

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 JUILLET 1924.

BUDGET DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1924 (1).

Tableau B. — SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Pour les services des Travaux Publics, le budget de 1924, adopté par le Sénat, réclame un montant total de crédits s'élevant :

Pour les dépenses ordinaires à	fr. 81,408,698
Pour les dépenses exceptionnelles à	11,533,689
Total	fr. 92,942,387

En 1923, les mêmes crédits s'élevaient respectivement à 81,881,940 francs et 2,919,095 francs fr. 84,801,035
Soit pour 1924 une augmentation totale de fr. 8,141,352

*
* *

(1) Budget, n° 4viii.

(2) Composition de la Commission spéciale :

a) Les membres de la Commission permanente des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et des Travaux publics : MM. Bertrand, président, Anseele, Bologne, Bouchery, Brassine, Braun, Cuelenaere, Goetgebuer, Golenvaux, Lemonnier, Pepin, Poncelet, Robyn, Schaetzen, Uytroever et Van Isacker.

b) Six membres nommés par les Sections : MM. Sinzot, de Montpellier, Ozeray De Bue, Ramaeckers et de Kerchove d'Exaerde.

La comparaison entre les crédits sollicités par le Département des Travaux Publics pour 1924 et ceux obtenus les trois années précédentes continue d'être des plus satisfaisante.

Le budget des dépenses ordinaires ne cesse de s'améliorer. De 91,387,700 francs en 1921, il est descendu à 84,447,390 en 1922, puis à 81,881,940 en 1923, pour être réduit encore cette année à 81,408,698.

Nous constatons donc pour 1924 une diminution de 483,242 francs sur le budget précédent, bien que le crédit pour l'entretien des routes ait été augmenté d'un million.

Par contre, nous trouvons les dépenses exceptionnelles en sérieux accroissement. De 2,919,095 francs en 1923, elles se sont élevées dans les prévisions de cette année à la somme de 11,533,689 francs. L'examen des articles qui composent les charges de cette section du budget nous donnera toutefois la justification évidente de cette progression.

C'est parmi les dépenses exceptionnelles qu'ont été portées, cette année, les indemnités de vie chère allouées au personnel, agents et ouvriers. Elles s'élèvent à 5,403,248 et figuraient jusqu'à présent au budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires. Ce transfert marque un nouveau pas dans la voie de l'assainissement de nos finances publiques dont la Chambre appréciera l'importance.

Bien plus, l'octroi d'un treizième mois, à titre d'indemnité supplémentaire, occasionnant une nouvelle charge de 1,904,441 francs, a, en vertu du même principe, été rangée dans la même série de dépenses.

Pour ces indemnités et suppléments de traitement, les dépenses exceptionnelles du budget du Ministère des Travaux Publics supportent donc, à la décharge du budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires, un surcroît de 7,307,689 fr.

Le surplus, comprenant les crédits destinés à l'exécution de travaux exceptionnels, s'élève donc à la somme de 4,226,000 fr., se décomposant comme suit :

Travaux exceptionnels d'entretien, d'amélioration et d'appropriation des palais, hôtels, édifices et monuments de l'Etat	2,445,000
Construction, appropriation, etc. du casernement des gendarmeries	475,000
Commission d'étude de l'aménagement des banlieues d'Anvers, Gand et Bruges	50,000
Fonctionnement du cours de langue flamande	6,000
Dragages du port de Zeebrugge	1,250,000

Nous ferons ici observer — comme nous n'avons pas manqué de le faire dans nos rapports des années précédentes — que la division du budget en dépenses ordinaires et exceptionnelles est indispensable, en matière de travaux publics.

Les charges exceptionnelles sont une conséquence inéluctable de la guerre. Les dépenses destinées à l'exécution de travaux ne rentrant pas dans la catégorie des travaux d'entretien courant, ne peuvent être rangées dans le Budget Extraordinaire: ils ne constituent pas, en effet, un accroissement de l'outillage du pays, la création d'un nouveau moyen d'enrichissement de la Nation. Mais on ne peut non plus les confondre avec les travaux d'entretien ordinaire, parce qu'ils ne se reproduisent pas normalement, parce qu'ils sont dus à des circonstances excep-

tionnelles, parce qu'une fois faits, il ne faut plus les renouveler à moins qu'une exception ne se représente.

Nous pensons aussi que c'est une assimilation heureuse d'avoir porté, parmi les charges exceptionnelles, les dépenses des diverses indemnités octroyées en raison de la vie chère : les conditions de celle-ci peuvent se modifier. Par contre, la continuité relative de ces dépenses ne permet plus de les inscrire comme une charge du Budget Extraordinaire. Leur place est donc bien dans la catégorie des dépenses exceptionnelles; tant que la stabilisation définitive des traitements et salaires ne les a pas rendues inutiles, leur incorporation au sein des dépenses purement ordinaires ne s'expliquerait pas.

. . .

Faisons maintenant une autre distinction parmi les crédits consacrés au Budget ordinaire des Services des Travaux Publics.

Tel qu'il a été voté par le Sénat et transmis à la Chambre, il s'élève, comme nous l'avons vu, à 92,942,387 francs. Cette somme subvient donc à tous les frais d'administration et aux dépenses courantes ou exceptionnelles des travaux d'entretien rentrant dans le domaine du Département.

Dans quelle mesure ces charges se partagent-elles les fonds mis à la disposition de l'administration ?

Les crédits pour dépenses administratives s'élèvent à . . . fr.	35.292,387
Ceux pour travaux à	57,650,000

A première vue, on pourrait s'étonner de ce que les dépenses d'administration interviennent pour une part relativement importante (2/5 environ) dans le total des crédits portés au projet de budget ordinaire des Travaux publics. De là à conclure que le personnel est manifestement trop nombreux, il n'y aurait qu'un pas. Le franchir serait cependant commettre une singulière erreur.

Les travaux prévus au Budget ordinaire sont des travaux *d'entretien*. Ils n'alimentent que pour une très mince partie l'activité du personnel des Travaux publics. Ce sont surtout les travaux décrétés par les lois du budget extraordinaire et du budget des dépenses recouvrables (ils se chiffrent pour 1924 à plus de 190,000,000 francs) qui absorbent cette activité.

Le Département des Travaux publics est d'ailleurs le seul dont les effectifs sont en diminution par rapport à ceux d'avant-guerre, ainsi que l'établit le tableau publié en annexe à l'Exposé général du Budget des Recettes et des Dépenses pour l'exercice 1924 (n° 4 des Documents de la Chambre). Il résulte de ce tableau que, comparés à ceux du 31 juillet 1914, ces effectifs étaient en diminution, le 1^{er} juillet 1923, de 3.75 p. c. Il nous revient que depuis lors la situation s'est encore améliorée et qu'à la date du 1^{er} janvier 1924, le personnel des Travaux publics se composait de 3,376 agents contre 3,603 au 31 juillet 1914, soit une réduction d'un peu plus de 6 p. c.

On ne peut que s'en féliciter et former des vœux pour que la compression en matière de personnel, qui a été pratiquée résolument dans ce département, soit continuée méthodiquement et opiniâtement. Nous pouvons compter pour cela

sur la vigilance de l'honorable Ministre dont l'impulsion éclairée et énergique s'est déjà si heureusement manifestée.

* .

Ainsi que le fait s'est déjà présenté, lors de l'examen du Budget au Sénat, la Commission et les Sections de la Chambre ont vu leur attention retenue spécialement par la question de la réfection et de l'entretien du réseau routier.

L'ensemble de nos routes Belges — cela ne fait aucun doute — se trouvait dans un pitoyable état au moment de l'armistice. L'amélioration survenue depuis lors est sensible mais encore de beaucoup insuffisante. Les réparations entreprises après guerre ont souvent été hâtives et superficielles ; d'autre part, l'essor formidable qu'a pris la circulation automobile est devenu une cause de prompt détérioration de nos chaussées établis pour supporter des charrois moins lourds et moins rapides.

Il y a là un problème qui intéresse la prospérité du pays en même temps que la sécurité d'une circulation de plus en plus intense. Son importance est tellement capitale que des solutions urgentes s'imposent et que — selon nous — la politique de compression des dépenses doit, dans une large mesure, composer avec elle.

