

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 FÉVRIER 1928.

Budget DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1928 (1).

RAPPORT
FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. de PIERPONT.

MESSEURS,

Le budget du Ministère des Travaux publics, tel qu'il est présenté par le Gouvernement se clôture :

en dépenses ordinaires par . . .	155,532,236 francs.
en dépenses exceptionnelles par . .	7,061,000 francs.
soit en tout. . .	162,593,236 francs.

Comparativement au budget de l'exercice précédent, les dépenses ordinaires ont augmenté de 67,705,918 francs, les dépenses exceptionnelles ont diminué de 27,854,414 francs, soit donc, pour l'ensemble des dépenses ordinaires et exceptionnelles, une augmentation totale de 39,851,504 francs.

Les chiffres qui nous sont soumis concernant les traitements du personnel seront toutefois majorés des sommes nécessaires pour l'application du barème de la récente péréquation.

Il y a lieu de savoir gré au Gouvernement de cette augmentation considérable des crédits mis à la disposition de l'honorable Ministre des Travaux Publics, car elle a uniquement pour but de lui permettre d'instaurer un meilleur régime d'entretien des routes de l'Etat et de prendre les mesures nécessaires pour la restauration des bâtiments civils.

(1) Budget, n° 41^x.

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

1° des membres de la Commission des Travaux publics et des Routes : MM. Hallet, président; Golenvaux et Lemonnier, vice-présidents; Brunfaut, et Delacollette, secrétaires; Anseele, Boeckx, Boens, Brusselmans, Defaux, Delor, de Wouters d'Oplinter, Fischer, Housiaux, Hubin, Lepoivre, Merget, Reynaert, Uytroever, Van Acker (Achille), Van Caenegem, Winandy.

2° de six membres nommés par les sections : MM. Rombauts, de Pierpont, de Gérardon, De Bruycker, Brassinne, Delattre.

Si le projet de budget affecte, en ce qui concerne la voirie, la même forme et à peu près les mêmes libellés que ceux des budgets précédents, cela ne signifie pas que les errements suivis autrefois continueront à se pratiquer et que l'on verra se prolonger encore cette année la misère de nos routes, causée, il faut l'avouer, par la situation précaire des finances de l'État. Ce qu'il importe d'analyser dans un budget, nécessairement sobre quant à sa rédaction, c'est le montant des crédits inscrits en regard de chacun des articles : or, les chiffres prévus au service de la voirie laissent pressentir une directive nouvelle et l'exécution d'un plan de réformes salutaires.

Nous constatons, en effet, que le total des crédits relatifs à l'entretien des routes de l'État s'élève pour 1928 à 66.900.000 francs (art. 9, 10 et 11), alors que celui de l'exercice précédent atteignait seulement 37.974.300 francs, y compris une somme de 40 millions inscrite dans la suite par crédit spécial à la demande des maîtres carriers, en vue d'enrayer le chômage ; la différence au profit du présent exercice est donc de 28,925,700 francs.

Il nous semble inutile de justifier cette très sérieuse majoration qui, bien que tardive, sera accueillie avec faveur par tous les usagers de la route, et spécialement par les industries qui, directement ou indirectement, tirent en partie leur prospérité du bon état de la voirie.

Au surplus, quelque élevés qu'ils paraissent, ces crédits d'entretien des routes sont encore inférieurs à ceux qu'il conviendra logiquement de prévoir dans l'avenir : l'Administration des Ponts et Chaussées, dans une note produite à la Commission chargée en 1927 d'étudier la création d'un Office des routes, a en effet estimé qu'un crédit annuel de 92.000.000 de francs sera indispensable pour assurer l'entretien convenable du réseau routier, lorsque celui-ci sera remis en bon état de viabilité ; cette condition n'étant pas encore actuellement remplie, l'État pourra, à l'aide d'un crédit moins élevé, subvenir au cours du présent exercice à l'entretien *normal* de la partie réfectionnée.

On ne peut donc se défendre d'exprimer le vœu de voir le Gouvernement continuer sans parcimonie dans l'avenir à proportionner aux besoins réels des routes les crédits affectés à leur entretien.

*
* *

Le libellé du budget n'indiquant pas les méthodes au moyen desquelles l'Administration des Ponts et Chaussées entend assurer ce travail, nous avons pu obtenir auprès d'elle des renseignements très précis qui démontrent que tous les progrès réalisés dans la technique routière sont suivis pas à pas et aussitôt expérimentés.

