

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 20 JANVIER 1938.

Rapport de la Commission des Travaux publics chargée d'examiner le Budget du Ministère des Travaux publics et de la Résorption du Chômage pour l'exercice 1938.

(Voir n^o 5-XI du Sénat.)

BELGISCHE SENAAAT

VERGADERING VAN 20 JANUARI 1938.

Verslag uit naam van de Commissie van Openbare Werken belast met het onderzoek van de Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken en van Werkverschaffing voor het dienstjaar 1938.

(Zie n^o 5-XI van den Senaat.)

Présents : MM. le baron BOËL, président; BERNARD (Rodolphe), CLAESSENS, DE HASQUE, DE MAEGHT, DE NAUW, DEPONTIEU, DEWALS, HANS, JOACHIM, le baron NOTHOMB, OHN, SERVAIS, VANDENBULCKE, VAN HOESTENBERGHE, VAN PETEGHEM, VAN VLAENDEREN, VERBRUGGE et VAN BELLE, rapporteur.

SOMMAIRE :

	PAGE.
1. — La pollution des eaux de rivières	2
2. — Les passages à niveau de Courtrai	5
3. — Les plaintes de la ville d'Ypres	5
4. — Les communications dans la région de Namur	6
5. — Reclassement des routes	7
6. — Réfection complète des routes	10
7. — La police des routes et l'automobilisme	12
8. — L'assurance obligatoire des automobilistes	15
9. — L'alcool et les accidents de la route	17
10. — Le tourisme	18
11. — Tramways, trolleybus, autobus	19
12. — Questions de la Commission	21
13. — Le budget	28
14. — Conclusions	28

INHOUDSTAFEL :

	BLADZ.
1. — De bezoedeling van de rivierwateren	2
2. — De overwegen te Kortrijk	5
3. — De klachten der stad Ieper	5
4. — De verbindingen in de streek van Namen	6
5. — Herklasseering der wegen	7
6. — Volledig herstel der wegen	10
7. — De wegpolitie en het autoverkeer	12
8. — De verplichte verzekering der automobilisten	15
9. — De alcohol en de ongevallen van den weg	17
10. — Het toerisme	18
11. — Tramwegen, trolleybussen, autobussen	19
12. — Vragen van de Commissie	21
13. — De begrooting	28
14. — Besluiten	28

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — La pollution des eaux de rivières.

Chaque année, la question de la *pollution des eaux de rivières* est discutée longuement dans les deux assemblées législatives; c'est que, d'une part, cette question est de la première importance pour l'hygiène de nos populations et, que d'autre part, la pollution de ces eaux porte un sérieux préjudice aux disciples de « Marcat-chou » (nos pêcheurs).

Une station d'épuration des eaux de l'Espierres, a été établie dans la localité du même nom et les membres de votre Commission ont voulu se rendre compte par eux-mêmes du résultat obtenu. Cette station est destinée à étayer les exigences belges en matière d'épuration auprès du gouvernement français; elle traite 1/60^e du débit total de l'Espierre.

De nombreux industriels belges et français ont visité cette station d'essai.

Le processus d'opération est basé sur l'action simultanée de la chaux et de l'argile. Les eaux fort bien décantées sont évacuées après épuration à l'Escaut, tandis que les boues relativement grasses sont pompées et acheminées vers des bassins de séchage. Les résultats d'épuration peuvent être considérés comme fort satisfaisants et il n'y a, dès lors, plus d'objections d'ordre technique qui puisse être soulevée par le gouvernement français pour retarder l'exécution de travaux d'épuration demandés par la population des Flandres.

Des difficultés nombreuses restent cependant encore à surmonter, car il faut établir d'abord à qui incombe la charge des travaux d'épuration. Dans plusieurs pays, ce sont les industriels seuls qui sont censés être res-

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

I. — De bezoedeling van de rivierwateren.

Ieder jaar wordt het vraagstuk van de *bezoedeling der rivierwateren* breedvoerig besproken in de twee wetgevende vergaderingen, immers, eensdeels is dit vraagstuk van het hoogste belang voor de gezondheid onzer bevolking en anderdeels berokkent de bevuilding van deze wateren een ernstig nadeel aan de hengelaars.

Een zuiveringsstation van de Spiere-wateren werd gevestigd in de gemeente van dezen naam en de leden uwer Commissie hebben zich persoonlijk willen rekenschap geven van den bekomen uitslag. Dit station is bestemd om de Belgische eischen inzake zuivering te steunen bij de Fransche regeering; het zuivert 1/60^e van den globalen waterafvoer van de Spiere.

Talrijke Belgische en Fransche nijveraars hebben dit proefstation bezocht.

Het werkingsproces is gesteund op de gelijktijdige actie van kalk en klei. De degelijk geklaarde wateren worden na zuivering afgevoerd naar de Schelde, terwijl de betrekkelijk vette modder wordt uitgepompt en afgevoerd naar droogdokken. De uitslagen van de zuivering kunnen als zeer bevredigend worden beschouwd en derhalve is er geen opmerking van technischen aard meer die door de Fransche regeering kan worden aangevoerd om de uitvoering van zuiveringswerken, door de bevolking van Vlaanderen gevraagd, te vertragen.

Er blijven evenwel nog talrijke moeilijkheden te overwinnen; immers men moet vooreerst uitmaken op wien de last der zuiveringswerken rust. In verscheidene landen zijn het de nijveraars alleen die worden geacht

ponsables de la pollution des eaux de rivières et ils doivent les avoir épurées préalablement, lorsqu'ils les renvoient à la rivière; dès qu'il est constaté qu'une usine n'a pas respecté le règlement établi, elle est fermée pendant un délai déterminé et au moins jusqu'à ce qu'elle ait mis ses installations en mesure de bien fonctionner; elle est en plus condamnée à payer de fortes amendes.

En Belgique, les industriels ont toujours protesté contre pareilles mesures et à ce jour aucune décision n'a encore été prise, ce qu'il faut regretter.

Une autre difficulté résulte encore dans le fait de l'utilisation possible ou de la non-utilisation des boues récoltées.

Ces boues contiennent en grande quantité des fils de laine lavée et d'aucuns prétendent qu'en raison de cela elles ne peuvent être utilisées comme engrais; si c'était vrai cela aurait pour conséquence de faire amonceler ces boues en quantité considérable, constituant des terrils comme ceux des charbonnages.

Enfin, il y a aussi la question financière qui revêt une grande importance car selon le prix de revient du traitement des eaux usées, de l'utilisation ou de la non-utilisation du sous-produit, ainsi que de la part d'intervention de l'Etat, l'industrie lainière aura à supporter une charge plus ou moins lourde qui aura sa répercussion sur les prix de vente. Mais l'expérience de l'Espierre montre que les industriels français peuvent décanter leurs eaux avant de nous les envoyer.

Le même problème se pose pour l'industrie lainière de la région ver-viétoise, qui décharge dans la Vesdre ses eaux usées sans les avoir décan-

verantwoordelijk te zijn voor de bevuilding der rivierwateren en, wanneer zij de wateren terug uitstorten in de rivier, moeten zij deze vooraf gezuiverd hebben; zoodra wordt vastgesteld dat een fabriek het gevestigd reglement niet heeft nageleefd, wordt zij gesloten gedurende een bepaalden termijn en minstens totdat zij haar instellingen heeft in staat gesteld degelijk te werken; bovendien wordt zij veroordeeld tot het betalen van hooge boeten.

In België hebben de nijveraars steeds verzet aangeteekend tegen dergelijke maatregelen en tot heden werd er geenerlei beslissing getroffen, hetgeen te betreuren valt.

Een andere moeilijkheid nog vloeit voort uit het feit van de mogelijke al dan niet benutting van het opgehaalde slijk.

Dit slijk bevat in groote hoeveelheid gewasschen woldraden en sommigen beweren dat het uit dien hoofde niet als meststof kan benuttigd worden; moest dit waar zijn, dan zou zulks voor gevolg hebben dit slijk in aanzienlijke hoeveelheid te doen opeenhoopen, waardoor aardhoopen ontstaan zooals die van de steenkoolmijnen.

Ten slotte is er nog het financieel vraagstuk dat van groot belang is; immers volgens den kostenden prijs der behandeling van de afvalwateren van de al dan niet benutting van het onderproduct, alsmede van het aandeel van tusschenkomst van den Staat, zal de wolnijverheid een min of meer zwaren last te dragen hebben, die zijn weerslag zal doen gevoelen op de verkoopprijzen. Maar de proefneming van de Spiere bewijst dat de Fransche nijveraars hun wateren kunnen klaren vooraleer ze ons te sturen.

Hetzelfde vraagstuk rijst voor de wolnijverheid van de streek van Verviers, die haar afvalwateren uitstort in de Vesder, zonder ze te hebben geklaard.

Un journal a publié à ce sujet la note judicieuse que voici :

« Où conduit l'industrialisation sans méthode. — Les rives de la Vesdre.

« Il ne faut pas oublier que la vallée de la Vesdre est fort industrialisée, tandis que celles des deux autres rivières (Ourthe et Amblève) offrent encore de nombreux sites qui ne le sont pas, voire d'autres qui ont même gardé le rare privilège de rester tout à fait intacts.

» Sans doute, il subsiste quelques jolis recoins arrosés par la Vesdre, mais à ce compte, il y en a aussi aux bords de la Sambre, qui est loin d'avoir la réputation d'être pittoresque. »

» Et si on n'y avait pas pris garde et si on n'y prenait pas garde, les rives de l'Ourthe et de l'Amblève deviendraient peu à peu comme celles de la Vesdre et nos populations industrielles, dans cinquante ans, ne pourraient plus se déplacer même à longue distance de la ville, qu'au milieu des carrières, des usines, des chantiers, des terrils, des cheminées et des fumées. Les privilégiés iraient plus loin et à l'étranger. Et notre tourisme régional succomberait. »

Mais la question de l'épuration des eaux intéresse presque toutes les industries de notre pays et il faudrait envisager des mesures d'ordre général.

D'autre part l'hygiène réclame impérieusement que des mesures soient prises; et nous espérons que le Gouvernement voudra s'atteler à l'étude de ce problème et qu'il nous apportera bientôt des propositions fermes, même si certaines oppositions se font jour.

Sous prétexte de diminuer le prix de revient des produits fabriqués de quelques centimes, nous ne pouvons tolérer que l'on empoisonne littérale-

Een dagblad heeft desaangaande de volgende gepaste nota gepubliceerd :

« Waarheen de industrialisatie zonder methode leidt. — De boorden van de Vesder.

» Men mag niet vergeten dat de vallei van de Vesder, fel geïndustrialiseerd is, terwijl die van de twee andere rivieren (Ourthe en Amblève) nog talrijke landschappen bieden die het niet zijn, en zelfs nog andere die het zeldzaam voorrecht hebben behouden volledig gaaf te blijven.

