel mij vooraf moet voorgelegd worden en dat alle bijzondere gevallen die zich zouden voordoen, te mijner kennis moeten gebracht worden.

Voor den Minister :
De Secretaris-Generaal,
A. DELMER.

ANNEXE I A LA CIRCULAIRE N° 427.

Estimation de l'influence des majorations de salaires sur le montant des entreprises du Département des Travaux Publics et de la Résorption du Chômage.

Augmentation de fr. 0-30 à l'heure avec minimum de 4 francs à l'heure.

On peut admettre pour l'ensemble des entreprises des Travaux publics, la répartition moyenne suivante :

Salaires directs : un tiers du montant des travaux (au chantier).

Matériaux : un tiers du montant des travaux.

Frais généraux et divers : un tiers du montant des travaux.

Influence de l'augmentation des salaires directs.

a) *Travaux exécutés avec minima des salaires du tableau I du cahier des charges n° 100.*

Index moyen applicable : 700.

Ouvriers qualifiés : fr. 5-44.

$$\text{majoration } \frac{0,30}{5,44} = 5,5 \text{ p. c.}$$

Manœuvres : fr. 4-47;

$$\text{majoration } \frac{0,30}{4,47} = 6,7 \text{ p. c.}$$

On admet 20 p. c. d'ouvriers qualifiés et 80 p. c. de manœuvres.

$$\text{La majoration moyenne est : } \frac{5,5 \times 20 + 6,7 \times 80}{100} = 6,50 \text{ p. c.}$$

b) *Travaux exécutés avec minima des salaires du Tableau II du cahier des charges n° 100.*

Index moyen applicable : 670.

BIJLAGE I VAN OMZENDBRIEF N° 427.

Raming van den invloed der loonsverhoogen op het bedrag der aannemingen van het Departement van Openbare Werken en Werkverschaffing.

Verhooging van fr. 0-30 per uur, met minimum van 4 frank per uur.

Men mag voor de gezamenlijke aannemingen van Openbare Werken de volgende gemiddelde verdeling aannemen :

Rechtstreeksche loonen (op het werk) een derde van het bedrag der werken;

Materialen : een derde van het bedrag der werken.

Algemeene kosten en allerhande : een derde van het bedrag der werken.

Invloed van de vermeerdering der rechtstreeksche loonen.

a) *Werken uitgevoerd met de minimumloonen van Tabel I van het bestek n° 100.*

Toepasselijk gemiddeld indexcijfer : 700.

Geschoolde werklieden : fr. 5-44.

$$\text{verhooging } \frac{0,30}{5,44} = 5,5 \text{ p. c.}$$

Handlangers : fr. 4-47;

$$\text{verhooging } \frac{0,30}{4,47} = 6,7 \text{ p. c.}$$

Men neemt de verhouding aan van 20 t. h. geschoolde werklieden en 80 t. h. handlangers.

$$\text{De gemiddelde verhooging bedraagt : } \frac{5,5 \times 20 + 6,7 \times 80}{100} = 6,50 \text{ t. h.}$$

b) *Werken uitgevoerd met de minimumloonen van de tabel II van het bestek n° 100.*

Toepasselijk gemiddeld indexcijfer : 670.

Ouvriers qualifiés : fr. 4,81;

$$\text{majoration } \frac{0,30}{4,81} = 6,2 \text{ p. c.}$$

Mancœuvres : fr. 3-83;

$$\text{majoration } \frac{0,30}{3,83} = 7,8 \text{ p. c.}$$

$$\text{La majoration moyenne est :}$$

$$\frac{6,2 \times 20 + 7,8 \times 80}{100} = 7,5 \text{ p. c.}$$

c) *Travaux exécutés avec minima des salaires du Tableau III du cahier des charges n^o 100.*

Index moyen applicable : 660.