Bien que le pavage soit à recommander sur les routes à trafic intense, l'expérience a prouvé que, dans certaines conditions de situation et de roulage, il n'est pas indispensable de recourir à ce procédé extrêmement onéreux, et qu'un empierrement ordinaire, dit macadam à l'eau, peut parfaitement se maintenir de longues années à condition d'être protégé par des enduits au goudron ou au bitume, ou encore par un cuirassement superficiel à base de ciment. Des essais de ces procédés ont été faits en divers points du pays, et le rude hiver que nous traversons, avec ses alternatives brusques de gel et de dégel, constituera la pierre de touche permettant d'apprécier définitivement lesquels de ces procédés peuvent le mieux convenir pour notre climat.

Il paraît acquis, dès à présent, que les enduits au goudron et au bitume se

Comportent très bien en général ; aussi l'Administration se prépare-t-elle à les utiliser dans la plupart des cas.

Pour ce qui est des pavages, l'Administration renonce définitivement au remplacement partiel des pavés chaque année sur de faibles longueurs, système qui à aucun moment — une section étant toujours en réfection — ne donnait une route satisfaisante dans toute son étendue. Elle entend renouveler en une fois entre deux localités le pavage complet d'une route défectueuse et ensuite en assurer l'entretien par la surveillance continue et par le relèvement aux flaques et ornières, ainsi que par le remplacement immédiat des pavés brisés. Elle compte aussi donner une grande extension au système de pavage dit « Kleinpflaster », c'est-à-dire des petits pavés sur fondation rigide.

Mais les méthodes, si bonnes soient-elles, ne valent que par les hommes qui les appliquent, et en matière d'entretien des routes, il est essentiel que l'Administration puisse disposer d'un nombre suffisant de cantonniers laborieux aimant leur route et assidus à leur travail.

Par suite des restrictions budgétaires on a été amené à réduire le nombre des cantonniers et, par conséquent, à augmenter considérablement la longueur moyenne de leur section. Cette mesure a produit de détestables résultats, car les cantonniers se sont trouvés devant une tâche beaucoup au-dessus de leurs forces et se sont alors bornés, la plupart tout au moins, à un rôle de surveillance et de police.

Eu égard à la majoration des crédits mis à sa disposition, l'Administration étudie en ce moment une refonte complète du service, question plus complexe qu'il ne semble à première vue.

Faut-il créer des chefs-cantonniers investis de la mission de police et de la surveillance des cantonniers chargés de l'entretien de la route ; ou bien faut-il placer les cantonniers à la tête d'équipes d'ouvriers temporaires recrutés localement ; ou bien faut-il simplement augmenter le nombre des cantonniers, diminuer leurs sections et stimuler leur zèle en leur allouant des primes suivant le bon entretien de leur canton ? Ce dernier système, adopté il y a quelque dix ans par la Députation permanente de la province de Namur, donne en ce qui concerne les routes dépendant de cette administration d'excellents résultats. Il a nos préférences. Chaque cantonnier a la responsabilité d'une section de route, dont le bon entretien lui vaut une prime variant de 500 à 1,500 francs.

Quoi qu'il en soit, si les divers systèmes devaient être prudemment examinés avant toute décision, maintenant que les crédits le permettent, la réorganisation du service s'impose sans aucun retard si l'on veut conserver en bon état notre grande voirie.

Notez, toutefois, que l'entretien des routes réfectionnées à l'aide de procédés spéciaux, tels que tarmac, novomac, solidilite, etc, reste à charge de de l'entrepreneur pendant dix ans et qu'en conséquence les cantonniers de ces chaussées ne peuvent remplir qu'un rôle de surveillance et de police.

L'Administration veillera à fournir aux cantonniers les outils et matériaux nécessaires à l'accomplissement de leur mission ; si jusqu'ici ce point a laissé à désirer, la cause en est dans la pénurie des ressources dont elle disposait. L'avenir, moins sombre à ce point de vue, laisse espérer que dorénavant les cantonniers, recevront à temps pierrailles et accessoires leur permettant de combler immédiatement les « nids de poules » et ornières ; l'intervention de

l'agent-voyer s'impose dès qu'apparaît la déformation de la chaussée, et non lorsque la route est irrémédiablement défoncée.

Afin de faciliter la mission de ses fonctionnaires et agents de province, l'Administration vient de procéder à une certaine décentralisation en autorisant les ingénieurs en chef-directeurs à engager certaines menues dépenses sans l'autorisation préalable du Ministre. C'est là une heureuse innovation qui fera gagner beaucoup de temps en toute circonstance et qui, dans bien des cas, permettra de résoudre promptement des difficultés que le moindre retard pourrait aggraver. Il est à souhaiter que cette mesure soit étendue et que le chiffre de dépenses ainsi autorisé soit relevé, l'intervention de l'ingénieur en chef-directeur constituant une garantie très suffisante contre les abus.

* *

Nous pensons devoir dire un mot des plantations routières qui sont à la fois l'ornement de nos chaussées, un excellent guide pour le voyageur par temps sombre ou de brouillard, et un revenu important pour l'Etat.