» Gewis, er bestaan nog enkele mooie hoekjes besproeid door de Vesder, maar dan zijn er ook op de boorden van de Samber, die op verre na niet de faam geniet schilderachtig te zijn. »

» En wanneer men niet op zijn hoede was geweest en zou zijn, dan zouden de boorden van de Ourthe en van de Amblève langzamerhand worden zooals die van de Vesder en zou onze nijverheidsbevolking binnen vijftig jaar zich niet meer op verren afstand van de stad kunnen wagen dan te midden van steengroeven, fabrieken, werven, slakkenbergen, schouwen en rook. De bevoorrechten zouden verder gaan en naar het buitenland. En ons gewestelijk toerisme zou verdwijnen. »

Maar bij het vraagstuk van de zuivering der wateren zijn bijna al de nijverheden van ons land betrokken en men zou moeten uitzien naar maatregelen van algemeenen aard.

Aan den anderen kant vergt de gezondheid dringend dat er maatregelen worden getroffen; wij hopen dat de Regeering zich aan de studie van dit vraagstuk zal gelieven aan te spannen en dat zij eerlang vast voorstellen zal doen, zelfs indien er een zeker verzet tot uiting komt.

Onder voorwendsel van den kosten prijs der afgewerkte producten met enkele centimes te verlagen, kunnen wij niet dulden dat men onze be-

ment notre population; le devoir du Gouvernement est de sauvegarder la santé publique avant tout.

II. — Les passages à niveau de Courtrai.

Votre Commission a profité de son passage à Courtrai (lors de la visite de l'Espierre) pour recevoir les doléances de l'administration communale, relativement à l'existence de la voie ferrée coupant la ville en deux et des nombreux passages à niveau, apportant des entraves sérieuses à la circulation routière.

Les membres de la Commission ont visité notamment le passage de la rue des Sables et examiné les plans dressés par MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et du Ministère des Transports.

Nous croyons savoir que satisfaction va être donnée à la ville de Courtrai.

III. — Les plaintes de la Ville d'Ypres.

La Commission se rendit ensuite à Ypres pour examiner la question de la construction du canal destiné à relier Ypres à la Lys et à l'hinterland belge et français. De nombreux documents furent remis aux membres de la Commission et ils entendirent un exposé de M. le Président de la Chambre de Commerce d'Ypres qui montra l'importance du travail réclamé pour la population de la région.

M. le Ministre des Travaux Publics ayant examiné sur place la situation, nous croyons qu'une solution satisfaisante sera apportée très prochainement à la demande de la population d'Ypres, ce qui amènerait une diminution du chômage qui est très important dans cette partie du pays.

volking letterlijk vergiftige; de Regeering heeft tot plicht vóór alles de openbare gezondheid te vrijwaren.

II. — De overwegen te Kortrijk.

Uw Commissie heeft naar aanleiding van haar bezoek aan de Spiere gebruik gemaakt van haar doorreis te Kortrijk om de klachten van het gemeentebestuur te aanhooren in verband met het bestaan van den spoorweg die de stad in twee snijdt en van de talrijke overwegen die het wegverkeer ernstig belemmeren.

De leden der Commissie hebben onder meer een bezoek gebracht aan den overweg van de Zavelstraat en de plans onderzocht die werden opge maakt door de heeren Ingenieurs van Bruggen en Wegen en van het Ministerie van Verkeerswezen.

Wij meenen te weten dat er eerlang voldoening zal worden geschonken aan de stad Kortrijk.

III. — De klachten der Stad Ieper.

De Commissie begaf zich vervolgens naar Ieper voor het onderzoek van het vraagstuk van het graven van het kanaal, dat bestemd is om Ieper te verbinden met de Leie en met het Belgisch en Fransch hinterland. Talrijke documenten werden overhandigd aan de leden der Commissie en zij hoorden een uiteenzetting van den heer Voorzitter van de Kamer van Koophandel van Ieper, die wees op de belangrijkheid van het voor de bevolking uit de streek gevraagde werk.

Daar de Minister van Openbare Werken den toestand ter plaatse heeft onderzocht, meenen wij dat er eerlang een bevredigende oplossing zal gegeven worden aan het verzoek der bevolking van Ieper, hetgeen zou aanleiding geven tot een vermindering van de werkloosheid, die zeer aanzienlijk is in dit gedeelte van het land.

IV. — Les communications dans la région de Namur.

Les moyens de communication dans la région de Namur ont retenu l'attention des membres de votre Commission; ils se sont rendus l'an dernier sur les lieux et se sont intéressés à diverses questions de voirie et particulièrement à celle du pont de Jambes.

Cette année, nous nous sommes informés de l'état d'avancement de ces problèmes et nous avons posé la question suivante à M. le Ministre :

Monsieur le Ministre voudrait-il nous dire où en est la question du pont de Jambes, des routes et autres ponts intéressant la traversée de Namur ?

Voici la réponse donnée :

1^o Pont de Jambes.

Les travaux d'aménagement à exécuter au pont de Jambes ont fait l'objet d'études et d'expériences sur modèles, au laboratoire hydraulique de l'Administration, à Anvers. Le rapport relatif à ces études vient de me parvenir et est communiqué au service spécial de la Meuse, à Liège, qui devra s'en inspirer pour dresser le projet de travaux. Un crédit de 1,500,000 francs est prévu à l'article 72 du Budget extraordinaire de 1938. Les travaux pourront donc être mis en adjudication dans le second semestre de 1938.

2^o Nouveau pont sur la Meuse.

J'ai décidé de m'en tenir actuellement à l'élargissement du pont de Jambes, eu égard à l'impossibilité de concilier les vues de la ville de Namur avec les nécessités de la navigation et de la circulation routière

IV. — De verbandingen in de streek van Namen.

De verkeersmiddelen in de streek van Namen hebben de aandacht der leden uwer Commissie gaande gemaakt; verleden jaar hebben zij zich ter plaatse begeven en hebben zij hun aandacht gewijd aan verschillende vraagstukken in verband met de wegen en inzonderheid aan dit van de brug te Jambes.

Dit jaar hebben wij inlichtingen ingewonnen omtrent den stand dezer vraagstukken en hebben wij aan den Minister de volgende vraag gesteld :

De Minister gelieve ons te zeggen hoever het staat met het vraagstuk van de brug te Jambes, van de wegen en de andere bruggen in den doortocht van de stad Namen ?

Ziehier het antwoord :

1^o Brug van Jambes.

De inrichtingswerken uit te voeren aan de brug te Jambes zijn het voorwerp geweest van studiën en van proefnemingen op modellen in het hydraulisch laboratorium van het Bestuur te Antwerpen. Het verslag betreffende deze studiën is pas ingekomen en werd medegedeeld aan den bijzonderen dienst van de Maas te Luik die zich daardoor zal moeten laten leiden om het ontwerp van de werken op te maken. Een krediet van 1,500,000 fr. wordt voorzien bij artikel 72 van de buitengewone begroting voor 1938. De werken zullen dus kunnen worden aanbesteed in het tweede halfjaar 1938.

2^o Nieuwe brug over de Maas.

Ik heb besloten mij thans te beperken tot de verbreding van de brug te Jambes omdat het onmogelijk is gebleken de inzichten van de stad Namen overeen te brengen met de noodwendigheden van de scheep-

générale, au sujet de l'emplacement à donner au futur pont.

3° Pont du Musée.

Cet ouvrage doit disparaître pour améliorer les conditions de navigation sur la Sambre; il sera remplacé par une passerelle. Actuellement, il ne sert plus qu'aux piétons et aux cyclistes.

Les études pour la construction de cette passerelle sont en cours.

Il résulte de cette réponse que satisfaction partielle sera donnée cette année à la population namuroise, mais que pour le restant, il faudra des contacts nombreux entre les représentants des différents pouvoirs publics de cette région pour amener entre eux un accord qui permettra de résoudre l'ensemble des problèmes posés.

V. — Reclassement des routes.

La détresse de nombreuses communes et provinces depuis la grande crise de 1930, n'a pas permis à ces pouvoirs subordonnés d'assurer un entretien sérieux de leurs moyens de communication.

Des plaintes de plus en plus nombreuses ont vu le jour de la part des usagers et particulièrement des automobilistes. La question de la reprise des routes provinciales et de certaines routes communales a été soulevée antérieurement et votre Commission s'est informée de l'état de la question.

Elle a rappelé celle-ci à M. le Ministre dans les termes suivants :

Reclassement des routes — L'année dernière le département a fait savoir à la Commission que le rapport sur le reclassement des routes était déposé.

vaart en van het algemeen wegverkeer in verband met de ligging van de toekomstige brug.

3° Brug van het Museum.

Dit werk moet verdwijnen om de voorwaarden van de scheepvaart op de Samber te verbeteren; deze brug zal worden vervangen door een voetbrug. Thans dient zij nog enkel voor de voetgangers en de wielrijders.

De studiën voor het bouwen van deze voetbrug zijn aan den gang.

Uit dit antwoord blijkt dat er dit jaar gedeeltelijke voldoening zal worden geschonken aan de bevolking van Namen, maar dat er voor het overige talrijke bijeenkomsten zullen noodig zijn tusschen de vertegenwoordigers van de verschillende openbare besturen van deze streek om een akkoord tot stand te brengen dat zal toelaten de gestelde vraagstukken in hun geheel op te lossen.

V — Herklasseering der wegen.

De berooide financiële toestand van talrijke gemeenten en provinciën, sedert de groote crisis van 1930, heeft aan deze ondergeschikte besturen niet toegelaten een ernstig onderhoud van hun verkeersmiddelen te verzekeren.

Steeds talrijker klachten worden geuit door de wegverbruikers en vooral door de automobilisten. Het vraagstuk van het overnemen van de provinciale wegen en van sommige gemeentelijke wegen werd reeds vroeger opgeworpen en uw Commissie heeft gevraagd naar den stand van het vraagstuk.

Zij heeft den Minister daaraan herinnerd in de volgende bewoordingen :

Herklasseering van de wegen. — Verleden jaar heeft het Departement aan de Commissie laten weten dat het verslag over de herklasseering van de wegen was ingediend.

Monsieur le Ministre voudrait-il communiquer ce rapport à la Commission et lui faire connaître les conclusions qu'il en a tirées, quant à la reprise des routes provinciales et des routes limitrophes de communes. La reprise de ces routes est-elle envisagée pour 1938?

M. le Ministre a bien voulu nous répondre ce qui suit :

« Le reclassement des routes proposé par la Commission Ministérielle d'enquête de la voirie communale a fait et continue à faire l'objet des études des services compétents de mon département.