Ouvriers qualifiés : fr. 4-27;

$$\text{majoration } \frac{0,30}{4,27} = 7 \text{ p. c.}$$

Mancœuvres : fr. 3-40;

$$\text{majoration } \frac{0,60}{3,40} = 17,6 \text{ p. c.}$$

$$\text{La majoration moyenne est :}$$

$$\frac{7 \times 20 + 17,6 \times 80}{100} = 15,5 \text{ p. c.}$$

d) *Moyenne pour l'ensemble des entreprises.*

On peut admettre que pour les Travaux Publics les entreprises sont situées :

- 5 p. c. au tableau I;
- 15 p. c. au tableau II;
- 80 p. c. au tableau III.

Il en découle que le pourcentage moyen de l'augmentation des salaires directs est de :

$$\frac{6,5 \times 5 + 7,5 \times 15 + 15,5 \times 80}{100} = 13,85 \text{ p. c.}$$

du montant des salaires, soit :

$$13,85 \times \frac{1}{3} = 4,62 \text{ p. c.}$$

du montant total de l'entreprise.

Geschoolde werklieden : fr. 4,81.

$$\text{verhooging } \frac{0,30}{4,81} = 6,2 \text{ p. c.}$$

Handlangers : fr. 3-83;

$$\text{verhooging } \frac{0,30}{3,83} = 7,8 \text{ t. h.}$$

$$\text{De gemiddelde verhooging bedraagt:}$$

$$\frac{6,2 \times 20 + 7,8 \times 80}{100} = 7,5 \text{ t. h.}$$

c) *Werken uitgevoerd met de minimumloonen van Tabel III van het bestek n^r 100.*

Toepasselijk gemiddeld indexcijfer : 660.

Geschoolde werklieden : fr. 4-27.

$$\text{verhooging } \frac{0,30}{4,27} = 7 \text{ t. h.}$$

Handlangers : fr. 3-40.

$$\text{verhooging } \frac{0,60}{3,40} = 17,6 \text{ t. h.}$$

$$\text{De gemiddelde verhooging bedraagt:}$$

$$\frac{7 \times 20 + 17,6 \times 80}{100} = 15,5 \text{ t. h.}$$

d) *Gemiddelde voor de gezamenlijke aannemingen :*

Men mag aannemen dat voor Openbare Werken de aannemingen naar hun ligging als volgt verdeeld zijn :

- 5 t. h. onder tabel I;
- 15 t. h. onder tabel II;
- 80 t. h. onder tabel III.

Daaruit vloeit voort dat het gemiddeld procent van de vermeerdering der rechtstreeksche loonen beloopt :

$$\frac{6,5 \times 5 + 7,5 \times 15 + 15,5 \times 80}{100} = 13,85 \text{ t. h.}$$

van het bedrag der loonen, hetzij :

$$13,85 \times \frac{1}{3} = 4,62 \text{ t. h.}$$

van het totaal bedrag der aanneming.

ANNEXE II A LA CIRCULAIRE N° 427 — BIJLAGE II VAN OMZENDBRIEF N° 427.

Routes. — Wegen.

Date d'adjudication <i>Datum van de aanbesteding.</i>	N° du compte chèque. <i>N° der post- checkrekening.</i>	Nom de l'adjudicataire. <i>Naam van den aannemer.</i>	Désignation des travaux. <i>Omschrijving der werken.</i>	Montant. <i>Bedrag.</i>
5-6-1936	129 de 1936	Huart, Grandville	Amélioration de la traverse de Louveigné (Itinéraire n° 32)	298,655 12
19-6-1936	124 van 1936	De Groeve. C., Aalst	Herstelling van den weg Kruishou- tem-Nederzwalm op het grondge- bied der gemeenten Huise en Kruishoutem	612,827 »
19-6-1936	104 van 1936	Bologne, Romsée	Verbetering van den rijksweg n° 19 Kessenich-Waremme, vak Brée-Kessenich	1,589,078 72
19-6-1936	143 van 1936	Blanckaert, C. en G., Brugge	Herstelling en verbetering van de bestrating der Scheepdaelelaan, te Brugge	623,425 22
19-6-1936	123 van 1936	De Moor, Gent	Herstelling van den weg Tournai- Lokeren, op het grondgebied der gemeente Erwetegem en Zotte- gem	674,647 16
12-6-1936	—	Klinkers, Mechelen- a/Maas.	Schilderen van metalen bruggen in verschillende rijkswegen der pro- vince Antwerpen	69,619 »
26-7-1936	150 van 1936	Cie Génér. As- phaltes Por- phyres et Gou- drons, te Brus.	Herstellen van den rijweg en aan- leggen van een rijwielpad tus- schen Oostduinkerke-Bad en Koksijde-Bad.	1,270,075 76
3-7-1936	152 van 1936	Blanckaert, C. Brugge	Herstellen en verbreedten van den rijksweg Vijfwege-Jabbeke, vak begrepen tusschen Lettenburg en de aansluiting met rijksweg n° 67	416,297 68
19-6-1936	336 de 1936	Lecharlier, à Liège	Entretien des routes dans la pro- vince de Liège (2 ^e lot)	1,899,364 78
26-6-1936	114 de 1936	Delbart, à Ladeuze	Réfection de la route Lanklaer- Valenciennes, dans la traverse de Jemappes (1 ^{er} et 2 ^e lots) . .	2,695,048 60 1,228,239 52