Nous sommes heureux d'avoir vu l'honorable Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics y apporter tous ses soins et nous ne doutons aucunement de sa bonne volonté. Mais nous nous permettons de croire que le Gouvernement n'a pas encore souscrit à la politique routière indispensable à la vie d'une nation surpeuplée, riche en entreprises agricoles et industrielles, attirant à elle touristes et villégiateurs étrangers.

Si des mesures énergiques ne sont pas prises — et cela sans tarder — nous allons, à grands pas, à un véritable désastre.

Quand on mesure l'étendue du mal, nous entendons généralement des plaintes à l'adresse de la circulation automobile. Les sphères officielles ne se font pas faute d'en gémir, de tenter même, sous prétexte de réglementation, de l'entraver. C'est faire là une œuvre vaine ; le progrès, les nécessités inéluctables d'une transformation radicale de la circulation commerciale et industrielle ne peuvent rencontrer des barrières factices.

Si nous sommes les premiers à souhaiter meilleure ordonnance du roulage, nous sommes nettement convaincus que rien ne pourra empêcher la réforme radicale de notre voirie. Elle est appelée à résister à une circulation intense, rapide et pondéreuse, il importe donc qu'elle remplisse entièrement cette fonction.

Le Royal Automobile Club de Belgique a admirablement posé la question devant l'opinion publique. Voici comment il définit la gravité de la situation :

« 1. Le système actuel de parcimonie à outrance est une erreur. Les routes se détériorent avec une rapidité qui croît progressivement à mesure que l'usure augmente, et toutes les réparations retardées sous prétexte d'économie coûtent beaucoup plus cher dans la suite. L'expérience a montré que les réparations d'une route foncièrement mauvaise, dépassent en quelques années le prix d'une réfection faite suivant les données récentes de la science, dont l'Administration des Ponts et Chaussées s'est déjà inspirée avec succès, dans quelques trop rares essais.

« 2. Le transport rapide par la route, de certaines marchandises est une néces-

sité de l'époque actuelle. En étendant le rayon dans lequel les villes se ravitaillent, il contribue à diminuer le prix de la vie.

» Le camion automobile n'est pas le concurrent du chemin de fer, il en est, au contraire, l'auxiliaire ; il lui amène des marchandises qui, sans la locomotion mécanique, ne pourraient arriver économiquement à la voie ferrée.

» Ces transports, bien entendu, doivent être soumis à certaines conditions de poids par essieu, de bandages et de vitesse, en vue d'empêcher la destruction de la voie publique.

» 3. Il est indispensable de mettre à la disposition des industriels et des négociants, des routes en bon état pour leur permettre de se rendre sans perte de temps dans la capitale et dans les principaux centres d'activité du pays.

» 4. Le mauvais état des routes coûte aux usagers des sommes superflues en réparation de matériel, en consommation de carburant, de même qu'il impose aux animaux de trait un supplément d'efforts. L'état du revêtement d'une chaussée peut faire varier le coefficient de traction dans des proportions considérables qui se traduisent par un surcroît d'importation en carburant qui grève lourdement notre balance commerciale.

» 5. Enfin et surtout, aux époques d'incertitude que nous traversons, il importe de ne pas perdre de vue que l'état de notre réseau routier est de la plus haute importance pour la défense nationale. N'oublions pas que sur la Marne, comme à Verdun, ce sont les transports automobiles qui ont sauvé la France. »

Voici donc la situation nettement définie. Quels sont les remèdes à employer pour y mettre fin ?

M. le Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics les a indiquées de façon claire et concise devant le Sénat :

« Il sera indispensable de refaire de fond en comble les routes particulièrement fréquentées et de les refaire de manière à les adapter le plus parfaitement possible aux conditions nouvelles du roulage.

» Cette œuvre est une œuvre de longue haleine qui devra se faire par tranches annuelles.

» Mais il faut également prendre des mesures pour maintenir les routes refaites ou restaurées en bon état.

» Pour maintenir les routes en bon état, il y a deux ordres de mesures à prendre :

» 1^{re} Il faut employer des moyens préventifs permettant d'empêcher une détérioration excessive ou trop rapide ;

» 2^{re} Il faut remédier par un entretien efficace et journalier, pour ainsi dire, à l'usure produite. »

Ce programme est excellent et votre Commission y souscrit en tous points. Elle ne peut s'empêcher cependant de signaler que sa réalisation utile est impossible si des crédits notablement plus importants ne sont mis à la disposition du Département des Travaux Publics dans le Budget Extraordinaire des exercices futurs.

Les routes très fréquentées forment la grande majorité des voies de notre réseau ; leur nombre augmentera sans cesse. Or, lorsque l'honorable Ministre parle d'une œuvre « de longue haleine » à accomplir « par tranches annuelles », son programme de restauration ne peut cependant se concevoir que s'il n'exige point une haleine trop démesurée et des tranches annuelles par trop exigües.

Cette réserve faite, nous reconnaissons que les principes qui vont guider notre Administration sont excellents.

Grand soin sera apporté au choix des nouveaux modes de couverture des routes à grand trafic et à fatigue extraordinaire. Ce seront le pavage sur fondation rigide en béton avec interposition d'une couche de sable; l'emploi de pavés de petites dimensions, placés au mortier et mis en éventail; l'usage du goudron et de ses dérivés en matière d'empierrement; la rhoubénite; la solidite; les chaussées en béton, en pavés d'asphalte, en pavés de caoutchouc, etc.

Nous souscrivons également, pour les routes pavées existantes, à la règle générale à adopter momentanément de concentrer tous les efforts sur les repiquages et relevés à bout vieux, limitant au strict nécessaire les relevés à bout neufs. A ce point de vue nous nous rallions entièrement à une judicieuse suggestion faite au Sénat par l'honorable M. Demerbe : admettre, en cas de renouvellement, un pavage neuf sur trois ou quatre mètres de largeur avec accotements en vieux matériaux suffisants pour les croisements momentanés.

Pour le maintien en bon état d'entretien des voies restaurées, et même des autres, les moyens préventifs préconisés sont parfaits en principe :

La nouvelle loi sur la Police du Roulage mettra des sanctions utiles à la disposition du gouvernement; le règlement du roulage qui verra le jour prochainement viendra, d'autre part, apporter un frein aux abus dont est victime notre domaine routier. Les règles qu'imposera l'Arrêté Royal à la régularité de la circulation, aux poids et vitesses des véhicules, au genre et à la nature des bandages de roues des camions automobiles seront de nature à réduire à une juste proportion l'usure et les détériorations occasionnés par ces moyens de transport aux routes les mieux établies. Nous souhaitons seulement que ces prescriptions soient sages et modérées, de manière à ne point contrecarrer les exigences d'un trafic générateur de richesse.

Mais, ces mesures étant prises et appliquées, il est certain que l'usure normale des routes ne cessera de se manifester encore régulièrement. Le grand nombre des voitures automobiles à vitesse accentuée les endommagera même dans une mesure bien plus étendue qu'avant-guerre. Ce n'est pas le poids des véhicules qui est le seul ennemi de la route. Nous affirmons même qu'est autrement redoutable pour l'arrachement des empierrements, la rapidité extraordinaire des voitures, fussent-elles légèrement suspendues. On peut s'en assurer d'ailleurs en voyant l'état dans lequel se trouvent certaines parties de l'avenue de Tervueren interdites au passage des véhicules lourds.

Il s'agira donc d'opposer à cette usure, ainsi que le disait l'honorable Ministre au Sénat, un système d'entretien approprié.

L'administration est décidée, répondant à des désirs tant de fois exprimés dans nos deux Chambres, à appliquer le système de réparations immédiates des déformations dans les chaussées, dès qu'elles se produisent.

C'est ici que le rôle des cantonniers, agents théoriquement toujours sur place, devient capital. C'est d'une organisation nouvelle de leur travail que l'on attend remède aux maux quotidiens de nos routes.

Leur service a, jusqu'à présent et de l'avis général, paru peu productif : il semble se réduire, en effet, à une surveillance inopérante. Nous approuvons donc

entièrement la résolution du Département de modifier l'action de ces agents : il importe à la bonne tenue de nos empierrements de voir nos cantonniers manier la pioche et la pelle, comme le font si bien leurs confrères français.