L'importance du réseau routier provincial et communal, dont on propose la reprise par l'Etat, est telle qu'il faudra aviser tout spécialement aux moyens financiers considérables, destinés à faire face à l'entretien, d'une part, et à la réadaptation, d'autre part.

Ces dépenses supplémentaires peuvent être estimées comme suit :

a) entretien : 56 millions de francs pendant 10 à 15 ans;

b) réadaptation (travaux extraordinaires) : 127 millions de francs pendant 10 ans.

Ces dépenses constituent évidemment l'une des plus grosses difficultés à vaincre pour réaliser la reprise.

Cette question sera soumise très prochainement au Conseil des Ministres.

Quant à la publication du rapport de la Commission, je suis d'avis qu'elle serait pour le moins inopportune. D'autre part, je crois devoir vous faire remarquer qu'il s'agit en l'occurrence d'un document rédigé par un organisme d'information ministérielle qui, dans le principe, n'est pas destiné à être publié. »

De Minister gelieve dit verslag mede te deelen aan de Commissie en haar te doen kennen welke besluiten hij daaruit heeft getrokken in verband met het overnemen der provinciale wegen en der grenswegen van gemeenten. Wordt het overnemen van deze wegen overwogen voor 1938 ?

De Minister heeft ons geantwoord als volgt :

« De herklasseering van de wegen, voorgesteld door de Ministerieele Commissie van onderzoek der gemeentewegen was reeds het voorwerp en blijft verder het voorwerp uitmaken van de studiën der bevoegde diensten van mijn Departement.

De belangrijkheid van het provinciaal en gemeentelijk wegnnet waarvan de overneming door den Staat wordt voorgesteld, is zoo groot dat men gansch bijzonder zal moeten uitzien naar de aanzienlijke financieele middelen die bestemd zijn om het hoofd te bieden eensdeels aan het onderhoud en anderdeels aan de heraanpassing.

Deze bijkomende uitgaven kunnen worden geraamd als volgt :

a) onderhoud : 56 miljoen frank gedurende tien tot vijftien jaar;

b) heraanpassing (buitengewone werken) : 127 miljoen frank gedurende tien jaar.

Deze uitgaven vormen natuurlijk een der grootste moeilijkheden die moeten worden overwonnen om de overneming te verwezenlijken.

Dit vraagstuk zal eerlang worden voorgelegd aan den Ministerraad.

Wat betreft de bekendmaking van het verslag der Commissie, ben ik de meening toegedaan dat deze op zijn minst ongelegen zou zijn. Aan den anderen kant meen ik U te moeten opmerken dat het hier een stuk geldt dat werd opgemaakt door een dienst van ministerieele inlichting en dat in beginsel niet is bestemd om te worden bekendgemaakt. »

Nous ne savons si le rapport de la Commission Ministérielle d'enquête de la voirie communale contient des choses mystérieuses qui ne peuvent être portées à la connaissance du public, où si c'est par esprit d'économie que la publication de ce document n'est pas faite. Nous croyons cependant qu'il serait intéressant pour les Représentants de la Nation de posséder un résumé des recherches effectuées, des suggestions faites et, en dernière analyse, des solutions qui pourront être apportées à cette importante question.

Les crédits considérables indiqués comme étant indispensables par M. le Ministre, montrent combien la situation de ces routes est grave et le danger que cela peut constituer pour l'avenir.

Suivant le dernier relevé des routes appartenant à l'Etat et aux Provinces, il y aurait 9.000 kilomètres de routes de l'Etat et 1.500 kilomètres de routes provinciales.

Les premières se répartissent comme suit : Province de Liège : 1.384 kilomètres; Namur 1.252 kilomètres, Luxembourg : 1.200 kilomètres; Flandre Occidentale : 1.000 kilomètres; Limbourg : 850 kilomètres; Hainaut : 824 kilomètres; Flandre Orientale : 823 kilomètres; Anvers : 747 kilomètres et Brabant : 746 kilomètres.

Quant aux secondes, elles se répartissent ainsi : Brabant : 355 kilomètres; Hainaut : 316 kilomètres; Flandre Orientale : 216 kilomètres; Anvers : 206 kilomètres; Flandre Occidentale : 188 kilomètres; Luxembourg : 149 kilomètres; Namur : 108 kilomètres et Liège : 48 kilomètres.

Le Limbourg ne possède aucune route provinciale.

On peut constater par ces chiffres que l'effort à réaliser est énorme, surtout si l'on tient compte que le Budget ordinaire sera grevé de fortes charges pour l'entretien de ces routes. Sachant que les crédits actuels à l'ordi-

Wij weten niet of het verslag der ministerieele Commissie van onderzoek omtrent de gemeentewegen geheime zaken behelst die niet ter kennis van het publiek mogen worden gebracht dan wel of het wegens bezuiniging is dat dit Stuk niet werd bekendgemaakt. Wij meenen echter dat het voor de vertegenwoordigers van de Natie belangwekkend zou zijn een samenvatting te bezitten van de gedane opzoekingen, van de voorgestelde wenken en ten slotte van de oplossingen die aan dit belangrijk vraagstuk kunnen worden gegeven.

De aanzienlijke kredieten die door den Minister onontbeerlijk worden geacht, toonen aan hoe ernstig de toestand dezer wegen is en welk gevaar dit kan opleveren voor de toekomst.

Blijkens den jongsten staat van de wegen toebehoorende aan den Staat en aan de Provinciën zouden er 9.000 kilometer Staatswegen en 1.500 kilometer provinciale wegen bestaan.

De eerste worden onderverdeeld als volgt : provincie Luik : 1.384 kilometer; Namen : 1.252 kilometer; Luxemburg : 1.200 kilometer; Westvlaanderen : 1.000 kilometer; Limburg : 850 kilometer; Henegouwen : 824 kilometer; Oostvlaanderen : 823 kilometer; Antwerpen : 747 kilometer en Brabant : 746 kilometer.

De provinciale wegen worden onderverdeeld als volgt : Brabant : 355 kilometer; Henegouwen : 316 kilometer; Oostvlaanderen : 216 kilometer; Antwerpen : 206 kilometer; Westvlaanderen : 188 kilometer; Luxemburg : 149 kilometer; Namen : 108 kilometer; en Luik : 48 kilometer.

Limburg bezit geen enkelen provincialen weg.

Door deze cijfers kan men vaststellen dat de inspanning welke dient gedaan ontzaglijk is, vooral wanneer men rekening houdt met het feit dat de gewone begroting zal worden bezwaard met groote lasten voor het onderhoud

naire sont déjà insuffisants, on se rendra mieux compte de l'importance de la question financière qu'il faut résoudre.

VI. — Réfection complète des routes.

Dans cet ordre d'idées, la Commission a voulu savoir ce que coûterait la réfection complète des routes et a posé la question suivante au Département :

« Le Département pourrait-il nous dire s'il possède une estimation des dépenses à effectuer pour la réfection complète de nos routes ?

a) Pourrait-il nous en donner un tableau par province avec l'estimation de la somme nécessaire pour chacune d'elles ?

b) Si possible, veuillez donner un tableau fixant :

- 1^o les frais d'entretien;
- 2^o les réfections partielles;
- 3^o les réfections totales;
- 4^o les constructions nouvelles.

RÉPONSE.

Le Département des Travaux Publics s'occupe d'élaborer un programme pour la réfection des routes de l'Etat de quelque importance, qui n'auront pas pu être traitées au moyen des deux premiers fonds des routes.

La liste des travaux à effectuer de la sorte, après réalisation du programme adopté pour 1938 (2^e fonds des routes) est beaucoup trop volumineuse pour pouvoir être insérée dans la présente réponse; mais on peut dire, dès à présent, que les travaux envisagés provisoirement pour le troisième fonds des routes entraîneraient des dépenses considérables même sans te-

van deze wegen. Wetende dat de huidige kredieten op de *gewone begroo-ting* reeds ontoereikend zijn, zal men zich beter kunnen rekenschap geven van den omvang van het op te lossen financieel vraagstuk.

VI. — Volledig herstel der wegen.

In dezen gedachtengang heeft de Commissie willen weten wat het volledig herstel van de wegen zou kosten. Zij heeft dan ook aan het Departement de volgende vraag gesteld.

« Zou het Departement ons kunnen zeggen of het een raming bezit van de uitgaven voor het volledig herstel onzer wegen ?

a) Kan het ons een tabel per provincie verstrekken met de raming van het voor elke daarvan noodig bedrag ?

b) Zoo mogelijk ware een tabel gewenscht met de bepaling van :

- 1^o de onderhoudskosten;
- 2^o de gedeeltelijke herstellingen;
- 3^o de totale herstellingen;
- 4^o de nieuwe wegwerken.

ANTWOORD.

Het Departement van Openbare Werken houdt zich onledig met de uitwerking van een programma voor het herstel der Staatsbanen van eenig belang, die nog niet konden worden verbeterd ten bezware van de eerste twee wegenfondsen.

De lijst der aldus uit te voeren werken, na verwezenlijking van het programma voor 1938 aangenomen (2^e wegenfondsen), is veel te omstandig om in dit antwoord te kunnen worden opgenomen; doch van stonden aan mag men zeggen dat de werken voorloopig in het vooruitzicht gesteld voor het 3^e wegenfonds, tot aanzienlijke uitgaven aanleiding zouden geven,

nir compte du coût des expropriations nécessaires.

On procède, en ce moment, à l'examen de ces propositions qui, cela va de soit, ne peuvent pas être approuvées sans élagage sérieux, en tenant compte du degré d'importance des routes envisagées, et de l'urgence des travaux, de l'homogénéité à réserver aux améliorations, etc. »

Le Département ne saisit pas ce que la Commission entend par la fixation des frais d'entretien.

S'agit-il de dire ce que coûte l'entretien des routes par kilomètre et par an ? Ce coût d'entretien varie selon les revêtements et dans les circonstances actuelles, il ne répond à aucune donnée sérieuse, car nos crédits d'entretien sont absolument insuffisants pour faire face à l'entretien tel qu'il devrait être pratiqué.

L'Administration doit se limiter à exécuter les travaux d'entretien les plus urgents.

Pour ce qui est des réfections totales ou partielles, le programme provisoire pour 1938 figure aux pages 60 et suivantes du document parlementaire n° 5-XXI, mais ce programme, non limitatif, du reste, s'étend sur une somme de nombreuses fois supérieure au crédit demandé.

L'Administration ne possède, pour chaque travail, qu'une estimation approximative, attendu que pour la plupart des entreprises prévues, le principe de l'avant-projet seul est arrêté sans fixation du mode de revêtement à adopter, de la possibilité du emploi des matériaux, etc.