Date d'adjudication. — <i>Datum van de aanbesteding.</i>	N° du compte chèque. — <i>N° der post- checkrekening.</i>	Nom de l'adjudicataire. — <i>Naam van den aannemer.</i>	Désignation des travaux. — <i>Omschrijving der werken.</i>	Montant. — <i>Bedrag.</i>
19-6-1936	98 de 1936	Jouret, Lessines	Réfection de la route Solre s/Sam- bre Alost, dans les traverses de Haine-St-Paul, La Louvière, Houdeng-Goegnies, Houdeng- Aimeries, Strépy et Rœulx . . .	2,774,936 68
		Bernard, Uccle		1,272,036 18
		Michaux, Châtelet		1,074,999 38
		Jouret, Lessines		811,132 62
26-6-1936	163 de 1936	Bouchat, R., Gesves.	Réfection de la route de Marche-les- Dames, à Namèche	198,640 »
26-6-1936	162 de 1936	Depas, Namur (1 ^{er} lot)	Réfection de la route n° 35, Liège- Charleville, sur le territoire de Méan, Somme-Leuze, Noisieux et Baillon-ville.	529,346 69
		Maniquet, Leuze-Longch. (3 ^e lot)		803,604 53
26-6-1936	147 de 1936	Gobin, Oostende	Bouwen van een woonhuis met bu- reel voor den regiepost van Diks- muide	199,402 93
19-6-1936	206 de 1936	Lamotte, Ouffet	Amélioration de diverses sections des itinéraires 17, 43, 35, 41, 48, 23 et 22 dans la province de Liège	1,180,737 90
		Id.		725,928 75
		Collinet, Ampsin		1,767,443 10
		Warnant, Otrange		785,317 44
		Lamotte, Ouffet		1,389,557 05
		Servais, St-Servais		347,557 05
		Warnant, Otrange		2,105,026 95
26-6-1936	146 de 1936	De Groeve, J. Lede	Herstelling van den weg Deinze- Aalter, te Lootenhulle	1,120,625 31

Bâtiments. — Gebouwen.

Date d'adjudication — <i>Datum van de aanbesteding.</i>	N° du compte chèque. — <i>Nr der post- checkrekening.</i>	Nom de l'adjudicataire. — <i>Naam van den aannemer.</i>	Désignation des travaux. — <i>Omschrijving der werken.</i>	Montant. — <i>Bedrag.</i>
Marché de gré à gré.	—	S. A. Construc- tions Electri- ques de Belgi- que à Herstal.	Extension de la cabine de trans- formation au Palais de Justice de Bruxelles	115,871 »
26-6-1936.	—	Mayné, Schaerbeek.	Entretien des installations de chauffage au Palais de Justice de Bruxelles.	241,000 »
3-7-1936.	—	Mayné, Schaerbeek.	Remise en état de deux chemi- nées métalliques dépendant des installations de chauffage au Pa- lais de Justice de Bruxelles . .	23,150 »
5-6-1936.	—	Weber, — Schaerbeek.	Renouvellement de chaudières à l'hôtel du <i>Moniteur Belge</i> . . .	58,038 »
26-6-1936.	144 de 1936	Boon, Auderghem.	Caserne de gendarmerie de l'avenue de la Couronne à Ixelles. Installation de lavatorys . . .	26,633 87

Voies hydrauliques. — Waterwegen.