La circulaire ministérielle du 24 mai 1921, annonçant la réorganisation de leur service, indique d'ailleurs clairement leur mission. Nous avons reproduit ce document intéressant dans notre précédent rapport ; nous croyons utile d'en citer à nouveau un court extrait :

« Le travail des cantonniers consistera principalement à effectuer seuls les menus travaux d'entretien courant les plus urgents. »

Pour l'exécution des travaux d'entretien il pourra même leur être adjoint un ou plusieurs ouvriers recrutés dans la région.

» Malgré l'adjonction d'aide aux cantonniers, ceux-ci doivent néanmoins continuer à fournir en personne leurs prestations.

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

Voilà donc un excellent programme pour l'exécution duquel l'honorable Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics compte sur la vigilance et le dévouement de ces modestes et, nous l'espérons, désormais utiles agents. Il entend d'ailleurs stimuler leur zèle, et, dans un nouveau règlement récemment établi, a pris cette résolution :

« Les cantonniers qui auront soigneusement et régulièrement exécuté les petites réparations qui leur incombent, sur les sections de voies de communication qui leur sont confiées, pourront bénéficier d'une prime dont le taux sera fixé par le Ministre dans chaque cas particulier. »

Comme contrepartie rationnelle, l'honorable Ministre s'est engagé, vis-à-vis du Sénat, à se montrer sévère envers ceux qui négligent leur besogne et à appliquer des peines disciplinaires aux agents qui, par leur manque de soin et de régularité dans l'exécution des menues réparations réglementaires, seront tenus comme responsables des dégradations sérieuses constatées dans leur canton.

Comme il l'a été signalé en section centrale, il est indispensable, pour que ces règles produisent leur pleine efficacité, que les matériaux nécessaires, pierrailles, gravier, sable, etc., soient judicieusement approvisionnés. Ce point ne paraît pas d'ailleurs souffrir grande difficulté.

Les techniciens s'accordent cependant pour déclarer qu'un soin particulier doit être apporté aux réfections des « nids de poule » et autres blessures de nos routes empierrées. Le simple déversement de quelques pelletées de gravier est totalement inutile. L'expérience a démontré qu'un sectionnement à vive arête de la défectuosité doit précéder le remplissage et le pilonnage soigneusement effectués.

..

Voici, pour répondre à un désir exprimé par la Section Centrale, les renseignements concernant la création, la mission et la composition du Comité des Routes récemment institué.

Le Comité Consultatif des Routes a été créé par arrêté ministériel du 26 novembre 1923.

La mission est, par voie d'avis transmis au Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics, « d'examiner de manière approfondie l'état des routes appartenant à la grande voirie de l'Etat, d'établir le degré d'urgence des travaux de réfection et d'amélioration ainsi que l'ordre dans lequel il convient d'entreprendre ces travaux, d'étudier les meilleurs procédés de construction et d'entretien, et en général tout ce qui se rapporte à la construction et à l'entretien de ces routes ».

Par arrêté du Ministre Baron Ruzette, en date du 15 mai 1924, sont désignés pour faire partie de ce comité :

M. le Directeur général des Ponts et Chaussées, président du Comité;

M. le Directeur général des Routes et des Bâtiments civils, vice-président ;

MM. les Inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, chargés des deux Inspections générales des Routes;

M. le Directeur général à l'Administration de la Voirie communale (Département de l'Agriculture).

2° Sont désignés pour représenter, respectivement, au sein du dit Comité :

a) Le Ministère de la Défense Nationale : M. le colonel breveté d'état-major, Cumont, Chef de la IV^e section de l'état-major de l'Armée;

b) La Société Nationale des Chemins de fer vicinaux : M. Caufriz, Directeur général de cette Société;

c) Les grandes villes du pays : MM. O. Würth, Ingénieur en chef de la ville de Bruxelles; Roelands, Ingénieur en chef, Directeur de la voirie de la ville d'Anvers, et Pellegrin, Ingénieur directeur du Service de la voirie de la ville de Liège;

d) Le Royal Automobile Club de Belgique : M. le duc d'Ursel, président de ce Club;

e) Le Touring Club de Belgique : M. Duchaine, président de ce Club;

f) La Ligue vélocipédique belge : M. le docteur M. Gyselinck;

g) La Fédération motocycliste de Belgique : M. le baron G. Nothomb, président de la Fédération;

h) Le Comité central industriel : M. L. Guinotte, administrateur-délégué de Sociétés de charbonnage;

i) Le Groupement général des industries extractives belges : M. Hankar-Urban, administrateur-gérant de la Société anonyme des carrières de porphyre de Quenast;

j) La Fédération nationale belge du Bâtiment et des Travaux publics : M. R. Dubois, Ingénieur, Secrétaire de la Fédération;

k) La Fédération nationale des Associations commerciales et industrielles de Belgique : M. J. Vuylsteke, industriel à Bruxelles.

3° M. Dopp, Sous-Directeur technicien à l'Administration centrale des Ponts et Chaussées, est chargé des fonctions de secrétaire du Comité consultatif des Routes, sans voix délibérative.

Il a été signalé, au cours de notre examen en commission, que des accidents

graves étaient survenus en maints endroits de croisement de routes. La signalisation y fait souvent défaut.

Le danger est particulièrement grand lorsque les voies se coupent à angle droit. Il en est de même quand un chemin de fer vicinal traverse la route ; autos et véhicules sont exposés à être pris en écharpe.

Il serait à souhaiter que ces passages dangereux soient soigneusement repérés et que des signaux pratiques amènent les précautions nécessaires.

À ce point de vue une suggestion intéressante a été faite au Sénat qui pourrait s'appliquer, sans grandes difficultés et à minimes frais, le long des nombreuses routes bordées d'arbres. Elle consiste, comme cela se pratique en Hollande, à peindre une large bande blanche sur l'arbre précédant le carrefour.

D'autres signalisations aussi simples et pratiques peuvent servir d'avertissement aux endroits où l'indication prônée ne peut s'appliquer.

* .

Plusieurs observations ont été faites relativement à l'application dans le Luxembourg de la loi du 28 mai 1914 prescrivant des alignements en recul le long des routes.

Au Sénat, l'honorable Ministre a rappelé que le principe de la non-indemnisation des propriétaires des terrains ainsi frappés de la servitude *non ædificandi* résultait de la loi elle-même.

Il a cependant ajouté qu'« il convient de se montrer aussi large que possible dans l'interprétation et l'application de la loi, afin de réduire au minimum les inconvénients qui résultent pour les intérêts particuliers d'une mesure prise dans l'intérêt général. »

* .

Les questions relatives aux réfections des routes, aux travaux des ports et des voies navigables, sont traitées en partie dans le Budget du Ministère des Travaux Publics, en partie dans le Budget des Recettes et Dépenses Extraordinaires. L'étude de ces dernières, si intimement liées à celles qui figurent comme dépenses d'entretien ordinaire, échappe donc à l'examen de la Commission des Travaux Publics. Le même service administratif régit cependant l'ensemble des travaux.

Notre Commission a exprimé le désir, que nous transmettons à qui de droit, de voir un contact plus étroit s'établir entre les Commissions spéciales et la partie du Budget Extraordinaire qui a rapport à leurs Départements.

* .

On nous a demandé d'exposer la question de l'unification éventuelle des services de l'Escaut.

L'honorable Ministre des Travaux Publics a bien voulu, le 8 mai dernier, nous donner les renseignements que voici :

« La seule chose qu'on puisse dire en ce moment, c'est que cette question est soumise à la Commission chargée de l'étude des réformes destinées à assurer une surveillance continue des passes de l'Escaut, laquelle commission comprend des

fonctionnaires des Ponts et Chaussées et de la Marine, ainsi que l'ingénieur en chef du port d'Anvers.

Cette commission a tenu deux réunions depuis son installation le 28 avril. Elle se réunira pour la troisième fois le 7 mai.

Elle procède d'abord à l'enquête dont elle est chargée et ce n'est qu'après cela qu'elle pourra examiner la question des réformes à apporter aux errements actuels quant à la surveillance des passes de l'Escaut.

Rien ne pourrait donc être dit en ce moment au sujet d'une unification éventuelle des services de l'Escaut, à Anvers.

Il importe d'ailleurs de remarquer qu'en ce qui concerne l'Administration des Ponts et Chaussées, ces services sont concentrés dans une seule Direction, celle de l'ingénieur en chef directeur du service spécial de l'Escaut maritime.