Pour les constructions nouvelles, le détail en est donné aux pages 76 et suivantes du même document parlementaire, ainsi qu'à l'article 92, page 90.

zels zonder rekening te houden met de kosten der noodige onteigeningen.

Voor het oogenblik houdt men zich bezig met het onderzoek dezer voorstellen die, dat 'spreekt van zelfs, niet kunnen worden goedgekeurd zonder een ernstig schifting, rekening houdend met de belangrijkheid van de overwogen wegen en den spoedeischeden aard van de werken, de homogeniteit in de verbeteringen, enz. »

Het Departement begrijpt niet goed wat de Commissie bedoelt door bepaling van de onderhoudskosten.

Beteekent dat kosten van onderhoud der wegen per kilometer en per jaar ? Deze kosten schommelen volgens de bestrating en, in de tegenwoordige omstandigheden, beantwoorden zij aan geen enkel ernstig gegeven, want onze kredieten voor onderhoud zijn volstrekt ontoereikend om te voorzien in een onderhoud zooals dit zou behoo- ren.

Het Bestuur moet zich bepalen bij de uitvoering der meest spoedeischede werken.

Wat betreft de totale of gedeeltelijke herstellingen, kan men het voorloopig programma voor 1938 vinden op blz. 60 en volgende van het Parlementair Bescheid n° 5-XXI, doch dit trouwens niet beperkt programma, strekt zich uit over een bedrag dat ettelijke malen hooger is dan het aangevraagd krediet.

Het Bestuur bezit voor elk werk slechts een benaderende raming, vermits voor de meeste der voorziene aannemingen enkel het beginsel van het voor-ontwerp werd vastgesteld, zonder bepaling van de wijze van bestrating, noch van de mogelijkheid van herbenutting der materialen, enz.

Voor de nieuwe wegwerken kan men de omstandige opgave vinden op bladzijde 76 en volgende van hetzelfde parlementair bescheid, alsmede bij artikel 92, bladzijde 90.

Il ne s'agit évidemment pour ce poste non pas du coût de réalisation totale, mais d'un crédit permettant d'exécuter, en 1938, des réfections des routes en question. »

Une fois de plus, le Département déclare que les crédits dont il dispose sont absolument insuffisants pour faire face à l'entretien des routes tel qu'il devrait être pratiqué. Nous croyons qu'il est grand temps de se préoccuper de la nécessité de voter les crédits indispensables pour un bon entretien, normal et continu de nos routes; ne pas le faire, c'est provoquer des dépenses de réfections extraordinaires, coûteuses et impardonnables puisque par un entretien régulier elles peuvent être évitées.

Dans son discours sur le budget des Voies et Moyens, M. le Ministre des Finances a déclaré qu'il fallait revoir la question des dépenses extraordinaires; nous espérons bien qu'à cette occasion la question des crédits mis à la disposition de M. le Ministre des Travaux Publics pour l'entretien des routes sera examinée et résolue favorablement.

VII. — La police des routes et l'automobilisme.

Il est incontestable que l'usage de l'automobile va croissant, sans cesse, dans notre pays et que par là même les dangers de la route deviennent de plus en plus grand.

Nous ne nous arrêterons pas à la querelle qui existe entre les défenseurs du rail et ceux de l'automobile; nous ne pourrions la résoudre.

Mais quelle que soit l'opinion de nos concitoyens sur cette question, il est une chose que tous nous avons le devoir de réclamer du Gouvernement : c'est le droit pour chaque citoyen de

Voor dezen post, geldt het natuurlijk niet de kosten van totale uitvoering maar een krediet waarbij, in 1938, de herstelling van bedoelde wegen mogelijk wordt.»

Eens te meer verklaart het Departement dat de kredieten waarover het beschikt volstrekt ontoereikend zijn om te voorzien in het onderhoud der wegen zooals dit zou behooren. Wij meenen dat het hoog tijd is dat men denke aan de noodzakelijkheid de onmisbare kredieten toe te kennen voor een behoorlijk, normaal en bestendig onderhoud onzer wegen; dit niet te doen zou aanleiding geven tot ongemeen hooge en onvergeeflijke herstellingskosten, vermits zij door regelmatig onderhoud kunnen vermeden worden.

In zijn redevoering over de begroting van's Lands Middelen, heeft de Minister van Financiën verklaard dat het vraagstuk der buitengewone uitgaven moest worden herzien; wij hopen wel dat, naar aanleiding daarvan, het vraagstuk der kredieten ter beschikking van den Minister van Openbare Werken voor het onderhoud der wegen zal worden onderzocht en een gunstige oplossing krijgen.

VII. — De wegpolitie en het autoverkeer.

Het is onbetwistbaar dat het gebruik van autos steeds in ons land toeneemt en aldus worden de gevaren van den weg met den dag grooter.

Wij willen niet stil blijven bij den twist tusschen de voorstanders van het spoor en die van de auto.

Doch, welke meening onze medeburgers daarop nahouden, iets toch moeten wij allen van de Regeering vergen : het is het recht voor elken burger zich vrij in onze straten te be-

circuler librement dans nos rues sans courir constamment le risque d'être écrasé par un chauffard quelconque. C'est aussi le droit d'obtenir une indemnité si, malgré toutes les précautions prises et malgré les efforts du conducteur l'accident se produit quand même.

Nous savons que les automobilistes nous diront qu'ils paient des taxes et que s'ils usent d'une automobile c'est pour gagner du temps, par conséquent, pour aller plus vite qu'en marchant ou qu'en utilisant un vieux « canasson ». Nous leur concédons qu'ils ont raison en principe, mais cela ne peut, en aucun cas, leur permettre de se conduire comme si rien n'existait plus en dehors d'eux-mêmes.

Nous sommes persuadés que la majorité des automobilistes condamne comme nous les excès d'une minorité sans conscience pour qui aucune règle de conduite n'existe.

C'est cette minorité qui constitue le réel danger non seulement pour les piétons mais aussi pour les autres automobilistes.

Le Touring-Club de Belgique réclame pour assurer la sécurité de la circulation, les mesures suivantes :

1º L'organisation sérieuse d'une police spéciale de la route;

2º Un remaniement du Code du roulage, trop riche en obscurités et en lacunes;

3º La définition, notamment de ce que c'est qu'une « agglomération ».

4º L'amélioration de la signalisation et de la réglementation de la priorité aux carrefours;

5º Un examen périodique des automobiles au point de vue mécanique.

Nous marquons notre accord sur ces différents points et nous en ajoutons un :

6º L'instauration de l'assurance obligatoire.

wegen zonder voortdurend het gevaar te loopen door eenigen dollen autobestuurder te worden aangereden. Het is ook het recht een schadeloosstelling te bekomen zoo, ondanks al de getroffenen voorzorgen en de krachtinspanning van den bestuurder, het ongeval zich toch voordoet.

Wij weten dat de autovoerders ons zullen zeggen dat zij belastingen betalen en dat zij gebruik maken van een auto om tijd te winnen, dus om vlugger te gaan dan te voet of met een aftandsch paard. Wij geven toe dat zij in beginsel gelijk hebben, doch dat kan hun in geen geval het recht geven zich te gedragen alsof er niemand anders dan zij nog bestond.

Wij houden ons overtuigd dat de meeste autovoerders met ons de uitspattingen afkeuren van een gewetenlooze minderheid, voor wie geen gedragsregel bestaat.

Het is deze minderheid die het ware gevaar uitmaakt, niet alleen voor de voetgangers doch ook voor de overige autovoerders.

De « Touring-Club de Belgique » vraagt, met het oog op een veilig verkeer, de volgende maatregelen :

1º Ernstige inrichting van een bijzondere wegpolitie;

2º Een omwerking van de verkeersregelen, die al te veel duistere plaatsen en leemten vertoonen;

3º de omschrijving, onder meer, van het begrip « agglomeratie »;

4º de verbetering van het seinstelsel en de regeling van den voorrang aan de kruispunten;

5º Een periodiek onderzoek van de autos in mechanisch opzicht.

Wij betuigen onze instemming met die verschillende punten en voegen daaraan toe :

6º De instelling van de verplichte verzekering.

Pour la distinction d'une agglomération, il suffirait qu'à l'entrée et à la sortie soit placé un poteau indicateur; portant d'un côté : « agglomération » et de l'autre « fin de l'agglomération », comme cela se fait dans certains pays.

Au sujet de la police spéciale des routes, votre Commission a posé la question suivante :

Les charges de la police spéciale la route sont indiquées à l'article 14 :

M. le Ministre voudrait-il nous faire connaître :

1^o quel est l'effectif de ce corps de police ?

2^o si sa création a répondu à ce qu'en attendait le Département ?

3^o si le nombre d'accidents de la route est diminué ?

RÉPONSE.

1^o L'effectif de la police spéciale de la route se compose actuellement de 26 unités. Ce nombre sera porté à 30 dans un avenir rapproché.

2^o La création de cette police a parfaitement répondu au but qui était poursuivi. La moyenne mensuelle des contraventions constatées par procès-verbal s'élève à 2.500. Il ne faut pas perdre de vue cependant que la police de la route a avant tout à jouer un rôle préventif et éducatif.

3^o Par rapport à l'année 1927, la première date de la statistique, le nombre des accidents était, en 1935, en augmentation de 107.76 p. c. et en 1936, de 138.45 p. c. Quant au nombre des victimes, il était pour les deux années considérées en augmentation respectivement de 72.68 p. c. et de 89.47 p. c. comparativement à 1927.

Cependant, le nombre de victimes par 1000 accidents marque depuis 1927 une diminution assez sensible.

Voor het onderscheid van een agglomeratie, zou het volstaan dat aan den in- en den uitgang een paal geplaatst werd met de vermelding aan een zijde van het woord « agglomeratie » en aan de keerzijde van het woord « grens van de agglomeratie » zooals dit in sommige landen het geval is.

Betreffende de bijzondere wegpolitie heeft uw Commissie de volgende vraag gesteld :

De lasten der bijzondere wegpolitie zijn vermeld bij artikel 14-3^o.

Zou de Minister ons willen laten weten :

1^o de getalsterkte van dit politiekorps ?

2^o of zijn oprichting aan de verwachtingen van het Departement beantwoord heeft ?

3^o of het aantal ongevallen langs de baan verminderd is ?

ANTWOORD.

1^o Op dit gebied is de bijzondere wegpolitie 26 eenheden sterk. In een nabije toekomst wordt dit op 30 gebracht.

2^o De oprichting dezer politie heeft ten volle aan het gestelde doel beantwoord. Het maandelijksch gemiddelde der bekeuringen vastgesteld bij proces-verbaal bedraagt 2,500. Men dient evenwel niet uit het oog te verliezen dat de wegpolitie vooral een voorbehoedende en opvoedende rol te spelen heeft.