Date d'adjudication. Datum van de aanbesteding.	N° du compte chèque. N° der post- checkrekening.	Nom de l'adjudicataire. Naam van den aannemer.	Désignation des travaux. Omschrijving der werken.	Montant. Bedrag.
26-6-1936.	—	S. A. Etablisse- ments L. Sacré et Frères.	<i>Meuse Liégeoise.</i> — Crics de ma- nœuvre de ventelles de portes d'é- cluses.	19,782 »
26-6-1936.	—	P. Bouchat, à Gives.	<i>Ourthe.</i> — Travaux d'entretien.	60,206 42
26-6-1936.	159 de 1936	Sté Cve Maison Van Hille, à St-André.	<i>Canal de Charleroi à Bruxelles.</i> — Reconnaissance géologique et hy- drologique à Seneffe et Godarville.	137,280 »
12-6-1936.	145 de 1936	C. Provoost, à St-André.	<i>Meuse.</i> — Aiguilles pour barra- ges	115,500 »
19-6-1936	142 de 1936	V. Adam, à Liège.	<i>Meuse Liégeoise.</i> — Dragages à Ben Ahin.	233,851 78
26-6-1936.	133 de 1936	S. A. Entrepri- ses et Appareil- lages électriques à Bruxelles.	<i>Canal de l'Ourthe.</i> — Equipe- ment électromécanique de l'écluse de Rivage-en-Pot, à Angleur . .	105,259 50
5-6-1936.	122 de 1936	R. Vanden Brande et fils, à Anderlecht.	<i>Canal de Charleroi à Bruxelles.</i> — Construction de maisons éclusiè- sières à Anderlecht	204,964 32
12-6-1936.	118 van 1936	S. A. Sociétés Métallurgiques d'Enghien-St- Eloi.	<i>Schelde.</i> — Vervangen door me- talen deuren der deuren van de droogdokken te Gent	213,433 37
5-6-1936.	115 van 1936	H. Van den Eeckhoudt te Aalst.	<i>Albertkanaal.</i> — Verbinding tus- schen Noorderlaan en Bredabaan te Antwerpen	614,629 30
22-5-1936.	110 van 1936	H. Neyt en D'huyvetter, te Gent.	<i>De Pauwvertakking en Neer- Schelde.</i> — Herbouwen van rem- mingwerken, te Gent	107,642 37
19-6-1936.	97 van 1936	A. De Groote en H. Cattrys- se, Oostende.	<i>Kanaal van Gent naar Brugge.</i> — Verbreedten van het vak Schip- donk-Bellem.	3,503,720 50
12-6-1936.	93 van 1936	C. en J. De Raeymaecker en A. VandenHuele te Sauvegarde (Ruisbroek).	<i>Albertkanaal.</i> — Bouwen van sluiswachterswoningen, te Wijne- gem	255,708 47

Ministère des Travaux Publics
et
de la Résorption du Chômage

—
SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

—
AFFAIRES GÉNÉRALES

—
N° 503/2155-2

—
N° 5431 de sortie

Bruxelles, le 29 septembre 1936.

A Messieurs les Gouverneurs,

J'ai l'honneur de vous faire part des modalités d'intervention du Gouvernement dans les augmentations éventuellement consenties par les communes en faveur des entrepreneurs de travaux subventionnés, en suite de la décision du Conseil des Ministres suivant laquelle une augmentation pourrait être accordée sur le montant des travaux restant à exécuter après le 24 juin 1936.

Une règle analogue à celle établie pour les entreprises s'effectuant pour le compte du Département des Travaux Publics et de la Résorption du Chômage sera appliquée aux entreprises de travaux subventionnés.