Faut-il y ajouter d'autres services dépendant actuellement de l'Administration de la Marine? Telle est la question que la Commission aura à examiner et sur laquelle le Conseil des Ministres aura à statuer. »

*
* *

Les travaux de l'Allée Centrale du Parc du Cinquantenaire ont été l'objet de certaines critiques. Voici les explications qui, à notre demande, nous ont été transmises par le Département.

L'administration avait adjugé pour la somme de 351.394,95 francs les travaux de régularisation du profil en long de l'Allée Centrale entre le bassin Ouest et l'arcade, ainsi que la réfection de la double chaussée de cette allée entre l'entrée du Parc (rue de la Loi) et l'arcade.

La régularisation du profil s'imposait à cause des difficultés et des dépenses d'entretien provoquées par la succession des fortes rampes et des paliers que présentait l'ancien profil.

En cours d'exécution, on s'aperçut que le nouveau profil cachait une partie du soubassement des figures allégoriques adossées aux piliers de l'arcade aux yeux du spectateur se tenant au bas de la rampe unique prévue.

On examina aussitôt le moyen de parer à cet inconvénient et il fut reconnu nécessaire de réduire quelque peu l'inclinaison de ladite rampe de manière à en faire aboutir le sommet tout contre le plan de façade de l'arcade.

Cette modification ayant été décidée, l'Administration jugea qu'au lieu de rétablir les deux chaussées à l'emplacement qu'elles occupaient jadis (l'axe des chaussées aboutissant dans les piliers de l'arcade), il serait préférable de les ripper de façon à les placer exactement dans l'axe des deux arches latérales du monument : la vue de celui-ci en serait considérablement améliorée et les conditions de circulation des véhicules en seraient facilitées de manière très sensible.

Ce déplacement des chaussées et l'abaissement du profil en long font l'objet d'une nouvelle soumission approuvée au montant de fr. 145.479.92 ; les dispositions à réaliser ont été étudiées par M. l'architecte Piron.

Les modifications apportées de la sorte à l'entreprise primitive au montant de fr. 351.394.95 n'entraînent cependant pas pour l'Etat une perte de fr. 145.479.92 : il faut déduire en effet de cette dépense supplémentaire la valeur

des pierres de taille prévues dans l'entreprise primitive que les modifications décidées rendent inutiles en cet endroit et dont le emploi est d'ores et déjà prévu pour d'autres travaux. La valeur de ces pierres de taille est estimée à 120,000 francs environ.

Quant au bassin ouest dont il a été question ci-dessus, sa suppression a été décidée parce que son état exigeait des travaux de réparation extrêmement importants, équivalant à une reconstruction complète, par suite de l'affaissement des galeries souterraines sur lesquelles il était établi. Il sera remplacé par un rond-point de plantes basses.

Reste la question de l'abatage de 6 marronniers bordant la dite allée : cet abatage était nécessaire par suite du déplacement latéral des chaussées, les arbres dont il s'agit se trouvant plantés suivant un alignement qu'englobait le nouvel emplacement destiné aux chaussées. Leur disparition donne à l'ensemble des bâtiments du Cinquantenaire une allure beaucoup plus monumentale.

..

L'an dernier, nous avons attiré l'attention de la Chambre sur la situation des dessinateurs des Travaux Publics.

L'administration, dans sa réponse à nos observations, nous avait signalé que, parmi les avantages réservés à ces agents se trouvait le suivant : « Les dessinateurs peuvent faire toute leur carrière moyennant de subir à l'entrée, le *seul* examen de commis-dessinateur, alors que les commis, doivent participer à *deux* examens (commis et sous-chef de bureau) pour parcourir toute l'échelle d'avancement. »

Depuis la création du grade de sous-chef de bureau dessinateur jusqu'à ce jour, le dit examen n'a jamais été imposé, quoique prévu, M. le Ministre usant toujours des dispositions de l'article 28 de l'Arrêté Royal du 6 avril 1907, ainsi conçu :

Art. 28. — « Pourront être dispensés par le Ministre de l'examen institué par l'article 18, en vue de la promotion au grade de sous-chef de bureau dessinateur, les employés qui auront subi avec succès l'examen de commis-dessinateur. »

C'est ainsi, que les dessinateurs issus de l'examen de 1911, sont aujourd'hui promus sous-chef de bureau dessinateur, sans examen.

Il est bien vrai que lors de l'examen de dessinateur, en 1920, il a été porté à la connaissance des intéressés, par dépêche en date du 23 août 1920, que les candidats au grade de dessinateur qui réussiraient l'épreuve ne seraient pas dispensés de l'examen de sous-chef de bureau dessinateur, prévu à l'article 18 par l'Arrêté Royal précité.

Nous avions tout lieu de supposer, après la réponse que nous avons consignée dans notre rapport, l'an dernier, que le Département renonçait définitivement à modifier la situation existante. Or, la faveur réservée aux dessinateurs leur est retirée ; l'examen de sous-chef de bureau est imposé en 1924, aux dessinateurs issus de l'examen de 1920.

Nous avons cru bon de soumettre au Département les doléances nous parvenues.

Il nous a été répondu que l'affirmation nous faite lors de l'examen du Budget de 1923 n'était que la constatation d'un fait existant à ce moment et non un enga-

gement pour l'avenir; qu'en somme, la faveur d'arriver au grade de sous-chef de bureau sans examen spécial n'avait été réservée qu'aux seuls commis issus du concours de 1911.

Bref, l'intention de l'Administration est formelle et les promotions de sous-chef de bureau dessinateur seront, par une règle désormais générale, subordonnées à l'avenir à la réussite d'une épreuve dont le Ministre règle le programme et les conditions.

Nous devons donc nous incliner devant cette modification d'attitude, puisqu'on en espère des avantages pour le bien du service. C'est ce que nous affirme le Département en signalant que les bons éléments ne doivent pas redouter cette épreuve qui leur fournira, au contraire, l'occasion d'obtenir un avancement plus rapide.

. . .

L'ensemble du Budget des Services des Travaux Publics a réuni une majorité de votes approuvatifs dans toutes les Sections de la Chambre.

La Section centrale, composée des membres de la Commission des Travaux Publics auxquels étaient joints les six rapporteurs des Sections, vous propose, par six voix et trois abstentions, de l'admettre tel qu'il est sorti des délibérations du Sénat.

Le Rapporteur.

FERNAND GOLENVAUX.

Le Président,

LOUIS BERTRAND.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 2 JULI 1924.

BEGROOTING VAN HET MINISTERIE VAN LANDBOUW EN OPENBARE WERKEN VOOR HET DIENSTJAAR 1924 (1).

Tabel B. — DIENST DER OPENBARE WERKEN

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

Voor de diensten der Openbare Werken vraagt de begrooting voor 1924, die door den Senaat werd goedgekeurd, een totaal bedrag aan credieten verdeeld als volgt :

Voor de gewone uitgaven	fr. 81.408.698
Voor de uitzonderlijke uitgaven	11.533.689
Totaal.	fr. 92.942.387

In 1923, bedroegen dezelfde credieten onderscheidenlijk 81.881.940 frank en 2.919.095 frank	fr. 84.801.035
Wat voor 1924 eene verhooging maakt van	fr. 8.141.352

(1) Begrooting, n° 4viii.

(2) *Samenstelling der Bijzondere Commissie :*

- a) De leden der *Bestendige Commissie van Spoorwegen, Posterijen, Telegrafien en Openbare Werken* : de heeren Bertrand, voorzitter, Anseele, Bologne, Bouchery, Brassine, Braun, Cuelenaere, Goetgebuer, Golenvaux, Lemonnier, Pepin, Poncelet, Robyn, Schaetzen, Uytroever en Van Isacker.
- b) *Zes leden door de Afdelingen aangesteld* : de heeren Sinzot, de Montpellier, Ozeray, De Bue, Ramaekers en de Kerchove d'Exaerde.

De vergelijking tusschen de credieten door het Departement van Openbare Werken voor 1924 gevraagd en die voor de drie vorige jaren bekomen, blijft bevredigend.

De begrooting der gewone uitgaven verbetert steeds. Van 91,387,700 frank, in 1921, is zij gedaald op 84,447,390, in 1922, daarna op 81,881,940, in 1923 om dit jaar nog te dalen op 81,408,698 frank.