3^o In verhouding tot het jaar 1927, eersten datum van statistiek, was het aantal ongevallen, in 1935, met 107.76 t. h. gestegen en met 138.45 t. h. in 1936. Het aantal slachtoffers was voor deze beide jaren aanzienlijk, en onderscheidenlijk 72.68 t. h. en 89.47 t. h. hooger dan in 1927.

Het aantal slachtoffers per 1,000 ongevallen daalt sedert 1927 echter op een tamelijk gevoelige wijze.

Quant au nombre de véhicules automoteurs, il est monté de 130,307 en 1927 à 285,515 en 1936.

D'autre part, il y a lieu de tenir compte du nombre croissant de touristes et d'autres usagers étrangers qui, depuis les dernières années, ont contribué, dans une mesure non négligeable, à rendre la circulation plus intense en Belgique. »

Il est incontestable que plus est grand le nombre d'automobiles en circulation, plus est grand le danger d'accident.

Il faut d'abord tenir compte du nombre plus grand de personnes inexpérimentées qui conduisent des voitures.

Il faut aussi tenir compte qu'il y a un plus grand nombre de vieilles voitures en circulation.

Il faut retenir que beaucoup de nos routes n'ont pas été conçues pour répondre au trafic intense d'aujourd'hui.

Il faut ne pas oublier que le délire de la vitesse marque de plus en plus son emprise sur les personnes.

Il faut, d'autre part, imposer une discipline plus grande aux cyclistes et aux piétons et faire respecter par tous les règlements sur la circulation.

C'est en raison de ces considérations que nous estimons que la police des routes doit être considérablement renforcée, si l'on veut voir le nombre d'accidents diminuer sérieusement.

C'est aussi en raison de ces considérations que votre Commission s'est informée de l'état de la question de :

VIII. — L'assurance obligatoire des automobilistes.

Où en est la question de l'assurance obligatoire pour tout conducteur ou propriétaire d'un véhicule à moteur?

Het aantal autowagens klom van 130,307 in 1927 tot 285,515 in 1936.

Anderzijds houde men rekening met het stijgend aantal toeristen en andere vreemdelingen op de baan die in de laatste jaren, in niet geringe mate, ertoe bijgedragen hebben om het verkeer in België drukker te maken. »

Het is ontegensprekelijk dat, hoe grooter het aantal automobielen op den weg, des te grooter het gevaar voor ongelukken wordt.

Men moet eerstens rekening houden met het grooter aantal personen zonder ondervinding die wagens voeren.

Men moet er ook rekening mede houden dat er een grooter aantal oude wagens in omloop zijn.

Vergeten wij niet dat vele onzer banen niet gebouwd werden om het drukke hedendaagsche verkeer te verdragen.

Vergeten wij evenmin dat de snelheidswaanzin meer en meer de menschen aantast.

Anderzijds moet aan de fietsers en voetgangers een grootere tucht opgelegd worden en dienen de reglementen op het verkeer door iedereen nageleefd.

Het is uit hoofde dezer beschouwingen dat wij achten dat de wegpolitie aanzienlijk moet versterkt worden, wil men het aantal ongevallen ernstig zien verminderen.

Deswegens heeft uw Commissie zich ook beziggehouden met :

VIII. — De verplichte verzekering der automobilisten.

Hoever staat het met de verplichte verzekering voor elk bestuurder of eigenaar van een motorwagen?

RÉPONSE.

« Sous la date du 25 novembre 1936, un projet de loi, relatif à la responsabilité en matière d'accidents de roulage et à l'assurance obligatoire des titulaires de plaques d'immatriculation de véhicules automoteurs, a été déposé par le Gouvernement sur le bureau de la Chambre des Représentants. (*Document parlementaire* n° 43).

Ce projet n'a pas été discuté jusqu'à présent. »

Nous regrettons que le projet en question ne soit pas encore voté et espérons qu'il ne tardera plus à devenir loi.

La « Ligue pour la sécurité des routes et la défense de la circulation pédestre » mène campagne pour la protection des piétons. « Sécurité d'abord ! La vie humaine avant la vitesse ! » dit-elle.

Nous sommes pleinement d'accord avec elle et nous croyons que malgré les progrès réalisés au cours de ces dernières années, il y a encore énormément à faire pour assurer la sécurité sur les routes.

L'assurance obligatoire s'impose d'autant plus que la statistique a relevé 24,765 accidents de la route en Belgique, en 1936.

La « Ligue pour la sécurité des routes » écrit dans ses « Notes et documents ». Après avoir cité le chiffre d'accidents rappelés ci-dessus :

« Il est vrai, la vie humaine compte de moins en moins à notre époque et l'indifférence avec laquelle on passe outre aux conséquences tragiques des accidents routiers répond à un phénomène plus général. Mais qui y verra un signe de « progrès » ?

« Aux morts sur le coup » les seuls que dénombre la statistique, il faudrait ajouter les souffrances atroces des blessés : ceux qui décèdent des suites de leurs blessures, ceux qui restent éclopés, ceux qui en réchap-

ANTWOORD.

« Op 25 November 1936 heeft de Regeering op het bureau van de Kamer der Volksvertegenwoordigers een wetsontwerp neergelegd betreffende de verantwoordelijkheid in zake verkeersongevallen en betreffende de verplichte verzekering van de houders van nummerplaten voor motorvoertuigen. *stuk*, (*Gedr.* n° 43).

Tot heden werd dit ontwerp nog niet behandeld. »

Wij betreuren dat gezegd ontwerp nog niet goedgekeurd werd en hopen dat het weldra wet zal worden.

Het « Verbond voor de veiligheid der baan en de verdediging der voetgangers » voert de campagne. « Veiligheid eerst ! Het menschenleven vóór de snelheid ! » roept het uit.

Wij zijn het heelemaal eens daarmee en gelooven dat er, ondanks den vooruitgang der laatste jaren, nog heel veel te doen is om de veiligheid langs den weg te verzekeren.

De verplichte verzekering dringt zich des te meer op dat, in 1936, de statistiek 24,765 ongevallen op de baan, in België, aanwijst.

Het « Verbond voor de veiligheid der baan » schrijft in zijn « Nota's en bescheiden », na dit cijfer aangehaald te hebben :

« Het is waar, het menscheijk leven is van minder en minder tel in onze eeuw en de onverschilligheid waarmee men de tragische gevolgen der wegongevallen behandelt beantwoordt aan een algemeener verschijnsel. Maar wie zal daarin een teken van vooruitgang zien ? Bij de op slag gedooden — de eenige waarover de statistiek spreekt — zou men de afgrijzelijke pijnen der gekwetsten moeten voegen : dezen die aan de gevolgen hunner kwetsuren sterven, die ver-

pent avec le temps. Il y aurait aussi la douleur des familles, leur ruine parfois quand la victime était le gagnepain et qu'elle n'obtient point d'indemnité ».

Combien tout cela est vrai et justifie notre cri d'alarme : mesures de sécurité et assurance obligatoire.

Le simple sentiment d'humanité exige que d'urgence satisfaction nous soit donnée sur ces questions.

IX. — L'alcool et les accidents de la route.

L'Allemagne a instauré un service d'analyse du sang des auteurs d'accidents de la route en vue de rechercher le pourcentage d'alcool générateur d'ivresse et de folie.

Le rapport du docteur Hauffman, chef des services médicaux de la police allemande, a établi que pendant la période du 1^{er} octobre 1932 au 31 décembre 1936, la police de Prusse a procédé à 3,600 recherches de l'alcool par la micro-méthode du professeur Widmark. Les résultats portent sur 2,489 analyses effectuées sur des auteurs d'accidents.

D'après les résultats, on s'aperçoit que le samedi et le dimanche sont les jours où circulent le plus de conducteurs en état d'ivresse, avec respectivement 20,4 p. c. et 17,5 p. c. du chiffre ci-dessus.

Les 67,3 p. c. des analyses ont été effectuées sur des individus ivres entre 7 heures du soir et 5 heures du matin.

C'est entre trente et trente-quatre ans que la densité de la statistique est la plus forte.

Enfin, détail pittoresque, 8 femmes de la haute société et 11 autres personnes du sexe féminin de toutes caté-

minkt blijven, die er met den tijd aan ontsnappen. Er kwam daarbij nog de smart der gezinnen, hun ondergang soms wanneer het slachtoffer de broodwinner was en zij geen schadevergoeding bekomt.

Hoe waar is dit alles en rechtvaardigt het onzen alarmkreet : veiligheidsmaatregelen en verplichte verzekering.

Het eenvoudig gevoel van mensche-lijkheid eischt dat deze vraagpunten bij hoogdringendheid een oplossing zouden krijgen.

IX -- De alcohol en de ongevallen van den weg.

Duitschland heeft een ontledingsdienst ingesteld van het bloed der-geenen die wegongevallen veroorzaak-ten, ten einde het percentage alcohol op te zoeken dat dronkenschap of krankzinnigheid kon teweeggebracht hebben.

Het verslag van Dr Hauffman, hoofd der geneeskundige diensten der Duitse politie, wijst uit dat gedurende het tijdstip van 1 October 1932 tot 31 December 1936, de politie van Pruisen 3,600 opzoeken naar alcohol gedaan heeft door de micromethode van prof. Widmark. De uitslagen slaan op 2,489 ontledingen gedaan op schuldigen aan ongevallen. Volgens de resultaten merkt men dat de Zaterdag en de Zondag de dagen zijn waarop het meest bestuurders in staat van dronkenschap voeren, met onderscheidenlijk 20,4 t. h. en 17,5 t. h. van bovenaangehaald cijfer.

De 67,3 t. h. ontledingen werden gedaan op dronken personen tusschen 7 uur 's avonds en 5 uur 's ochtends.

Tusschen dertig en vier-en-dertig jaar is de dichtheid der statistiek het grootst.

Ten slotte, merkwaardig detail, werden acht vrouwen uit de hooge wereld en elf andere personen van het

gories durent être arrêtées au volant pour cause d'ivresse.

Nous croyons que si le système du professeur Widmark était établi en Belgique, il nous réserverait plus d'une surprise également.

X. — Le tourisme.

Le vote de la loi sur les congés payés a certainement donné à la question du tourisme une importance plus grande qu'autrefois. Le fait de permettre à près de deux millions de belges salariés et à leurs familles de se déplacer pendant quelques jours chaque année, a donné au tourisme un autre aspect que celui qu'il avait antérieurement.

De nombreux organismes se sont créés pour promouvoir dans notre population le goût des voyages et des déplacements.

Des « Homes de vacances » des « Auberges de la jeunesse », se créent partout pour assurer aux revenus modestes, les possibilités de séjour à la campagne ou à la côte.