L'augmentation dépendra de la majoration des salaires adoptés par la Commission paritaire, le 24 juin 1936, par rapport aux salaires minima du cahier des charges n° 100 de 1935, pour autant que ce cahier des charges avait été rendu applicable à l'entreprise. Il en résulte que les coefficients de majoration varieront suivant que les communes appartiendront au groupe I, II ou III de ce cahier des charges.

En conséquence, le montant de la partie du subside relative aux travaux restant à exécuter, à la date du 24 juin 1936, pourra être multiplié forfaitairement :

a) pour une entreprise régie par le tableau I du cahier des charges n° 100 de 1935, par le coefficient 1.01407;

Ministerie van Openbare Werken
en
Werkverschaffing

—
ALGEMEEN SECRETARIAAT

—
ALGEMEENE ZAKEN

—
N° 503/2155-2

—
N° 5431 van uitgang

Brussel, den 29 September 1936.

Aan de heeren Gouverneurs,

Ik heb de eer U kennis te geven van de modaliteiten van de tusschenkomst der Regeering in de verhoogen, eventueel door de gemeenten toegekend ten bate van de aannemers van gesubsidieerde werken, ingevolge de beslissing van den Ministerraad volgens dewelke een verhooging zou kunnen verleend worden op het bedrag der werken die nog moeten uitgevoerd worden na 24 Juni 1936.

Een regel van den zelfden aard als vastgesteld voor de aannemingen die worden uitgevoerd voor rekening van het Departement van Openbare Werken en Werkverschaffing, zal op de aannemingen van gesubsidieerde werken worden toegepast.

De verhooging zal afhangen van de vermeerdering der loonen, door de Paritaire Commissie op 24 Juni 1936 aangenomen ten opzichte van de minimumloonen uit bestek n° 100 van 1935, voor zoover dit bestek op de aanneming toepasselijk gemaakt was. Hieruit volgt, dat de verhoogingscoëfficiënten zullen verschillen naar gelang de gemeenten tot groep I, II of III van dit bestek behooren.

Dienvolgens zal het gedeelte van de toelage betreffende de op 24 Juni 1936 nog uit te voeren werken forfaitair mogen vermenigvuldigd worden :

a) voor een aanneming hoorende onder tabel I van bestek n° 100 van 1935, met den coëfficiënt 1.01407;

b) pour une entreprise régie par le tableau II de ce cahier des charges, par le coefficient 1.01623;

c) pour une entreprise régie par le tableau III de ce cahier des charges, par le coefficient 1.03357.

Les chiffres ci-dessus sont à adopter pour autant que les entrepreneurs aient appliqué les augmentations de salaires admises par la Commission paritaire et par les commissions provinciales savoir :

Augmentation de 30 centimes par heure et par ouvrier, le salaire étant au moins de 32 francs par jour pour tout ouvrier adulte, valide de 21 ans et œuvrant à plein rendement.

Il doit être entendu que si des dérogations à cette règle sont admises par les Commissions paritaires régionales, les coefficients établis ci-dessus sont à réduire en conséquence par les entreprises régies par les accords paritaires régionaux.

De même si les majorations de salaires n'avaient été que partielles, les coefficients indiqués ci-dessus devraient être réduits en conséquence.

En outre, il doit être stipulé expressément que la majoration consentie tient compte de toute charge supplémentaire généralement quelconque due à la hausse des salaires directs et indirects, aux charges sociales nouvelles (y compris les jours de congé payés); à l'augmentation des prix des matériaux, etc...

La revision des contrats d'entreprise portera sur les travaux exécutés à partir de la date à laquelle les majorations de salaires ont été consenties par l'entrepreneur, donc au plus tôt, à partir du 24 juin 1936.

Aucune augmentation ne sera accordée pour la partie des travaux restant à exécuter après la date prescrite

b) voor een aanneming hoorende onder tabel II van dit bestek met den coëfficiënt 1.01623;

c) voor een aanneming hoorende onder tabel III van dit bestek met den coëfficiënt 1.03357.