Vouloir confier à d'autres mains la création et l'entretien des plantations routières de l'Etat, ainsi qu'on l'a proposé en diverses circonstances, serait, nous semble-t-il, une erreur. Le personnel des Ponts et Chaussées qui s'occupe de cette matière y a acquis une réelle expérience ; plusieurs agents ont publié, sur cette question, des études très intéressantes et parfaitement documentées : je citerai particulièrement M. l'Inspecteur général Berger dont les avis font autorité, et M. le chef de bureau Aigret, auteur de l'ouvrage bien connu *Plantations le long des routes de l'Etat en Belgique*.

Les fonctionnaires des Ponts et Chaussées, connaissent par leur état le climat régional, le sous-sol et les conditions physiques de la route ; ils ne cessent de parcourir celle-ci dans l'exercice de leur mission et ont ainsi l'occasion d'observer l'état et les besoins des plantations d'alignement sans être astreints pour cela à des déplacements spéciaux ; y substituer une autre administration entraînerait la désignation d'un personnel spécial et il serait certainement désavantageux à tout point de vue de faire dépendre la route et ses dépendances de deux autorités différentes.

Mais, tout en laissant aux Ponts et Chaussées le soin de planter et d'entretenir les arbres d'alignement, nous exprimons le vœu que les fonctionnaires de cette Administration se mettent en rapport avec celle des Eaux et Forêts, chaque fois qu'il s'agit d'établir une plantation nouvelle afin de profiter des connaissances de ces derniers et de s'entourer de toutes les garanties de réussite.

La maladie des ormes, qui a ravagé irrémédiablement ces plantations, paraît heureusement à son déclin. Malgré les recherches des spécialistes en la matière, tant en Belgique qu'à l'étranger, le remède reste à trouver. Il nous est revenu que l'Administration a essayé sans succès l'application d'un procédé auquel on attribuait le pouvoir de guérir les arbres malades et de préserver les sujets sains ; très coûteux, ce procédé n'a donné aucun résultat favorable.

* *

La *signalisation* des routes, autre problème dont l'importance est grande, appelle aussi toute diligence : nous formons le vœu qu'un système pratique et uniforme soit adopté pour toutes les routes de l'Etat et conseillé aux

Administrations provinciales et communales moyennant, pour celles-ci, une légère divergence par exemple dans la couleur du poteau; tous les pays limitrophes de la Belgique ont depuis longtemps très judicieusement résolu cette question et il conviendrait de nous inspirer de leurs méthodes.

Dans un rapport sur le projet de budget pour l'exercice 1927, notre honorable collègue M. Golenvaux avait exprimé le désir de voir maintenir en fonctions le Comité consultatif des Routes, organisme au sein duquel les usagers des routes trouvaient l'occasion et le moyen de faire connaître leurs desiderata et de prendre connaissance des grands projets de l'administration.

L'arrêté royal du 24 décembre 1927 nous semble donner toute satisfaction à ce vœu puisqu'il crée pour remplacer le Comité consultatif des Routes un organisme nouveau, le Conseil Supérieur de la Route, doué d'attributions sensiblement plus étendues que le Comité et réunissant en son sein des délégations représentant plus adéquatement encore tous les intérêts qui s'attachent à la route; entretien, signalisations, plantations seront donc aussi de sa compétence et il n'est pas douteux que son intervention ne soit des plus favorable à la réalisation de progrès nouveaux.

Au cours des séances tenues par votre Commission spéciale en vue de l'examen du budget des Travaux Publics, une série de questions relatives au budget des Dépenses extraordinaires et des Grands Travaux ont été soulevées: il ne nous appartient pas de nous y attarder. Un échange de vues eut lieu, entre autres, sur le meilleur système à adopter pour la réfection des routes: on peut dire qu'en tenant compte des facteurs, coût d'établissement, coût d'entretien, nature et intensité du trafic, il y a lieu d'assigner à chaque type de revêtement un rôle utile, mais la détermination précise de toutes les circonstances influant sur la tenue et la durée d'un revêtement est le plus souvent d'une complexité telle qu'il n'est guère possible d'émettre un avis aussi généralisé.

Les soins à donner aux accotements de la chaussée en vue du bon écoulement des eaux doivent être l'objet d'une vigilance continue.

Il convient de veiller particulièrement au parfait état d'entretien des voies d'accès vers la frontière française, hollandaise et grand-ducale, et ce en vue d'attirer la clientèle touristique vers notre pays.

L'application du contrat américain fut envisagée comme avantageuse parfois, lorsqu'il s'agit de contrat d'entretien à long cours et seulement en ce qui concerne les salaires.