D'autre part, une action vigilante est menée par plusieurs organismes en vue de la protection des monuments et des sites.

Certaines provinces et quelques villes se sont attachées à faire valoir les beautés artistiques et naturelles qu'elles possèdent, en vue d'attirer chez elles, non seulement les Belges des autres régions du pays, mais également les étrangers.

Tout cela est très bien et nous devons applaudir aux efforts si généreusement prodigués.

Nous croyons que l'Etat, indépendamment des bonnes routes qu'il construit pour assurer une circulation aisée aux automobilistes et aux cyclistes, doit se préoccuper aussi de ceux qui aiment la marche au grand

vrouwelijk geslacht van alle categorieën aangehouden achter het stuur wegens dronkenschap.

Wij meenen dat, moest het stelsel van Prof. Widmark in België worden ingevoerd, het ons eveneens meer dat een verrassing zou bezorgen.

X. — Het toerisme.

De goedkeuring van de wet op het betaald verlof heeft stellig aan het vraagstuk van het toerisme een grooter belang gegeven dan vroeger. Het feit dat aan ongeveer twee miljoen loontrekkende Belgen en aan hun gezinnen wordt toegelaten, ieder jaar gedurende enkele dagen, te reizen, heeft aan het toerisme een ander uitzicht gegeven dan voorheen.

Talrijke instellingen kwamen tot stand om bij onze bevolking den zin tot reizen te bevorderen.

Vacantiehuizen, jeugdherbergen rijzen overal op om aan de menschen met nederige inkomsten de mogelijkheid van verblijf op den buiten of aan de kust te verzekeren.

Aan den anderen kant wordt er door verschillende instellingen een waakzame actie gevoerd met het oog op de bescherming der monumenten en landschappen.

Sommige provinciën en enkele steden hebben er zich op toegelegd de waarde der artistieke en natuurschoonheden, die zij bezitten, te doen uitkomen ten einde niet alleen de Belgen uit de andere streken van het land, maar ook de vreemdelingen te lokken.

Dit is zeer loffelijk en wij moeten deze edelmoedige pogingen aanmoedigen.

Wij meenen dat de Staat, buiten de goede wegen die hij bouwt om aan de automobilisten en aan de wielrijders een gemakkelijk verkeer te verzekeren, zich eveneens moet bekommeren om diegenen die gaarne stappen in open

air, à l'abri des bruits des grandes routes et des odeurs d'essence que les transports mécaniques sèment à profusion sur leur chemin.

Il se doit de favoriser la création de chemins réservés aux piétons seuls, permettant à ceux-ci de faire d'agréables promenades à travers bois, ou le long de nos rivières et cours d'eau, sans courir à tout instant le risque d'être écrasé par un engin mécanique; pour les familles qui entreprennent de telles promenades en compagnie de leurs enfants, il n'est certes pas de meilleure garantie de sécurité.

Les plantations d'arbres le long de nos routes apporteront aussi un plus grand agrément à ceux qui séjourneront dans notre pays.

Il faut donc que tout soit fait pour rendre facile et agréable le séjour des « vacanciers » et des étrangers dans nos contrées touristiques.

L'intérêt bien compris du Pays exige que rien ne soit négligé dans ce domaine.

XI. — Tramways, Trolleybus, Autobus.

Dans notre rapport de l'an dernier, nous avons lancé une pointe contre les tramways et les trolleybus et demandé qu'ils fassent partout place à l'autobus.

A ce moment, nous n'avons pas dévoilé toute notre pensée au sujet de ces moyens de transport; aujourd'hui nous constatons que d'autres ont eu la même pensée que nous et l'ont développée. On nous permettra, dans ces conditions, de signaler la lettre adressée à la presse au mois de novembre dernier par l'Association pour la défense de l'Ourthe.

lucht, ver van het gerucht der groote wegen en van den benzinegeur dien het mechanisch verkeer overvloedig op zijn weg zaait.

De Staat moet den aanleg bevorderen van wegen voorbehouden voor de voetgangers alleen, en die hun toelaten aangename wandelingen te doen doorheen de bosschen, of langsheen onze rivieren en waterwegen zonder op ieder oogenblik gevaar te loopen te worden verpletterd door een auto-voertuig; voor de gezinnen die met hun kinderen dergelijke wandelingen doen, bestaat er stellig geen betere veiligheidswaarborg.

De beplantingen van boomen langsheen onze wegen zullen ook meer genoeg verschaffen aan diegenen die in ons land vertoeven.

Alles moet dus worden in het werk gesteld om het verblijf der « verlofgangers » en der vreemdelingen in onze toeristische streken gemakkelijk en aangenaam te maken.

's Lands welbegrepen belang eischt dat er op dit gebied niets worde verwaarloosd.

XI. — Tramwegen, Trolleybussen, Autobussen.

In ons verslag van verleden jaar hebben wij een uitval gedaan tegen de tramwegen en de trolleybussen en gevraagd dat zij overal zouden de plaats ruimen voor de autobussen.

Op dit oogenblik hebben wij onze volledige meening niet doen kennen omtrent deze middelen van vervoer; thans stellen wij vast dat anderen er dezelfde meening op nahielden als wij en deze hebben toegelicht. Men zal ons toelaten in deze voorwaarden te wijzen op den brief gericht tot de pers in de maand November j.l. door de Vereeniging voor de Verdediging van de Ourthe.

« *Les Trolleybus et la Défense Nationale.*

» L'Association pour la Défense de l'Ourthe poursuit depuis dix-huit mois une active campagne contre l'intrusion des lignes de trolleybus dans la région liégeoise de l'Ourthe, seule réserve de nature et de beauté d'une agglomération industrielle de 300,000 habitants. Le nombre des hideux poteaux en béton, double de celui des trams, les quadruples lignes aériennes ne sont pas acceptables dans les centres de villégiature et de tourisme où l'autobus peut parfaitement résoudre les questions de transport qui pourraient s'y poser.

» Mais il est un autre aspect de la question.

» En cas de conflit, la ville de Liège et sa banlieue deviendraient d'une heure à l'autre zone de guerre. Les transports militaires devraient s'y faire avec le maximum de rapidité et d'ensemble. Quels services ne rendrait pas un grand parc d'autobus, tandis que les trolleybus ne pourront jamais se déplacer que le long de leurs fils, pour autant que les centrales qui les alimentent n'aient pas été mises hors service dès le début des hostilités. Qu'on se rappelle le rôle des taxis de Gallieni à la bataille de la Marne !

» En Allemagne, où il n'y a pour tout le Reich que quelques petites lignes de trolleybus, il n'y en a pas une seule sur la rive gauche du Rhin, tandis que la Reichsbahn fait rouler sur les autostrades des centaines de véhicules rapides à grande capacité. »

La question ne se pose pas seulement selon nous pour les trolleybus, mais tout autant, pour ne pas dire plus encore, pour les tramways.

Nous le disions l'an dernier, déjà, ces moyens de transport (tramways et trolleybus) sont périmés.

« *De Trolleybussen en de Landsverdediging.*

» De Vereeniging voor de Verdediging van de Ourthe heeft sedert achttien maanden een actieven veldtocht ingezet tegen het indringen van de trolleybuslijnen in de streek van de Ourthe, eenigste reserve van natuur en schoonheid van een nijverheids-agglomeratie van 300,000 inwoners. Het aantal afschuwelijke betonnen-palen, dat het dubbel bedraagt van dit der tramwegen, de viervoudige luchtlijnen zijn niet duldbaar in de centra van villegiatuur en toerisme waar de autobus volkomen de verkeersvraagstukken die er mochten rijzen, kan oplossen.

» Maar er is nog een andere zijde van het vraagstuk.

» Ingeval van conflict zou de stad Luik en haar agglomeratie onmiddellijk oorlogsgebied worden. De militaire transporten zouden er zoo spoedig mogelijk en met zooveel samenhang mogelijk moeten geschieden. Welke diensten zouden niet worden bewezen door een groot autobuspark, terwijl de trolleybussen zich enkel kunnen verplaatsen langsheen hun draden, bijaldien de centrales die ze van stroom voorzien niet buitendienst werden gesteld vanaf het begin der vijandelijkheden? Men herinnere zich de rol der taxi's van Gallieni ten tijde van den slag van de Marne.

» In Duitschland waar er, voor het heele Reich, slechts enkele kleine trolleybuslijnen bestaan, is er geen enkele op den linkeroever van den Rijn, terwijl de Reichsbahn op de autostraden honderden snelle voertuigen met groot vermogen laat rijden. »

Naar onze meening, wordt het vraagstuk niet enkel gesteld voor de trolleybussen maar evenzeer en, misschien nog meer, voor de tramwegen.

Zooals wij reeds verleden jaar verklaarden, zijn deze vervoermiddelen (tramwegen en trolleybussen) verouderd.

En cas de mobilisation, ils sont d'un faible appoint pour le transport rapide des troupes; si par malheur une voiture est détériorée, tout le service est paralysé et le transport complètement bloqué.

L'autobus, au contraire, peut passer partout, où presque partout, et si une voiture ne fonctionne pas normalement, on peut la garer et laisser le transport et le trafic entièrement libre de toute entrave.

Nous souhaitons aussi ardemment que quiconque que notre pays n'ait jamais plus à mobiliser ses enfants pour sa défense; mais pareille chose ne dépend pas de nous et, par conséquent, nous ne pouvons nous dispenser de prévoir la possibilité de l'obligation de prendre les mesures que comporterait cette situation.

C'est pourquoi nous demandons au Gouvernement de lutter pour la suppression des tramways et des trolleybus et de les faire remplacer par des autobus.

XII. — Questions de la Commission.

1. Le canal de l'Ourthe, entre Tilff et Comblain-au-Pont a été désaffecté et l'entretien en est abandonné.

La stagnation des eaux, les végétations et dépôts qui s'y forment constituent un danger pour la salubrité publique.

De plus, la pratique de la pêche y est rendue presque impossible.

Quel est le régime d'entretien de cette ancienne voie navigable et à quel Département incombe-t-il?

RÉPONSE.

La dépense à engager pour effectuer les travaux de nettoyage nécessaires, serait assez élevée et, de plus, faite en pure perte, car il a été décidé d'établir une chaussée nouvelle, dédoubler

Ingeval van mobilisatie beteekenen zij slechts een zwakke hulp voor het vlug vervoer van de troepen; wordt bij ongeluk een rijtuig beschadigd, dan wordt de heele dienst lam gelegd en het vervoer volledig geblokkeerd.

De autobus daarentegen kan overal of bijna overal doorrijden en is er een rijtuig dat niet normaal werkt, dan kan men het terzijde stellen en het vervoer en het verkeer van alle belemmering vrijhouden.