De hierboven aangegeven cijfers dienen gebruikt te worden, voor zover de aannemers de loonsverhogingen toegepast hebben, aangenomen door de Paritaire Commissie en door de Provinciale Commissies, namelijk :

Verhoging van 30 centimes per uur en per werkman, waarbij het loon ten minste 32 frank per dag bedraagt voor elken gezonden volwassen werkman van 21 jaar, die met vol rendement arbeidt.

Het moet wel verstaan zijn, dat indien afwijkingen van dien regel toegelaten worden door de gewestelijke Paritaire Commissie de hierboven vastgestelde coëfficiënten naar verhouding moeten verminderd worden voor de aannemingen, waarvoor die gewestelijke paritaire overeenkomsten gelden.

Zoo ook, indien de loonsverhogingen maar gedeeltelijk zijn geweest, zouden de hierboven aangegeven coëfficiënten naar verhouding moeten worden verminderd.

Daarenboven moet uitdrukkelijk bepaald worden, dat de toegestane verhoging rekening houdt met gelijk welke bijkomende lasten te wijten aan de stijging der rechtstreeksche en onrechtstreeksche loonen, de nieuwe sociale lasten (met inbegrip van de betaalde verlofdagen), de verhoging van de prijzen der materialen, enz.

De herziening der aannemingscontracten zal slaan op de werken, uitgevoerd vanaf den datum waarop de loonsverhogingen door den aannemer toegekend werden, dus ten vroegste vanaf 24 Juni 1936.

Geen verhoging zal worden toegestaan voor het gedeelte der werken dat nog uit te voeren bleef na den

pour l'achèvement de l'entreprise, lorsque le retard est imputable à la faute de l'entrepreneur.

D'autre part, aucune indemnité ne sera allouée aux entrepreneurs pour les travaux d'entretien qui s'exécutent pendant la période de garantie de l'entreprise.

Enfin, pour les entreprises mises en adjudication après le 24 juin 1936, aucune intervention de l'Etat ne peut se justifier.

En ce qui concerne les contrats de fournitures, aucune revision ne sera admise pour le calcul des subsides.

Le Ministre,
J. MERLOT.

VII.

Où se trouvent dans les chiffres du budget :

1^o Les crédits pour les sommes que nous payons à l'Etat hollandais, notamment pour l'entretien, etc., de la partie néerlandaise du canal Liège-Maastricht, du canal Gand-Terneuzen, de la Meuse mitoyenne, du Bas-Escaut depuis la frontière belge (travaux de dragage, balisage, etc.).

2^o les crédits pour les travaux que nous exécutons nous-mêmes sur ces voies d'eau.

Et quel est le montant de ces crédits?

NOTE.

Il n'y a aucun crédit spécial prévu au budget ordinaire pour les sommes à payer au Gouvernement Néerlandais; ces sommes sont comprises dans le crédit global de l'article 25-8^o du budget de 1937.

voor de voltooiing der aanneming voorgeschreven datum, wanneer de vertraging aan de schuld der aannemers te wijten is.

Anderdeels wordt geen vergoeding aan de aannemers toegekend voor de onderhoudswerken, die uitgevoerd worden gedurende den waarborgtermijn van de aanneming.

Ten slotte, voor de aannemingen aanbesteed na den 24 Juni 1936 kan tusschenkomst van den Staat geenszins gebillijkt worden.

Wat betreft de contracten voor leveringen zal geen herziening worden aangenomen voor het berekenen der toelagen.

De Minister,
J. MERLOT.

VII.

Waar staan onder de cijfers van de begrooting :

1^o De kredieten voor de bedragen welke wij betalen aan den Nederlandschen Staat, onder meer voor het onderhoud, enz... van het Nederlandsch gedeelte van het kanaal Luik-Maastricht, van het kanaal Gent-Terneuzen, van de Middelmaas, van de Beneden-Schelde vanaf de Belgische grens (baggerwerken, betonning, enz.);

2^o De kredieten voor de werken welke wij zelf uitvoeren op deze waterwegen.