*
**

Le point de savoir si l'Etat prendra à sa charge la construction sur la rive droite de la Meuse d'un accès au pont de Heer-Agimont a de nouveau, cette année, retenu l'attention et l'éventualité d'une solution par mesure exceptionnelle a reçu l'accueil le plus bienveillant; l'attitude de l'Administration de rejeter toute proposition d'une nouvelle intervention est vraiment trop radicale; l'exécution de ce travail aura l'heureux résultat de mettre en contact de nombreuses communes des deux rives du fleuve, et, sans hésitation, il doit être considéré d'intérêt général. Il en est de même du redressement, à peu de distance de ce pont, de la route de l'Etat dans la traversée d'Hermeton.

Un vœu fut exprimé de voir la totalité des taxes frappant l'automobilisme affectée à l'entretien et à la réfection de la voirie.

*
**

Qu'il nous soit permis de regretter une conséquence de la restriction très judicieuse par raison d'économie des cadres de l'Administration des Ponts et Chaussées : bon nombre de fonctionnaires sont arrêtés définitivement dans leur carrière et parmi eux, les meilleurs peut-être, seront tentés de quitter l'Administration; l'examen de mesures transitoires paraît s'imposer dans l'intérêt même de cet important service.

*
**

Passant en revue les différents postes du budget relatifs aux voies navigables, votre Commission spéciale s'est émue des dangers auxquels sont exposés certains agents de ce service, spécialement ceux des écluses de la Meuse.

Des modifications techniques aux dispositifs des barrages, la suppression du type à fermettes, seraient à souhaiter; elles sont à l'étude en dessous de l'écluse de Ben-Ahin, mais entre Givet et Ben-Ahin les barrages à fermettes actuels seront maintenus.

On peut constater, d'autre part, que le récent cahier des charges relatif à la construction sur la Meuse, à Liège, du barrage mobile de Mousin avec pont-accolé, prévoit une fermeture de chacun des six pertuis par une vanne Stonez ou roulante.

L'éclairage électrique des barrages à l'aide de grosses lampes projetant une lumière étendue, a certainement apporté une sérieuse amélioration à la situation entre autres aux écluses de la Meuse namuroise, mais un crédit sera seulement porté au budget prochain pour son installation aux barrages de la province de Liège.

Quoi qu'il en soit, les éclusiers barragistes et barragistes-adjoints de la Meuse surtout, sont astreints à un travail extraordinairement périlleux; il y a quelques mois, une statistique de ceux qui ont été victimes de leur devoir au cours des dernières années fut dressée : elle a prouvé, chiffre stupéfiant, que 70 p. c. des agents avaient péri dans le fleuve; les manœuvres des barrages, la nuit comme le jour et par tous les temps, et les aptitudes que nécessitent le maintien en bon état et certaines réparations de l'outillage permettent assurément de considérer, tout au moins les agents de la Meuse, comme des spécialistes qui méritent de constituer une catégorie spéciale dans le classement des fonctionnaires de cette administration.

L'arrêté royal du 19 mars 1920, inspiré par cette situation, avait créé un cadre d'éclusiers barragistes et d'éclusiers barragistes-adjoints comprenant trois catégories :

1^{re} catégorie : Meuse.

2^e catégorie : Sambre.

3^e catégorie : Haut-Escaut, Lys, Canaux.

La péréquation de 1924 ne tint pas compte de ce classement et en adopta un autre qui eut pour résultat de léser gravement et de décourager ces excellents fonctionnaires; il en fut de même à l'occasion de la dernière péréquation; il y a une véritable question de justice à leur rendre ce qu'ils avaient si équitablement conquis; le cours de la Meuse liégeoise et namuroise représente 23 écluses et environ 80 agents.

*
**

La signalisation des crues doit aussi attirer l'attention de l'Administration; une liaison téléphonique est réalisée entre l'écluse des Quatre Cheminées (française)

et celle d'Hastière (belge), et un accord est intervenu entre les services belge et français au sujet des communications à échanger.

Tous les postes de la ligne télégraphique semi-directe de la Meuse ont été pourvus du téléphone.

Des instructions, nous a-t-il été dit à l'Administration Centrale, précisent pour chacun de ces postes les cotes d'eau à partir desquelles les administrations communales intéressées doivent être prévenues deux fois par jour de la marche de la crue.

Dès que la crue devient menaçante, le service des Ponts et Chaussées de Liège transmettra tous les jours, avant 18 h. 30 à la société « Radio Belgique » divers renseignements sur l'allure de la crue ainsi que les prévisions pour la nuit. Ces renseignements seront diffusés par T. S. F.

Pour réaliser le service d'annonce des crues, les observations pluviométriques ont été réorganisées et divers postes nouveaux ont été créés; une adjudication aura lieu sous peu en vue de l'équipement d'une soixantaine de postes. Dans le même but il a été procédé à des observations hydrométriques : 7 fluviographes ont été commandés; leur fourniture entraînera une dépense de 70,000 francs. Ils seront établis sur la Semois, sur la Lesse, sur le Viroin, sur l'Ourthe luxembourgeoise, sur l'Amblève, sur la Vesdre et sur l'Ourthe liégeoise. Des cellules enregistreuses à placer aux divers barrages sont à l'étude.