Wij wenschen even vurig als om het even wie in ons land dat wij nooit onze kinderen moeten mobiliseeren voor zijn verdediging, maar dit hangt niet van ons af en derhalve mogen wij niet nalaten de mogelijkheid te voorzien van de verplichting de maatregelen te treffen die dergelijke toestand zou vereischen.

Derhalve verzoeken wij de Regeering te strijden voor de afschaffing van de tramwegen en van de trolleybussen en voor hun vervanging door autobussen.

XII. — Vragen van de Commissie.

1. Het kanaal van de Ourthe tussen Tilff en Comblain-au-Pont werd buiten dienst gesteld en van het onderhoud werd afgezien.

De stilstaande wateren, de gewassen en de aanslibbingen zijn een gevaar voor de openbare gezondheid.

Bovendien wordt de vischvangst er bijna onmogelijk gemaakt.

Welk is het regime van onderhoud van dezen vroegeren bevaarbaren waterweg en welk Departement is met dit onderhoud belast?

ANTWOORD.

De uitgave voor de noodige reinigingswerken zou vrij hoog zijn en bovendien met zuiver verlies geschieden omdat werd besloten tot het aanleggen van een nieuwen steenweg ter verdub-

ment de la route existante, sur l'emplacement de certaines dérivations notamment celle de Poulseur-Chanxhe. Celle-ci sera comblée prochainement.

2. Dans certains endroits les berges de l'Ourthe devraient subir des réparations ou des rectifications afin de parer aux risques d'inondations.

A qui doivent incomber les charges de ces travaux?

RÉPONSE.

Pour répondre avec précision à cette question, il faudrait savoir de quelle partie de l'Ourthe, il s'agit en l'occurrence, car le Département des Travaux Publics n'administre que la partie de cette rivière située en aval d'Engreux.

Je ne manquerai pas en tout cas, d'attirer l'attention du service des Ponts et Chaussées sur la question et lui demanderai des propositions afin de faire exécuter s'il y a lieu, les travaux qui seraient reconnus nécessaires.

3. D'importants travaux sont effectués au Palais de Justice de Bruxelles.

La Commission pourrait-elle savoir en quel matériau (marbre ou pierre bleue) l'entrée principale sera exécutée.

RÉPONSE.

Tous les matériaux mis en œuvre seront de provenance belge et en particulier, pour ce qui regarde la pierre de taille, en « petit granit ».

4. L'article 25, 5^o prévoit une dépense de 2,500,000 francs contre 1,100,000 francs l'an dernier, soit une augmentation de 1,400,000 francs.

Etant donné que le budget ordinaire

beling van den bestaanden weg op de plaats van sommige zijtakken, onder meer die van Poulseur-Chanxhe. Deze zijtak zal eerlang worden gedempt.

2. Op sommige plaatsen zouden de oevers van de Ourthe moeten hersteld of rechtgetrokken worden ten einde het gevaar van overstrooming te weren.

Te wiens laste vallen deze werken ?

ANTWOORD.

Om op deze vraag nauwkeurig te antwoorden, zou men moeten weten welk gedeelte van de Ourthe wordt bedoeld. Immeis, het Departement van Openbare Werken beheert slechts het gedeelte van deze rivier dat is gelegen stroomafwaarts van Engreux.

In elk geval zal ik niet nalaten de aandacht van den dienst van Bruggen en Wegen op het vraagstuk te vestigen en hem voorstellen te vragen ten einde desnoods de werken te doen uitvoeren die noodig mochten worden bevonden.

3. Belangrijke werken worden uitgevoerd aan het Justitiepaleis te Brussel.

Zou de Commissie mogen vernemen met welke materialen (marmer of blauwe steen) de hoofdingang zal worden gebouwd?

ANTWOORD.

Al de verwerkte materialen zijn van Belgischen oorsprong en in het bijzonder wat den harden steen betreft, in klein graniet.

4. Artikel 25, 5^o voorziet een uitgave van 2,500,000 frank tegen 1 miljoen 100,000 frank verleden jaar, zegge een verhooging van 1,400,000 frank.

Vermits de gewone begrooting van

des Travaux publics ne comporte que des travaux d'entretien en général, le Département voudrait-il nous dire si la dépense prévue ne devrait pas être portée au budget extraordinaire?

RÉPONSE.

Les travaux à réaliser au moyen du crédit de 2,500,000 francs ne sont pas de nature à être imputés à charge du budget extraordinaire. Il s'agit en l'occurrence de travaux d'entretien et de grosses réparations qui n'enrichissent pas en réalité le patrimoine de l'Etat.

La justification de l'augmentation du crédit pour 1938 figure à la page 70 du projet de budget (v. *Document parlementaire* n° 5. XI).

5. L'article 25, 2°, prévoit une dépense de 12 millions, contre 7,500,000 francs en 1937, soit une augmentation de 4,500,000 francs, ou 60 p. c.

Le Département voudrait-il nous faire connaître les raisons d'une augmentation aussi considérable ?

RÉPONSE.

L'augmentation de 4,500,000 francs sur l'article 25, 2°, du budget ordinaire n'est qu'apparente. En 1936 et 1937, il a fallu en cours d'exercice, virer à plusieurs reprises des sommes importantes du 1° au 2° de cet article, pour pouvoir assurer le paiement des salaires des ouvriers de nos régions et des ouvriers adjoints aux cantonniers durant toute l'année.

D'après la situation dressée au 30 novembre 1937, par la Comptabilité Générale, le montant total engagé à la date précitée était 10,340,000 francs.

En outre, il faut avoir égard au développement de nos régions et tenir

Openbare Werken in het algemeen enkel onderhoudswerken voorziet, gelieve het Departement ons te zeggen of deze uitgave niet zou moeten worden overgebracht naar de buitengewone begroting ?

ANTWOORD.

De werken uit te voeren door middel van het krediet van 2,500,000 frank kunnen niet worden uitgetrokken op de buitengewone begroting.

Het geldt hier werken van onderhoud en groote herstellingswerken die in werkelijkheid het bezit van den Staat niet verrijken.

De rechtvaardiging der verhooging van het krediet voor 1938 is te vinden op bladzijde 70 van het ontwerp van begroting (zie *Stuk* n° 5, XI).

5. Artikel 25, 2° voorziet een uitgave van 12 miljoen tegen 7,500,000 frank in 1937, zegge een verhooging met 4,500,000 frank of 60 t. h.

Het Departement gelieve de redenen aan te geven van een zoo aanzienlijke verhooging.

ANTWOORD.

De verhooging met 5,500,000 frank bij artikel 25, 2° van de gewone begroting is er een in schijn. In 1936 en 1937 heeft men, gedurende het dienstjaar, herhaaldelijk aanzienlijke bedragen moeten overdragen van het 1° naar het 2° van dit artikel, om de loonen te kunnen uitbetalen aan de arbeiders onzer overheidsbedrijven en aan de arbeiders die gedurende het gansche jaar aan de kantoniers worden toegevoegd.

Volgens den staat opgemaakt op 30 November 1937, door de Algemeene Comptabiliteit, bedroeg het totale bedrag, op bedoelden datum vastgelegd, 10,340,000 frank.

Bovendien, moet men rekening houden met de uitbreiding onzer overheids-

compte de la hausse de l'index et des congés payés.

C'est pour ne plus devoir utiliser la faculté de transfert du 1^o au 2^o de l'article 25, qu'on a porté pour 1938 une somme de 12,000,000 de francs au 2^o.

6. L'article 25, 6^o, concernant le casernement de la gendarmerie, prévoit une augmentation de 50 p. c. sur la somme prévue l'an dernier.

Cette augmentation semble provenir de la prévision de constructions et extensions nouvelles.

Cette partie de l'article ne devrait-elle pas figurer au budget extraordinaire ?

RÉPONSE.

L'article 25, 6^o, du budget ordinaire de 1938 comporte deux postes :

- a) les travaux d'entretien *ordinaire* ;
- b) les travaux d'entretien *exceptionnel*.

Les constructions et extensions prévues au littéra b) sont relativement peu importantes *dans chaque cas* et, dès lors, ne sont pas de nature à être imputées à charge du budget extraordinaire.

L'augmentation portée au projet de budget de 1938 est de 680,000 francs pour l'entretien *ordinaire* et de 320,000 francs pour l'entretien *exceptionnel*.

Cette augmentation est justifiée à la page 70 du budget (voir *Doc. parl.* n^o 5-XI).

7. L'article 25, 9, relatif au port de Zeebrugge prévoit une dépense de 8 millions contre 7 millions l'an dernier ; soit une augmentation de 1 million de francs.

Depuis la reprise par l'Etat de l'en-

bedrijven en met de stijging van het indexcijfer en de betaalde verlofdagen.

Het is om geen gebruik meer te moeten maken van het recht van overdracht van het 1^o naar het 2^o van artikel 25 dat men, voor 1938, onder 2^o een bedrag van 12,000,000 frank heeft voorzien.

6. Artikel 25, 6^o betreffende de kazerneering der Rijkswacht voorziet een verhooging met 50 t. h. op het bedrag het vorig jaar uitgetrokken.

Deze verhooging schijnt te wijten aan de voorziene bouwwerken en nieuwe uitbreidingen.

Zou dit deel van het artikel niet op de buitengewone begroting moeten voorkomen ?

ANTWOORD.

Artikel 25, 6^o van de gewone begroting voor 1938 bedraagt twee posten :

- a) de *gewone* onderhoudswerken ;
- b) de werken van *uitzonderlijk* onderhoud.

De bouwwerken en uitbreidingen voorzien onder littera b) zijn *voor elk geval* betrekkelijk van weinig belang en hoeven dus niet op de buitengewone begroting te worden uitgetrokken.

De verhooging op het ontwerp van begroting voor 1938 bedraagt 680,000 frank voor het *gewoon* onderhoud en 320,000 frank voor het *uitzonderlijk* onderhoud.

Deze verhooging wordt gerechtvaardigd op blz. 70 van de begroting (*Gedr. St.*, n^r 5-XI).

7. Artikel 25, 9 betreffende de haven van Zeebrugge voorziet een uitgave van 8 miljoen tegen 7 miljoen het vorig jaar ; een vermeerdering dus met 1 miljoen frank.

Sedert de overneming door den Staat

tretien de ce port, les frais de dragages ont augmenté chaque année sans arrêt.

Le Département voudrait-il nous faire connaître :

1^o Les sommes prévues pour les dragages à chacun des budgets depuis la reprise par l'Etat et les dépenses effectivement payées chaque année pour ce travail;

2^o Voudrait-il nous faire savoir si des moyens efficaces pour lutter contre l'envasement du port ont été découverts et s'ils permettront une sérieuse économie sur les frais de dragages?

RÉPONSE.