En wat is het bedrag dezer kredieten ?

NOTA.

Geen bijzonder krediet wordt voorzien op de gewone begrooting voor de sommen aan de Nederlandsche Regeering te betalen; deze bedragen zijn begrepen in het globaal krediet bij artikel 25-8^o van de begrooting voor 1937.

Les dépenses pour 1937 peuvent être évaluées comme suit :

1^o Canal de Liège à Maestricht : 250,000 francs environ;

2^o Canal de Gand à Terneuzen : Entretien et exploitation des installations électriques du canal : environ 500,000 francs.

Il y a lieu de remarquer qu'au budget de la *dette publique* figure un poste : « Redevance due au Gouvernement des Pays-Bas en vertu du traité du 5 novembre 1842 et ces conventions internationales du 31 octobre 1879, du 29 juin 1895 et du 8 mars 1902. »

3^o Meuse mitoyenne : Bacs et embarcadères des passages d'eau : 30,000 francs;

4^o Escaut Maritime : Les travaux de dragages sur territoire néerlandais sont effectués par l'Administration Belge et payés directement à l'entrepreneur par l'Etat Belge.

Les crédits pour les travaux que nous exécutons nous-mêmes aux susdites voies navigables sont également compris dans le crédit global mentionné ci-dessus.

Il y a lieu de remarquer à ce propos qu'il s'agit ici uniquement de travaux d'entretien, consistant donc en réparations, remises en état, reconstructions partielles ou totales, etc. Les sommes peuvent donc varier d'une année à l'autre. Les dépenses prévues pour les travaux d'entretien à exécuter sur les parties belges des voies navigables sont les suivantes :

1^o Canal de Liège à Maestricht. Ce canal dépendant de l'Office de la Navigation, l'entretien est à charge de celui-ci;

2^o Canal de Gand à Terneuzen : 700,000 francs environ;

De uitgaven voor 1937 kunnen worden geraamd als volgt :

1^o Kanaal Luik-Maastricht : ongeveer 250,000 frank;

2^o Kanaal Gent-Terneuzen : Onderhoud en exploitatie der electrische installaties van het kanaal : ongeveer 500,000 frank.

Op te merken valt dat op de begroting van 's Land Schuld een post voorkomt luidende : « Jaarrenten verschuldigd aan de Regeering der Nederlanden krachtens het verdrag van 5 November 1842 en de Internationale Overeenkomsten van 31 October 1879, van 29 Juni 1895 en 8 Maart 1902. »

3^o Middelmaas : Ponten en steigers van den veerdienst : 30,000 frank;

4^o Zeeschelde : de baggerwerken op het Nederlandsch grondgebied worden door het Belgisch Bestuur uitgevoerd en rechtstreeks door den Belgischen Staat aan den aannemer betaald.

De kredieten voor de werken die wij zelf uitvoeren aan bedoelde waterlopen zijn eveneens begrepen in bovenstaand globaal krediet.

In dit verband valt op te merken dat het hier enkel onderhoudswerken geldt, bestaande dus uit herstellingen, gedeeltelijke of totale hernieuwing, enz. De bedragen kunnen dus van jaar tot jaar verschillen. De uitgaven voorzien voor de onderhoudswerken aan de waterlopen op Belgisch gebied zijn de volgende :

1^o Kanaal Luik-Maastricht. Dit kanaal hangt af van den Dienst van de Scheepvaart, te wiens laste het valt.

2^o Kanaal Gent-Terneuzen : ongeveer 700,000 frank;

3° Meuse mitoyenne : 100,000 fr. environ;

4° Escaut maritime : Les travaux de dragages effectués pour l'entretien des passes de l'Escaut maritime, tant sur territoire belge que sur territoire néerlandais, coûtent environ 16,000,000 de francs par an.

3° Middelmaas : ongeveer : 100,000 frank;

4° Zeeschelde : De baggerwerken voor het onderhoud der vaargeulen op de Zeeschelde, zoowel op Belgisch als op Nederlandsch grondgebied, kosten ongeveer 16,000,000 frank per jaar.