Malgré ces nombreux et intéressants renseignements concernant les améliorations de service, nous restons perplexes en ce qui concerne les indications rapides qui doivent nous venir d'au delà la frontière et ce sont les plus importantes pour la Haute-Meuse; nous demanderons à l'Administration de bien vouloir tenter de nouvelles démarches pour en assurer la rapidité.

**

Une note annexe au budget indique dans le détail l'emploi très judicieux des 2,400,000 francs d'augmentation de crédit pour dépenses exceptionnelles aux bâtiments civils.

Qu'il nous soit permis d'attirer l'attention sur les mesures à prendre en vue de protéger les musées nationaux contre l'incendie; ils contiennent des richesses artistiques et scientifiques dont notre pays peut s'enorgueillir et qui jouissent d'une réputation mondiale. Nous regrettons vivement l'autorisation accordée, il y a deux ans environ, d'établir une usine à parfums chimiques à très peu de distance des musées Wiertz et d'histoire naturelle; une explosion à cette usine pourrait avoir les pires conséquences et des moyens de protection nous paraissent s'imposer. {

**

C'est sous le bénéfice de ces observations que votre Commission spéciale propose à la Chambre de voter le budget du Ministère des Travaux Publics tel qu'il est présenté par le Gouvernement.

Le Rapporteur,

E. DE PIERPONT.

Le Président,

MAX HALLET.



(8)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 9 FEBRUARI 1928.

Begrooting VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET DIENSTJAAR 1928 (1).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER de PIERPONT.

MIJNE HEEREN,

Zooals de Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken door de Regeering wordt voorgesteld, sluit zij als volgt :

Gewone uitgaven	155,532,236 frank
Uitzonderlijke uitgaven	7,061,000 frank
Te zamen.	162,593,236 frank.

Vergeleken met de Begrooting van het voorgaande dienstjaar, boekt men voor de gewone uitgaven eene vermeerdering van 67,705,918 frank, en voor de uitzonderlijke uitgaven, eene vermindering van 27,854,414 frank ; gewone en uitzonderlijke uitgaven te zamen genomen, komt men dus tot eene verhooging van 39,851,504 frank.

De cijfers der ons voorgelegde begrooting, betreffende de jaarwedden van het personeel, zullen echter verhoogd worden met de vereischte sommen voor de toepassing van het barema der jongste perequatie.

Men moet de Regeering dank weten, wegens deze aanzienlijke verhooging der credieten welke zij ter beschikking stelt van den achtbaren Minister van Openbare Werken ; immers deze credieten hebben enkel ten doel den Minister in staat te stellen de Staatsbanen beter te onderhouden en de vereischte maatregelen te treffen voor het herstellen der burgerlijke gebouwen.

Biedt, wat de wegen betreft, het begrootingsontwerp denzelfden vorm en schier dezelfde bewoordingen als de voorgaande begrootingen, dan beteekent

(1) Begrooting, n° 41x.

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

1° de leden van de Commissie voor de Openbare Werken en de Wegen : de heeren Hallet, voorzitter ; Golenvaux en Lemonnier, onder-voorzitters ; Brunfaut et Delacollette, secretarissen ; Anseele, Boeckx, Boens, Brusselmans, Defaux, Delor, de Wouters d'Oplinter, Fischer, Housiaux, Hubin, Lepoivre, Mergel, Reynaert, Uytroever, Van Acker (Achille), Van Caenegem, Winandy.

2° zes leden door de afdelingen benoemd : de heeren Rombauts, de Pierpont, de Gérardon, De Bruycker, Brassinne, Delattre.

zulks niet dat men zal te werk gaan zooals vroeger en dat dit jaar onze banen nog in denzelfden ellendigen toestand zullen verkeeren, zooals dit totnogtoe het geval was wegens den neteligen staat van 's Lands financiën. Wat in eene begrooting, die noodzakelijkerwijs bondig is in haar opstel, vooral dient ontleed te worden, is het bedrag der credieten op elk der artikelen uitgetrokken : nu, de cijfers welke voor den dienst der wegen zijn voorzien, laten een nieuwen leiddraad vermoeden en de uitvoering van een plan met heilzame hervormingen.

Wij stellen inderdaad vast, dat de credieten tot het onderhoud der Staatsbanen voorzien, voor het jaar 1928, de som van 66.900,000 frank bedraagt (art. 9, 10 en 11), terwijl dat cijfer slechts 37,974,300 frank bedroeg voor het voorgaande dienstjaar, met inbegrip zelfs van 10 miljoen die, bij wijze van een speciaal crediet, door de groevenmeesters aangevraagd, werden toegestaan om de werkloosheid te verhelpen; feitelijk bekomt dit dienstjaar dus 28,925,700 frank meer.