Wij vinden dus voor 1924 eene vermindering van 483,242 frank op de vorige Begrooting, ofschoon het crediet voor het onderhoud der wegen met een millioen werd verhoogd.

Daarentegen, vinden wij dat de uitzonderlijke uitgaven merkelyk zijn toegenomen. Van 2,919,095 frank, in 1923, zijn zij gestegen, in de ramingen voor dit jaar, op de som van 11,533,689 frank. Het onderzoek der artikelen, die betrekking hebben op de lasten van deze afdeeling der begrooting, zal ons echter deze stijging verklaren.

Bij de uitzonderlijke uitgaven, werden dit jaar vermeld de duurtetoeslagen voor het personeel, bedienden en arbeiders. Zij bedragen 5,403,248 frank en kwamen tot nog toe voor op de begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven. Deze overdracht is een stap vooruit op den weg van de gezondmaking onzer Staatsfinanciën, welken stap de Kamer op prijs zal weten te stellen.

Veel meer, de toekenning van een dertiende maand, als bijkomende vergoeding, en die een nieuwen last oplegt van 1,904,441 frank, werd, krachtens hetzelfde beginsel, gerangschikt onder dezelfde uitgaven.

Voor deze vergoedingen en weddetoeslagen, bevatten de uitzonderlijke uitgaven van het Ministerie van Landbouw en Openbare Werken, ter ontlasting van de begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven, een nieuwen last van 7,307,689 frank.

Het overschot, dat uit credieten bestaat bestemd voor de uitvoering van uitzonderlijke werken, bedraagt eene som van 4,226,000 frank verdeeld als volgt :

Buitengewone werken voor onderhoud, verbetering en inrichting van paleizen, gebouwen en gedenkteekens van den Staat. fr.	2,445,000
Bouwen, inrichten. enz., van gendarmeriekazernen	475,000
Studiecommissie voor de inrichting van den omtrek van Antwerpen, Gent en Brugge	50,000
Leergangen in de Vlaamsche taal	6,000
Baggerwerken in de haven van Zeebrugge.	1,250,000

Hier doen wij opmerken — zooals wij het trouwens in onze vroegere verslagen gedaan hebben — dat de verdeling van de begrooting in gewone en buitengewone uitgaven noodzakelyk is op het stuk van openbare werken.

De uitzonderlijke lasten zijn een onvermijdelijk gevolg van den oorlog. De uitgaven voor de uitvoering van werken, die niet tot de categorie behooren der loopende onderhoudswerken, kunnen niet gerangschikt worden bij de Buitengewone Begrooting : zij zijn inderdaad geen uitbreiding van de toerusting van het land, noch een verrijking van de Natie. Maar men mag hen toch ook niet doen samengaan met de gewone onderhoudswerken, omdat zij zich niet normaal voordoen, omdat zij te wijten zijn aan uitzonderlijke omstandigheden; omdat,

eens uitgevoerd, zij niet meer moeten worden vernieuwd tenzij bij uitzondering.

Wij meenen ook dat het eene gelukkige gelijkstelling is, onder de uitzonderlijke uitgaven de uitgaven te hebben gerangschikt van de verschillende duurtetoeslagen : deze omstandigheden zijn immers voor verandering vatbaar. Daarentegen laat de betrekkelijke bestendigheid dezer uitgaven niet toe ze op de Buitengewone Begrooting uit te trekken. Hare plaats is dus wel bij de uitzonderlijke uitgaven ; zoolang de bepaalde stabilisering der wedden en loonen ze niet overbodig heeft gemaakt, ware hunne inlijving bij de gewone uitgaven niet te billijken.

* *

Wij moeten nu een ander onderscheid maken tusschen de credieten uitgetrokken op de gewone Begrooting van de Diensten der Openbare Werken.

Zooals zij door den Senaat werd goedgekeurd en aan de Kamer overgemaakt, bedraagt zij, gelijk wij hebben gezien, 92,942,387 frank. Deze som volstaat dus om al de kosten van beheer en de loopende of uitzonderlijke uitgaven voor onderhoudswerken, binnen de bevoegdheid van het Departement, te dekken.

In welke mate wordt het geld, ter beschikking van het beheer gesteld, verdeeld over deze lasten?

De credieten voor bestuurlijke uitgaven bedragen fr.	33,292,387
Die voor werken bedragen	57,650,000

Op het eerste zicht mocht het verwondering baren dat de bestuurskosten een belangrijk gedeelte uitmaken ($\frac{2}{5}$ ongeveer) van het totaal der credieten op de Begrooting van Openbare Werken uitgetrokken. Daaruit opmaken dat het personeel blijkbaar te talrijk is, ware uiterst gemakkelijk. Het ware echter eene grove dwaling.

De werken op de gewone Begrooting voorzien zijn *onderhoudswerken*. Zij nemen slechts, voor een gering deel, de bedrijvigheid van het personeel in beslag. Het zijn vooral de werken waartoe besloten werd door de buitengewone begrotingswet en de begrotingswet der verhaalbare uitgaven (voor 1924 bedragen zij 190,000,000 frank) die deze bedrijvigheid in beslag nemen.

Het Departement van Openbare Werken is trouwens het eenige waarvan het personeel afneemt in verhouding tot het personeel vóór den oorlog, zooals blijkt uit de tabel gevoegd bij de Algemeene Toelichting van de Begrooting van Ontvangsten en Uitgaven voor 1924 (n° 4 der *Gedrukte Stukken* der Kamer). Uit deze tabel blijkt dat, vergeleken met dit op 31 Juli 1914, het personeel op 1 Juli 1923 met 3.75 t. h. was afgenomen. Wij vernemen dat, sedertdien, de toestand nog is verbeterd en dat, op 1 Januari 1924, het personeel der Openbare Werken bestond uit 3,376 bedienden tegen 3,603 op 31 Juli 1914, *wat eene vermindering maakt van iets meer dan 6 t. h.*

Dit is een verheugend verschijnsel en het is te hopen dat de inkrimping van het personeel, die met beslistheid bij dit Departement werd ingezet, stelselmatig en hardnekkig zal worden doorgezet. Daarvoor kunnen wij rekenen op de waakzaamheid van den geachten Minister wiens schrandere en krachtdadige actie zich op gelukkige wijze heeft geuit.

Zooals het zich reeds voordeed bij het onderzoek van de Begrooting in den Senaat, werd de aandacht van de Afdelingen der Kamer en van de Commissie gevestigd op het vraagstuk van het onderhoud en de herstelling van ons wegennet.

Onze Belgische wegen over het algemeen — en dit lijdt geen twijfel — bevonden zich in een deerniswekkenden toestand bij den wapenstilstand. De verbetering, die sedertdien is ingetreden, is merkelijk doch nog onvoldoende. De herstellingen, na den oorlog ondernomen, werden overhaast oppervlakkig uitgevoerd; buitendien is de ontzaglijke uitbreiding van het auto-verkeer een oorzaak geworden van spoedige beschadiging der wegen, die aangelegd werden voor minder snel en zwaar vervoer.

Dat is een vraagstuk dat de welvaart van het land aanbelangt en tevens de veiligheid van een meer en meer druk verkeer. Zijn belang is zoo kapitaal dat spoedeischende oplossingen zich opdringen, waarmede — naar onze meening — de bezuinigingspolitiek in ruime mate rekening moet houden.

Wij waren gelukkig te zien dat de geachte Minister van Landbouw en Openbare Werken zijn zorg aan dit vraagstuk heeft gewijd en wij trekken zijn goeden wil volstrekt niet in twijfel. Maar wij zijn zoo vrij te gelooven dat de Regeering deze baanpolitiek niet geheel heeft onderschreven, die nochtans noodzakelijk is voor het leven van eene overbevolkte natie, rijk aan landbouw- en nijverheidsbedrijven en die toeristen en vreemdelingen aantrekt.

Worden geen doortastende maatregelen genomen — en wel onverwijld — dan gaan wij vliegensnel eene groote ramp tegemoet.

Overziet men den omvang van het kwaad, dan hoort men over het algemeen klachten over het auto-verkeer. De officieele kringen laten niet na daarover te weklagen en zelfs, onder voorwendsel de zaak te regelen, te trachten haar tegen te werken. Dit is echter een vergeefsche poging; de vooruitgang, de onvermijdelijke behoeften van eene doortastende hervorming van het verkeer op handels- en nijverheidsgebied worden door zulke kunstmatige sluitboomen niet opgehouden.