L'augmentation par rapport au crédit de 1937 se justifie par la hausse des charbons et des salaires, les prix des dragages variant avec ces deux facteurs. Le montant de ce crédit est établi dans l'hypothèse où le volume des dragages à effectuer ne dépasse pas celui de 1937.

<i>Années.</i>	<i>Sommes prévues.</i>	<i>Sommes dépensées.</i>
1929 . .	3,500,000	3,500,000
1930 . .	8,000,000	7,998,778 19
1931 . .	7,500,000	7,500,000 »
1932 . .	7,500,000	6,645,000 »
1933 . .	7,000,000	6,545,744 05
1934 . .	6,500,000	6,500,000 »
1935 . .	6,500,000	6,500,000 »
1936 . .	7,000,000	7,000,000 »
1937 . .	7,000,000	
payé à ce jour . .		5,223,447 99
	60,500,000	57,412,970 23

Jusqu'ici la Commission spéciale chargée de présenter des propositions en vue de réduire les envasements, en se basant sur les expériences sur modèles qui ont été faites au laboratoire hydraulique de Delft, n'a pas encore déposé son rapport. Cependant elle est sur le point de terminer ses travaux.

van het onderhoud van deze haven, zijn de baggerkosten elk jaar steeds toegenomen.

Het Departement gelieve ons te zeggen :

1^o Welke bedragen voor de baggerwerken voorzien werden op elk der begrotingen sedert de overneming door den Staat en hoeveel elk jaar voor deze werken werd uitgegeven.

2^o Of doelmatige middelen werden gevonden tot bestrijding van den modderaanvoer in deze haven en of zij bezuiniging op de baggerkosten in aanzienlijke mate mogelijk maken ?

ANTWOORD.

De verhooging tegenover het krediet voor 1937 steunt op de stijging van de steenkolen en de loonen, in verband waarmede de baggerkosten schommelen. Het bedrag van dit krediet wordt berekend in de veronderstelling dat de te baggeren hoeveelheid die van 1937 niet overschrijdt.

<i>Jaren.</i>	<i>Sommen voorzien.</i>	<i>Sommen uitgegeven.</i>
1929 . .	3,500,000	3,500,000 »
1930 . .	8,000,000	7,998,778 19
1931 . .	7,500,000	7,500,000 »
1932 . .	7,500,000	6,645,000 »
1933 . .	7,000,000	6,545,744 05
1934 . .	6,500,000	6,500,000 »
1935 . .	6,500,000	6,500,000 »
1936 . .	7,000,000	7,000,000 »
1937 . .	7,000,000	
tot heden betaald .		5,223,447 99
	60,500,000	57,412,970 23

Tot nog toe werd het verslag niet ingediend van de bijzondere Commissie belast met het doen van voorstellen om den modderaanvoer tegen te gaan op grond van proefnemingen op modellen in het waterbouwkundig laboratorium te Delft. Deze Commissie is evenwel op het punt haar werkzaamheden te eindigen.

8. La Commission paritaire consultative, chargée d'examiner la situation du personnel des Travaux publics, instituée le 27 février 1936, a adopté une série de vœux relatifs à l'avancement des fonctionnaires.

Au cours de l'année 1937, quelques mesures furent prises en vue de donner satisfaction au personnel.

M. le Ministre voudrait-il nous dire si des mesures seront prises au cours de 1938, pour réaliser les vœux de la Commission paritaire consultative et pour que la loi des huit heures soit appliquée à tout le personnel des voies navigables ?

RÉPONSE.

Certains des vœux émis par la Commission paritaire consultative du 27 février 1936 relativement à l'avancement des fonctionnaires de mon Département, n'ont pas encore été réalisés à ce jour du fait de l'étude de la réforme administrative.

Les différentes notes qui m'ont été présentées à ce sujet ont fait l'objet de ma part d'un examen attentif et les mesures d'exécution ne pourront être éventuellement prises qu'à l'occasion de la mise sur pied de la réforme envisagée.

Quant à l'application du régime des huit heures à tout le personnel des voies navigables, en suite des vœux émis par la Commission paritaire du 7 novembre 1935, ce régime est en vigueur depuis le 1^{er} septembre 1937.

9. L'article 25, 10^o, prévoit une somme de 6 millions (contre 5,600,000 francs en 1937) en subsides aux communes pour la voirie communale, etc.

La Commission désire savoir si, lorsque les communes utilisent des matériaux étrangers, les subsides prévus sont toujours accordés.

8. De paritaire raadgevende Commissie, belast met het onderzoek van den toestand van het personeel van Openbare Werken, en ingesteld op 27 Februari 1936, heeft een reeks wenschen aangenomen in verband met de bevordering der ambtenaren.

In den loop van 1937, werden er enkele maatregelen getroffen om voldoening te schenken aan het personeel.

De Minister gelieve ons te zeggen of er, in den loop van 1938, maatregelen zullen worden getroffen om in te gaan op de wenschen der paritaire raadgevende Commissie en opdat de acht-urenwet worde toegepast op heel het personeel der bevaarbare waterwegen?

ANTWOORD.

Sommige der door de paritaire raadgevende Commissie van 27 Februari 1936 uitgebrachte wenschen in verband met de bevordering der ambtenaren van mijn Departement, werden tot heden nog niet verwezenlijkt door het feit der studie van de bestuurshervorming.

De verschillende nota's die mij des aangaande werden overhandigd, werden door mij aandachtig onderzocht en de uitvoeringsmaatregelen zullen eventueel slechts kunnen worden getroffen naar aanleiding der verwezenlijking van de beoogde hervorming.

Wat betreft de toepassing van het regime van den achturedag op heel het personeel der bevaarbare waterwegen, ingevolge de wenschen uitgedrukt door de paritaire Commissie op 7 November 1935: dit regime is sedert 1 September 1937 in voege.

9. Artikel 25-10 voorziet een som van 6 miljoen (tegen 5,600,000 frank in 1937) als toelagen aan de gemeenten voor de gemeentewegen, enz.

De Commissie verlangt te weten of, wanneer de gemeenten vreemd materiaal bezigen, de voorziene toelagen steeds worden verleend.

RÉPONSE.

Lorsqu'il s'agit de travaux subventionnés, le Département tient compte des avis de la Commission permanente des adjudications, organisée par l'arrêté royal n^o 657 du 1^{er} octobre 1935, et se prononce. Parfois l'emploi de matériaux du pays est imposé, malgré un suicroît de dépense.

Il n'est pas possible d'appliquer une règle absolue à cause de nos accords commerciaux et parce que toute règle absolue influencerait considérablement les prix des matériaux.

10. L'article 19 prévoit un subside de 13,500,000 francs à l'Office de la Navigation, soit une augmentation de 500,000 francs. La note justificative dit : « Le subside doit être augmenté de 500,000 francs pour répondre aux besoins ».

Le Département voudrait-il nous dire quels sont « ces besoins » et les raisons pour lesquelles ils doivent être couverts par l'État ?

RÉPONSE.

Le crédit pétitionné doit servir comme les années précédentes à améliorer les conditions de la navigation intérieure entre les ports maritimes belges et le Rhin.

La majoration de crédit demandée permettra de faire face à l'accroissement du trafic escompté et résultant des mesures prises.

XIII. — Le budget.

Les questions que nous venons de reproduire prouvent que le budget a été examiné attentivement par votre Commission. D'autres points ont évidemment été soulevés au cours de nos discussions, tels : le logement des gendarmes, la situation du personnel

ANTWOORD.

Wanneer het gesubsidieerde werken geldt, houdt het Departement rekening met de adviezen der Vaste Commissie van de aanbestedingen, ingericht bij koninklijk besluit n^r 657, van 1 October 1935, en doet het uitspraak. Soms wordt het gebruik van inlandsch materiaal opgelegd, ondanks een bijkomende uitgave.

Het is niet mogelijk een volstrekten regel toe te passen wegens onze handelsakkoorden en omdat iedere volstreckte regel de prijzen der materialen aanzienlijk zou beïnvloeden.

10. Artikel 19 voorziet een toelage van 13,500,000 frank aan den Dienst van de Scheepvaart, zegge een verhooging van 500,000 frank. De toelichtende nota zegt : « De toelage moet met 500,000 frank worden verhoogd om te beantwoorden aan de behoeften. »

Het departement gelieve ons te zeggen welke deze behoeften zijn en om welke redenen zij door den Staat moeten worden gedekt?

ANTWOORD.

Het gevraagde krediet moet evenals de vorige jaren dienen tot verbetering van de voorwaarden der binnenscheepvaart tusschen de Belgische zeehavens en den Rijn.

De gevraagde kredietverhoging zal toelaten het hoofd te bieden aan de verwachte stijging van het verkeer en voortvloeiende uit de getroffen maatregelen.

XIII. — De begrooting.

De vragen die wij hebben gegeven toonen aan dat de begrooting door uw Commissie aandachtig werd onderzocht. Andere punten werden natuurlijk opgeworpen in den loop onzer besprekingen, zooals de kazerneering der Rijkswacht, de toestand van het tijde-

temporaire, celle du personnel en disponibilité, celle des services rendus par des personnes étrangères au Département, celle des secours à accorder à défaut de pension (art. 23) à d'anciens fonctionnaires, celle de la lenteur apportée à l'approbation des travaux à exécuter par des pouvoirs subordonnés, etc., etc.

Il plaira sans doute aux membres de la Commission de renouveler leurs demandes de renseignements et leurs objections en séance publique.

XIIII. — Conclusions.

Le budget, qui se monte à 287,262,145 francs, comporte des travaux de tous genres dans les différentes parties du pays et permet d'assurer l'entretien de nos routes et des bâtiments civils.

Votre Commission l'a adopté à l'unanimité ainsi que le présent rapport.

Le Président,
BARON P. BOËL.

Le Rapporteur,
CH. VAN BELLE.

lijk personeel, de toestand van het beschikbaar gesteld personeel, de diensten bewezen door personen die vreemd zijn aan het Departement, de hulpgelden te verleen en bij gemis van pensioen (art. 23) aan gewezen ambtenaren, de traagheid waarmede de door ondergeschikte besturen uit te voeren werken worden goedgekeurd, enz., enz.

Ongetwijfeld zullen de leden der Commissie hun verzoek om inlichtingen en hun opwerpingen gelieven te hernieuwen in openbare vergadering.

XIIII. — Besluiten.

De begroting, die 287,262,145 frank bedraagt, voorziet werken van allen aard in de verschillende deelen van het land en laat toe het onderhoud onzer wegen en der burgerlijke gebouwen te verzekeren.

Uw Commissie heeft de Begroting alsmede het verslag eenparig goedgekeurd.

De Voorzitter,
BARON P. BOËL.

De Verslaggever,
CH. VAN BELLE,