Het schijnt ons overbodig toe, deze zeer ernstige verhooging te verantwoorden; ofschoon laattijdig, zal zij met vreugde onthaald worden door al wie op de baan moet komen en inzonderheid door de nijverheidsbedrijven wier bloei, rechtstreeks of onrechtstreeks, gedeeltelijk afhankelijk is van den goeden staat der wegen.

Hoe hoog deze credieten voor het onderhoud der banen ook mogen schijnen, dan zijn zij toch nog te laag, vergeleken bij die welke men logischerwijs in de toekomst zal moeten voorzien; inderdaad, in eene nota voorgelegd aan de Commissie, in 1927 gelast om de oprichting van een Dienst der Wegen te onderzoeken, heeft het Bestuur van Bruggen en Wegen eene raming uitgebracht van 92,000,000 frank, zijnde het onontbeerlijk crediet om het degelijk onderhoud van ons wegennet te verzekeren, wanneer dit in werkelijk goeden staat zal hersteld zijn; vermits dit vereischte heden ten dage nog niet vervuld is, zal de Staat, door middel van een minder aanzienlijk crediet, tijdens het loopende dienstjaar, de behoeften kunnen bestrijden, te zeggen die welke voortspruiten uit het *normaal* onderhoud van het hersteld gedeelte van ons wegennet.

Wij moeten dus den wensch uitdrukken, dat de Regeering zonder karigheid voortaan de credieten blijve in verhouding stellen, welke bestemd zijn voor het onderhoud der wegen en dezer werkelijke behoeften.

De Begrooting leert ons niet, door middel van welke methodes het Bestuur van Bruggen en Wegen dit werk wil verzekeren; maar wij hebben bij genoemd bestuur zeer duidelijke inlichtingen bekomen, waaruit blijken moet dat elke technische vooruitgang op wegengebied nauwkeurig wordt gadeslagen en dadelijk beproefd.

Ofschoon de kasseiing aan te bevelen is op de wegen van groot verkeer, is niettemin uit de ervaring gebleken dat, onder sommige omstandigheden van plaats en voertuigen, het niet volstrekt noodig is deze kostelijke bestrating te leggen, en dat eene gewone bevloering met steenslag, macadam genoemd, lange jaren kan stand houden, op voorwaarde dat de bevloering met pek of teer worde gedrenkt of bedekt met eene dunne laag vloeibare cement. Proefnemingen werden daarmede genomen op verschillende plaatsen des lands, en de harde Winter met zijn bruuske, vorst en dooi, dien wij thans doormaken, zal de toetssteen wezen om de waarde dezer procédés vast te stellen.

Van nu af aan reeds, schijnt men over het algemeen voldaan over het drenken met teer of pek; ook is het Bestuur voornemens dit stelsel in meest al de gevallen te benuttigen.

Wat de bestrating betreft, verzaakt het Bestuur voorgoed aan de gedeeltelijke en jaarlijksche vervanging van de bestratingen, op korte lengten. Daar, met zulk stelsel, steeds op de eene of andere sectie, herstellingswerken ondernomen worden, beschikten wij nooit over wegen die op hunne geheele lengte voldoening gaven. Het Bestuur wil thans de bestrating van een slechten weg, tusschen twee gemeenten, in eens herstellen en vervolgens het onderhoud er van verzekeren door een onophoudelijk toezicht en de aanvulling van de holten en karresporen, alsmede door de onmiddellijke vervanging van de gebroken plaveien. Zij is zinnens ook een groote uitbreiding te geven aan het stelsel van het « Klein-pflaster » d. i. het aanbrengen van kleine plaveien op harde fondatie.

Doch de methodes, hoe uitstekend zij ook wezen, krijgen slechts waarde door de mannen die ze toepassen en, in zake van wegenonderhoud, is het van hoofdzakelijk belang dat het bestuur kunne beschikken over een toereikend getal werkzame kantonniërs die hun weg liefhebben en met toewijding hun werk verrichten.

Wegens de bezuinigingspolitiek, werd men er toe gebracht het aantal kantonniërs te verminderen, en, dienvolgens, de gemiddelde lengte van eenieders sectie merklijk te verlengen. Deze maatregel heeft zeer slechte uitslagen opgeleverd, want de kantonniërs stonden ook voor eene taak die buiten hun bereik lag en zij beperkten zich toen, — het meerendeel althans — tot de taak der bewaking en politie.