Ofschoon wij de eersten zijn om eene betere verkeersregeling te wenschen, zijn wij toch innig overtuigd dat niets de radicale hervorming van onze wegenis kan tegenhouden. Zij is geroepen om het hoofd te bieden aan druk, snel en zwaar verkeer, en moet dus tegen hare taak geheel zijn opgewassen.

De « Royal Automobile Club de Belgique » heeft op eene prachtige wijze het vraagstuk voor de openbare meening gesteld. Ziehier hoe hij den ernst van den toestand omschrijft :

« 1° Het tegenwoordig stelsel van bezuiniging tot het uiterste, is eene dwaling. De wegen worden gehavend met eene snelheid die toeneemt naarmate de slijtage vergroot, en al de uitgestelde herstellingen, onder voorwendsel van bezuiniging, komen in de toekomst veel duurder te staan. De ondervinding heeft geleerd dat de herstellingen van eene beslist slechte baan, in enkele jaren meer kosten dan eene vernieuwing volgens de jongste gegevens van de wetenschap, die door het Beheer van Bruggen en Wegen in al te zeldzame gevallen met welslagen werden toegepast ;

» 2° Het snel vervoer op de baan van sommige waren is eene behoefte van den

tegenwoordigen tijd. Met den straal van bevoorrading der steden uit te breiden zal men de levensduurte doen afnemen.

» De motor-lorry is geen mededinger van den spoorweg, maar zijn hulpkracht; hij brengt hem waren aan die, zonder het mechanisch vervoer, nooit op goedkoopje wijze den spoorweg konden bereiken.

» Dit vervoer, wel te verstaan, moet onderworpen worden aan sommige vereischen van gewicht per as, van banden en snelheid, om de vernieling der openbare wegen te vermijden.

» 3. Het is volstrekt noodzakelijk ter beschikking van de industrieelen en de handelaren banen in goeden staat te stellen om hun toe te laten zonder tijdverlies de hoofdstad en de bijzonderste bedrijvigheidscentra van het land te bereiken.

» 4. De slechte staat der banen legt aan degenen die haar benuttigen overbodige kosten op aan herstelling van materieel, verbruik van brandstof, en legt bovendien grootere krachtsinspanning aan de trekdieren op. De bestrating van een baan kan den trekecoëfficiënt in merkelijke verhoudingen doen schommelen, wat voor gevolg heeft een grooteren invoer van brandstoffen, die schadelijk op onze handelsbalans inwerkt.

» 5. Ten slotte, en vooral in het tijdperk van onzekerheid dat wij doormaken, mag men niet uit het oog verliezen dat de staat van ons banennet van het hoogste belang is voor de landsverdediging. Wij mogen niet vergeten dat op de Marne, zooals te Verduin, het autovervoer Frankrijk heeft gered. »

Ziedaar de toestand duidelijk omschreven. Welke middelen kunnen hem verhelpen ?

De Minister van Landbouw en Openbare Werken heeft die middelen duidelijk en bondig in den Senaat aangegeven :

« Het zal noodig zijn de drukbenuttigde wegen grondig te vernieuwen en wel op zulke wijze dat zij beter worden aangepast aan de nieuwe voorwaarden van het verkeer

» Dit is een werk van langen adem dat in jaarlijksche schijven moet worden uitgevoerd.

» Maar ook moeten maatregelen genomen worden om de vernieuwde of herstelde wegen in goeden staat te houden.

« Om de wegen in goeden staat te houden zijn er tweeërlei maatregelen te treffen :

» 1° Men moet voorbehoedmaatregelen treffen die eene overmatige of al te snelle beschadiging voorkomen ;

» 2° Met een doelmatig en dagelijksch onderhoud moet, om zoo te zeggen, de gewone slijtage worden verholpen. »

Dit programma is uitstekend en uwe Commissie sluit zich daarbij volkomen aan.

Zij kan echter niet nalaten er op te wijzen dat zijne verwezenlijking slechts mogelijk is, zoo grootere credieten ter beschikking worden gesteld van het Departement van Openbare Werken, op de Buitengewone Begrooting voor de volgende dienstjaren.

De drukbezochte wegen vormen de overgrootste meerderheid van ons net ; hun

aantal zal steeds toenemen. Wanneer echter de geachte Minister spreekt over een werk « van langen adem » dat moet worden verricht « in jaarlijksche schijven », dan is zijn herstelprogramma slechts te verwezenlijken zoo het niet al te veel adem vergt en geen al te kleine jaarlijksche schijven.

Onder dit voorbehoud geven wij toe dat de beginselen, waardoor ons beheer zich zal laten leiden, uitnemend zijn.

Groote zorg zal worden besteed aan de keus der nieuwe wijze van bestrating der wegen met groot verkeer en zwaar vervoer. Het zal de bestrating zijn op vaste grondvesten in beton met eene tussenlaag zavel ; gebruik van kleine kasseien, met mortel waaiervormig gemetst ; gebruik van teer en bijproducten als bestrating ; rhoubénite ; solidite ; banen in beton ; in asfalt-tegels ; in gummi-tegels, enz.

Wat de bestaande bestrate banen betreft, sluiten wij ons aan bij den algemeen en voor het oogenblik te volgen regel, tot gedeeltelijke vernieuwing der versleten kasseien door reeds gebruikte, met een streng minimum nieuwe kasseien. In dit opzicht sluiten wij ons geheel aan bij een voorstel in den Senaat gedaan door den heer Demerbe en dat er op neerkomt, in geval van vernieuwing, eene bestrating uit te voeren met nieuwe kasseien over drie of vier meter breedte, met zijstrooken in oude kasseien, die volstaan voor het voorbijsteken. Voor den goeden onderhoud van de vernieuwde banen, en zelfs van de overige, zijn de voorgestelde maatregelen in beginsel uitstekend :

De nieuwe wet op de verkeerspolitie zal de Regeering de noodige wapenen in de hand geven ; de verkeersverordening, die eerlang zal worden uitgevaardigd, zal bovendien een einde stellen aan de misbruiken waarvan onze wegen het slachtoffer zijn. De regelen die het Koninklijk Besluit zal voorschrijven voor de regelmatigheid van het verkeer, het gewicht en de snelheid der voertuigen, den aard en het model der banden der motorlorries, zullen in eene juiste verhouding de slijtage en de beschadiging verminderen die deze vervoermiddelen aan onze beste wegen veroorzaken. Wij koesteren den wensch dat deze voorschriften verstandig en gematigd zullen zijn, zoodat zij de behoeften van een winstgevend verkeer niet zullen tegenwerken.

Maar eens deze maatregelen genomen en toegepast, staat het vast dat de normale slijtage der wegen niet ophouden zal zich regelmatig voor te doen. Het groot aantal motorrijtuigen met verhoogde snelheid zal hen nog meer dan vóór den oorlog beschadigen. Het is niet het gewicht der voertuigen alleen dat schadelijk voor de wegen is. Wij beweren dat de buitengewone snelheid, zelfs van de op lichte veeren hangende rijtuigen, een veel meer te duchten gevaar is voor het wegrukken van de bestrating. Men kan zich daarvan rekenschap geven, met den staat na te gaan waarin zich sommige gedeelten van de Tervuerenlaan bevinden die voor zware voertuigen zijn verboden.

Men moet deze slijtage tegengaan, zooals de geachte Minister in den Senaat zegde, door middel van een gepast stelsel van onderhoud.

Ingaande op den wensch, zoo vaak in beide Kamers uitgedrukt, is het beheer besloten een stelsel toe te passen van onmiddellijke herstelling der beschadigingen aan de banden, zoodra zij zich voordoen.

Hier wordt de taak van de kantonniers, die bedienden zijn welke theoretisch steeds ter plaatse moeten zijn, van het hoogste belang. Van eene nieuwe regeling

van hunnen arbeid, verwacht men het heilmiddel voor de dagelijkse bezwaren waaraan onze wegen onderhevig zijn.

Hun dienst scheen, tot nog toe en naar eenieders meening, weinig winstgevend; hij schijnt zich inderdaad te bepalen bij een ondoelmatig toezicht. Wij beamen dus het besluit van het departement, om de taak van deze agenten te wijzigen : het onderhoud van onze bestratingen heeft er belang bij dat onze kantonniers houweel en schop zouden hanteeren, zooals hunne Fransche collega's het zoo voortreffelijk doen.

De ministerieele omzendbrief van 24 Mei 1921, die de herinrichting van hun dienst voorziet, omschrijft overigens duidelijk hun zending. Reeds in ons vorig verslag, hebben wij dit belangwekkend stuk weergegeven ; wij achten het nuttig er nogmaals een kort uittreksel van te geven :

« Het werk der kantonniers bestaat er hoofdzakelijk in, alleen de kleine dringende werken van gewoon onderhoud uit te voeren.

» Voor de uitvoering der werken van onderhoud mag hen zelfs een of meer werklieden, in de streek aangeworven, toegevoegd worden.

» Ondanks deze toevoeging, moeten de kantonniers zelf de werken blijven doen.

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

Ziedaar dus een uitmuntend programma voor de uitvoering waarvan de geachte Minister van Landbouw en Openbare Werken rekt op de vlijt en de toewijding van deze nederige en, hopen wij, doorgaans nuttige bedienden. Hij wil overigens hun ijver aanmoedigen, en in een onlangs opgemaakt nieuw reglement heeft hij het volgende besluit genomen :

« De kantonniers, die zorgvuldig en regelmatig de kleine herstellingen zullen gedaan hebben, die zij moeten verrichten op de vakken die hun toevertrouwd worden, zullen mogen aanspraak maken op eene premie waarvan het bedrag voor elk bijzonder geval zal vastgesteld worden. »

Als billijken tegenhanger hiervan, heeft de Minister zich tegenover den Senaat verbonden streng op te treden tegenover degenen die hun arbeid verwaarloozen en de bedienden te straffen die, door nalatigheid en onregelmatigheid in de uitvoering van de reglementaire kleine herstellingen, verantwoordelijk zullen gesteld worden voor ernstige beschadigingen in hun kanton vastgesteld.

Zooals er reeds in de Middenafdeeling op gewezen werd, is het onmisbaar voor de volle doelmatigheid van deze voorschriften, dat het noodige materiaal, steenslag, grint, zand, enz. in bestendigen voorraad aanwezig zij. Dit punt schijnt overigens geen te groote moeilijkheid op te leveren.

De technici zijn het nochtans eens om te verklaren dat een bijzondere zorg moet gewijd worden aan de herstelling van de kuilen en andere beschadigingen van onze bestrate wegen. Het is volkomen nutteloos eenige schoppen grint daarvoor uit te storten. De ondervinding heeft geleerd dat eene scherpe uitsnijding het zorgvuldig aanvullen en dammen moet voorafgaan.

Ziehier, als antwoord op een wensch door de Middenafdeeling uitgedrukt, de inlichtingen over de oprichting, de zending en de samenstelling van het onlangs ingestelde Comité der Wegen.

Het Raadgevend Comité der Wegen ingesteld bij ministerieel besluit van 26 November 1923.

Hij is belast « de wegen, die behooren bij de groote Staatsbanen, grondig te onderzoeken, den spoedeischenden aard der herstellingen en verbeteringen en de volgorde voor de uitvoering van deze werken vast te stellen, de beste methoden van aanleg en onderhoud en in 't algemeen alles wat het anleggen en het onderhoud dezer wegen betreft te bestudeeren ». Bij wijze van advies moet het hiervan kennis geven aan den Minister van Landbouw en Openbare Werken.

Bij besluit van den minister Ruzette, dd. 15 Mei 1924, worden aangesteld als leden van dit Comité :

De Algemeene Bestuurder van Bruggen en Wegen, voorzitter van het Comité ;

De Algemeene Bestuurder van Wegen en Burgerlijke gebouwen, onder-voorzitter ;

De Algemeene Opzieners van Bruggen en Wegen belast met algemeen toezicht over de wegen ;

De Algemeene Bestuurder van den dienst der gemeentewegen (Departement van Landbouw).

2° Worden aangesteld om onderscheidenlijk in dit Comité te vertegenwoordigen :

a) Den Minister van Landsverdediging : de kolonel van den staf Cumont, Hoofd van de IV^e afdeeling van den Staf van het leger ;

b) De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen : de heer Caufriez, Algemeen Bestuurder van deze Maatschappij ;

c) De groote steden van het land : de heeren O. Würth, hoofdingenieur der stad Brussel ; Roelands, hoofdingenieur, bestuurder van de wegen der stad Antwerpen en Pellegrin, ingenieur-bestuurder van den dienst der wegen der stad Luik ;

d) De « Royal Automobile Club de Belgique » : hertog d'Ursel, voorzitter van deze club ;

e) De « Touring Club de Belgique » : de heer Duchaine, voorzitter van deze club ;

f) De « Ligue vélocipédique belge » : dokter M. Gyselinck ;

g) De « Fédération motocycliste de Belgique » : baron G. Nothomb, voorzitter van dezen bond ;

h) Het « Comité central industriel » : de heer L. Guinotte, beheerder-afgevaardigde van de « Société des Charbonnages » ;

i) De « Groupement général des industries extractives belges » : de heer Hankar-Urban, beheerder-zaakvoerder van de « Société anonyme des carrières de porphyre de Quenast » ;

j) Den Belgischen nationalen bond van Bouw- en Openbare Werken : de heer R. Dubois, ingenieur, secretaris van den bond ;

k) Den Nationalen Bond der Handels- en Nijverheidsverenigingen van België : de heer J. Vuylsteke, industrieel te Brussel.

3° Den heer Dopp, Onder-bestuurder-technicus bij den centralen dienst van Bruggen en Wegen die belast is met het ambt van secretaris in het Raadgevend Comité der Wegen, zonder stemgerechtigd te zijn.

. . .

In den loop van ons onderzoek in de Commissie, werd er op gewezen dat ernstige ongevallen zich op talrijke kruiswegen hebben voorgedaan. Seinborden ontbreken dikwijls.

Het gevaar is bijzonder groot als de wegen rechtvallend kruisen. Hetzelfde geldt als een buurttram over den weg rijdt; auto's en voertuigen kunnen zijdelings gevat worden.

Het is wenschelijk dat die gevaarlijke plaatsen zorgvuldig worden aangewezen en dat praktische seintoestellen tot de noodzakelijke voorzorgen leiden.

Op dit gebied werd in den Senaat een belangwekkend voorstel gedaan dat gemakkelijk en met geringe kosten zou kunnen toegepast worden voor de talrijke wegen waarlangs boomen staan. Het bestaat hierin, te doen zooals in Nederland, waar een breede witte band geschilderd wordt op den boom vóór den kruisweg.

Andere seinen, even eenvoudig als praktisch, kunnen als waarschuwing dienen op plaatsen waar voormeld middel niet kan aangewend worden.

. . .

Verscheidene opmerkingen werden gemaakt betreffende de toepassing in de provincie Luxemburg der wet van 28 Mei 1914, die de rooilijn, langs de banen, meer achteruit voorschrijft.

In den Senaat, heeft de Minister er aan herinnerd, dat het beginsel van de eigenaars der aldus met dienstbaarheid *non oedificandi* geslagen gronden niet te vergoeden, voortspruit uit de wet zelf.

Hij heeft er nochtans aan toegevoegd, « dat het behoort de wet zoo ruim mogelijk te verklaren en toe te passen om de moeilijkheden, die voor de private belangen voortspruiten uit een maatregel genomen ten bate van het algemeen belang, tot een minimum te herleiden. »

. . .

De vragen betreffende de herstelling der banen, de werken aan de havens en bevaarbare waters worden gedeeltelijk behandeld in de Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken en gedeeltelijk in de Begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven.

De studie dezer laatste, die in zoo nauw verband staan met deze die voorkomen als uitgaven voor gewoon onderhoud, ontsnapt dus aan het onderzoek van de Commissie voor Openbare Werken. Dezelfde bestuurlijke dienst beheert echter de werken in hun geheel.

Onze Commissie heeft den wensch uitgedrukt, — dien wij overmaken, — meer samenvoeling te zien ontstaan tusschen de Bijzondere Commissiën en het gedeelte van de Buitengewone Begrooting dat bij hunne departementen behoort.

Men heeft ons gevraagd de quaestie betreffende de gebeurlijke gelijkmaking der Schelddiensten uiteen te zetten.