Het Bestuur onderzoekt thans — met inachtneming der verhoogde credieten waarover het beschikt — eene geheele hervorming van den dienst. Dit is een vraagstuk dat ingewikkelder is dan het schijnt op eerste zicht. Moet men hoofd-kantonniërs aanstellen, gelast het bewakings- en politierecht uit te oefenen ten aanzien van de kantonniërs die met het onderhouden van de wegen belast worden? Of moet men aan de kantonniërs de leiding geven van arbeidsploegen bestaande uit tijdelijke werklieden die men ter plaatse zou aanwerven? Of moet men, zonder meer, het getal kantonniërs vermeerderen, hunne afdeelingen verkorten, en hen tot ijver aanzetten door de verleening van premieën naar gelang van het degelijk onderhouden der wegen in hun kanton? Dit laatste stelsel, dat, ongeveer tien jaar geleden, door de Bestendige Deputatie der provincie Namen aangenomen werd, levert uitstekende uitslagen op voor hetgeen de wegen betreft die van dit bestuur afhangen. Het heeft onze voorkeur. Iedere kantonniër is verantwoordelijk voor eene weg-afdeeling voor welks goed onderhouden hij eene premie van 500 tot 1,500 frank kan verkrijgen.

Wat er van zij, zoo de onderscheidene stelsels voorzichtig diende onderzocht te worden, alvorens een besluit te nemen nu de credieten het toelaten, moet de herinrichting van den dienst dadelijk doorgedreven worden wil men onze groote wegen in goeden toestand behouden.

Men merke echter op, dat het onderhouden der herstelde wegen, door middel van bijzondere methodes als die van de « Tarmac », « Novomac », « Solidite », enz., ten laste van den ondernemer blijft gedurende tien jaar en dat, dienvolgens, de kantonniërs op deze wegen slechts de bewaking en den politiedienst kunnen waarnemen.

Het Bestuur zal er voor zorgen, aan de kantonniërs de werktuigen en het noodige materiaal verstrekken tot het vervullen van hunne taak. Zoo dit punt tot nog toe te wenschen overliet, dan is dit te wijten aan de schaarschte van geldmiddelen. De toekomst die, te dien opzichte rooskleuriger is, laat ons toe te hopen

dat de kantonniërs voortaan tijdig de steenen en bijhoorigheden zullen bekomen waarmede zij dadelijk de gaten en karresporen op de wegen zullen aanvullen en doen verdwijnen; het ingrijpen van den wegwerker is noodzakelijk zoodra de beschadiging zich voordoet en niet wanneer het kwaad onherstelbaar geworden is.

Ten einde het werk van zijne provincie-ambtenaren en agenten te vergemakkelijken, heeft het Bestuur een decentralisatiemaatregel doorgedreven: de hoofd-ingenieurs-bestuurders werden gemachtigd zekere uitgaven te doen zonder voorafgaande toelating van den Minister. Dit is nieuw en men moet er zich over verheugen; de maatregel zal toelaten steeds veel tijd te winnen en in sommige gevallen toestanden op te lossen die door de minste vertraging zouden kunnen verergeren. Men moet wenschen dat deze maatregel uitgebreid en dat het cijfer der aldus toegelaten uitgaven verhoogd worde; de tusschenkomst van den hoofd-ingenieur-bestuurder is een voldoende waarborg tegen misbruiken.

**

Wij denken een woord te moeten zeggen over de beplantingen langs de wegen; zij zijn eene versiering voor onze steenwegen, een uitstekende gids voor den reiziger wanneer het weder duister of mistig is, en een belangrijke bron van inkomsten voor den Staat.

Aan anderen de aanlegging en het onderhoud der wegbeplantingen van den Staat toevertrouwen, zooals men het herhaaldelijk voorgesteld heeft, ware, onzes inziens, eene dwaling. Het personeel van Bruggen en Wegen dat zich hiermede belast, heeft een wezenlijke ervaring, op dit gebied, opgedaan; onderscheidene ambtenaren hebben, betreffende dit vraagstuk, zeer belangwekkende en goed gedocumenteerde studiën laten verschijnen;

Ik zal namelijk den heer Berger, algemeen opziener, vermelden, wiens meeningen dienaangaande gezaghebbend zijn, alsmede het welbekende werk « Plantations le long des routes de l'Etat en Belgique » van den heer Aigret, burgeloverste.

De ambtenaren van Bruggen en Wegen kennen, wegens hunne functie, het gewestelijk klimaat, den ondergrond en de physische gesteldheid van de wegen; zij maken voortdurend gebruik van de wegen, bij het vervullen van hunne taak en hebben aldus de gelegenheid om den toestanden de behoeften van de beplantingen in acht te nemen, zonder daartoe bijzondere reizen te moeten ondernemen; stelt men een ander bestuur in de plaats, dan zal men een speciaal personeel moeten benoemen en dan zal men stellig, in alle opzichten, het nadeel ondervinden van de onderwerping der wegen en hunner aanhoorigheden aan een dubbele en verschillende overheid.