De Minister van Openbare Werken heeft ons op 8 Mei jl. de volgende inlichtingen verstrekt :

« Alles wat men thans kan zeggen is, dat deze vraag onderworpen is aan de Commissie belast met de studie der hervormingen die voor doel hebben een bestendig toezicht over de vaarwaters van de Schelde uit te oefenen en waarvan sommige ambtenaren van Bruggen en Wegen en van het Zeewezen, alsook de hoofdingenieur van de Antwerpsche haven, deel uitmaken.

» Deze commissie vergaderde tweemaal sedert hare instelling op 28 April. Zij komt voor de derde maal bijeen op 7 Mei.

» Zij doet eerst het onderzoek waarmee zij gelast is en alleen daarna zal zij zich kunnen bezighouden met het vraagstuk der hervorming van het toezicht op de vaarwaters van de Schelde.

» Op dit oogenblik, zou dus niets kunnen medegedeeld worden over de gebeurlijke gelijkmaking der Schelddiensten te Antwerpen.

» Er dient daarbij te worden aangemerkt, dat op het stuk van het Beheer van Bruggen en Wegen, deze diensten onder eenzelfde Directie zijn samengebracht, dat van den hoofdingenieur-bestuurder van den bijzonderen dienst van de Schelde-zeevaart.

» Moeten hierbij andere diensten gevoegd worden, die thans bij het Zeewezen behoren? Deze vraag zal de Commissie moeten onderzoeken en de Ministerraad zal er moeten over beraadslagen. »

De werken aan de middenlaan van het Jubelpark werden eenigermate gegispt. De volgende verklaringen kwamen ons toe op onze aanvraag van het Departement :

Het beheer had voor eene som van 351,394.95 frank de werken toegewezen voor het rechte trekken in de lengte van de middenlaan tusschen de Westerkom en den cereboog, alsook de herstelling van de dubbele baan van deze laan tusschen den ingang van het Park (Wetstraat) en den cereboog.

Het aanleggen van deze rooilijn drong zich op wegens de moeilijkheden en de groote kosten veroorzaakt door de sterke hellingen en de trappen van het vroegere profiel.

In den loop van de uitvoering, stelde men vast dat het nieuwe profiel een gedeelte van de onderstukken der allegorische figuren, tegen de pijlers aangebracht, aan het oog verborg indien men zich plaatste aan den voet van de eenige ontworpen helling.

Dadelijk werd het middel nagestreefd dit euvel te verhelpen en het werd noodig bevonden de helling te verminderen derwijze dat het hoogste gedeelte er van kwam tot tegen den gevel van den cereboog.

Deze wijziging besloten zijnde, meende het Beheer, dat in plaats van de twee wegen terug aan te leggen op hun vroegere plaats (de middellijn der wegen kwam uit op de pijlers van den boog), het verkieslijk was ze te herleggen ten

einde ze juist te brengen in de middellijn van de twee zijbogen van het gebouw : het gezicht op dit laatste zou zeer verbeterd worden en het verkeer voor de voertuigen zou er zeer door vergemakkelijkt worden.

Deze verplaatsing van de wegen en de verlaging van het profiel in de lengte zijn het voorwerp van een nieuwe uitschrijving goedgekeurd tot een bedrag van fr. 145,479.92 ; de voorwaarden die moeten verwezenlijkt worden werden uitgestudeerd door den bouwmeester Piron.

De wijzigingen die derwijze moesten gebracht worden aan de oorspronkelijke onderneming ten beloope van fr. 351,394.93, veroorzaken echter aan den Staat geen verlies van fr. 145,479.92 : van die aanvullende uitgave moet inderdaad de waarde afgetrokken worden van de blauwe steenen voorzien in het oorspronkelijke ontwerp, die de besliste wijzigingen op deze plaats overbodig maken en waarvan het gebruik reeds elders verzekerd is. De waarde van die blauwe steenen wordt op ongeveer 120,000 frank geraamd.

Wat de hooger bedoelde waterkom betreft, tot hare afschaffing werd besloten daar zij zeer belangrijke herstellingswerken vereischte, overeenkomende met een volledig nieuwen opbouw wegens de verzakking der ondergrondse gangen waarop zij aangelegd is. Zij wordt vervangen door een rond-punt met lage gewassen.

Blijft het vellen van zes kastanjelaars langsheen de laan : dit werd noodig door de zijdelingsche verplaatsing van de wegen, daar bedoelde boomen stonden in een rooilijn die viel binnen de nieuwe ruimte voor de wegen voorzien. Hunne verdwijning geeft aan de gebouwen van het Jubelpark in hun geheel een veel voornamer uitzicht.

*
*
*

Verleden jaar hebben wij de aandacht van de Kamer gevestigd op den toestand der teekenaars bij de Openbare Werken.

In zijn antwoord op onze aanmerkingen, had het Beheer ons medegedeeld dat deze bedienden, onder meer, het volgend voordeel genieten : « de teekenaars kunnen gansch hun volgende loopbaan maken op voorwaarde bij de intrede het *eenig* examen van teekenklerk te ondergaan, terwijl de klerken aan *twee* examens moeten deel nemen (klerk en onderbureeloverste) om heel de bevorderingsladder te beklimmen. »

Sedert de instelling van den graad van onder-bureeloverste-teekenaar tot heden, werd bedoeld examen, hoewel het voorzien was, nooit opgelegd en de Minister nam telkens de bepalingen te baat van artikel 28 van het Koninklijk besluit van 6 April 1907, luidende :

Art. 28. — « Kunnen door den Minister van het examen, bij artikel 18 ingesteld, ontslagen worden, met het oog op de bevordering tot den graad van onder-bureeloverste-teekenaar, de beambten die het examen van klerk-teekenaar met goed gevolg hebben doorstaan ».

Alzoo werden de teekenaars, geslaagd in de proef van 1911, heden tot onder-bureeloverste-teekenaar bevorderd zonder examen.

Weliswaar, werd bij het examen van teekenaar, in 1920, aan de betrokkenen ter kennis gebracht door ministerieel schrijven van 23 Augustus 1920, dat de kandidaten voor den graad van teekenaar, die in de proef zouden slagen, niet

ontslagen zouden zijn van het examen van onder-bureeloverste-teekenaar, voorzien bij artikel 18 van voormeld Koninklijk besluit.

Na het antwoord dat wij verleden jaar in ons verslag opgeteekend hebben, meenden wij te mogen veronderstellen dat het departement er bepaald van afzag den bestaanden toestand te wijzigen. Het voordeel aan de teekenaars voorbehouden, werd hun echter onttrokken; het examen voor onder-bureeloverste wordt in 1924 opgelegd aan de teekenaars geslaagd in het examen van 1920.

Wij meenden de klachten, die ons hier aangaande toekwamen, aan het departement te moeten overmaken.

Ons werd geantwoord dat de verklaring, die ons werd gegeven bij het onderzoek der Begrooting van 1923, slechts de vaststelling was van een feit dat alsdan bestond en niet een verbintenis voor de toekomst; dat eigenlijk de gunst: den graad van onderbureeloverste te bereiken zonder bijzondere proef, alleen voorbehouden was geworden aan de klerken geslaagd in het examen van 1911.

Kortom, de bedoeling van het Bestuur is formeel en de bevorderingen tot onderbureeloverste-teekenaar zullen door een voortaan algemeen regel *in de toekomst* afhangen van het slagen in eene proef waarvan de Minister het programma en de voorwaarden regelt.

Wij moeten dus genoeg nemen met die verandering van doenwijze, vermits men hoopt dat zij den dienst zal ten goede komen. Dit wordt ons bevestigd door het Departement, dat er op wijst dat de goede elementen die proef niet moeten vreezen, die hun integendeel in de gelegenheid zal stellen een snellere bevordering te verkrijgen.

* *

De Begrooting van de Diensten der Openbare Werken heeft in haar geheel in al de Afdeelingen van de Kamer een meerderheid verworven.

De Middenafdeeling, samengesteld uit de leden der Commissie voor de Openbare Werken, waarbij de zes verslaggevers der Afdeelingen waren gevoegd, stelt u met zes stemmen en drie onthoudingen voor de Begrooting aan te nemen zooals ze ons door den Senaat werd overgemaakt.

De Verslaggever,

FERNAND GOLENVAUX.

De Voorzitter,

LOUIS BERTRAND.