Wij willen dus aan het Bestuur van Bruggen en Wegen de bevoegdheid laten om de wegbeplantingen aan te leggen en te onderhouden, doch drukken den wensch uit dat de ambtenaren van dit Bestuur zich in verbinding stellen met die van het Bestuur van Wateren en Bosschen, wanneer eene nieuwe beplanting moet aangelegd worden, om de kennis en ervaring van deze laatsten te benutten en, met het oog op het welslagen, al de waarborgen te vereenigen.

De ziekte der olmen, welke deze beplantingen op onherstelbare wijze heeft verwoest, schijnt gelukkiglijk aan het verdwijnen. Ondanks de opzoekingen van zaakkundigen, zoowel in België als in het buitenland, moet het heilmiddel nog gevonden worden. Er werd ons verzekerd, dat het Bestuur proeven genomen heeft met een procédé om de zieke boomen te genezen en de andere te vrijwaren;

van dit procédé dat zeer kostelijk is werden de beste uitslagen verwacht, doch, het heeft niets opgeleverd.

* * *

De *wegwijzing* is ook een vraagstuk van belang dat onverwijld zou moeten opgelost worden; wij drukken den wensch uit dat een practisch en eenvormig stelsel zou aangenomen worden voor al de Staatsbanen, en dat zulk stelsel zou aanbevolen worden aan de provinciale- en gemeentebesturen, mits voorbehoud dat deze daarvan kunnen afwijken in sommige aangelegenheden zoo b. v. wat de kleur van de palen betreft; al de aangrenzende landen van België hebben sedert lang voor dit vraagstuk eene deugdelijke oplossing gevonden; wij zouden uit hunne methoden ons voordeel kunnen trekken.

In zijn verslag over het ontwerp van de begrooting voor 1927, had onze achtbare collega, de heer Golenvaux, den wensch uitgedrukt dat het raadgevend Comité voor de Wegen zou behouden blijven. In dit organisme zouden degenen die van de wegen gebruik maken de gelegenheid en het middel vinden om hunne desiderata bloot te leggen en kennis te nemen van de groote ontwerpen van het Bestuur.

Het Koninklijk besluit van 24 December schijnt ons alle voldoening te schenken vermits het, ter vervanging van het Raadgevend Comité voor de Wegen, een nieuwe instelling in 't leven roept, den Hoogen Raad voor de Wegen, bedeeld met nog meer grootere bevoegdheid dan het Comité, en bestaande uit afgevaardigden die nog meer gepast al de belangen van het wegenet vertegenwoordigen; onderhoud, aanwijzingen, beplantingen, zullen dus ook onder zijn bevoegdheid vallen, en zijn tusschenkomst zal zonder twijfel groote gevolgen hebben wat betreft de verwezenlijking van de nieuwe plannen.

In den loop van de vergaderingen nwer Commissie voor het onderzoeken van de begrooting der Openbaren Werken werd eene reeks vragen gesteld betreffende de begrooting der Buitengewone Uitgaven en der Groote Werken; het is onze taak niet daarbij stil te blijven. Eene gedachtenwisseling had onder andere plaats over het beste stelsel tot het herstellen van de wegen; men mag zeggen dat met inachtneming van de factoren, kosten van aanleg, kosten van onderhoud, aard en drukte van het verkeer, men aan elk type van bestrating een nuttige rol kan aanwijzen; maar de juiste aanwijzing van al de omstandigheden die het uithoudingsvermogen en de duurzaamheid van een bestrating beïnvloeden, is meestal zóó ingewikkeld dat het bijna onmogelijk is een zoodanig veralgemeend advies uit te brengen.

Op het onderhoud van de bermen van den steenweg, voor de geregelde afvloeiing van het water, moet doorlopend het oog gehouden worden.

Men moet er vooral over waken de toegangswegen naar de Fransche, de Hollandsche en de Groothertogelijke grens op volmaakte wijze te onderhouden, om de toeristen naar ons land te lokken.

De toepassing van het Amerikaansch contract werd soms als voordeelig beschouwd, waar het geldt de overeenkomst voor onderhoud over langen afstand, en alleen wat betreft de loonen.

* * *

De kwestie of de Staat te zijnen laste zal nemen het bouwen, op den rechteroever van de Maas, van een toegang tot de brug van Heer-Agimont heeft dit jaar

nogmaals de aandacht in beslag genomen en het vooruitzicht van eene oplossing bij uitzonderingsmaatregel werd zeer gunstig onthaald ; al weze het, bij voorbeeld, het besluit van het Bestuur elk voorstel tot verdere tusschenkomst te verwerpen is werkelijk al te radikaal ; de uitvoering van dit werk zal het gelukkig gevolg hebben talrijke gemeenten van beide oevers van den stroom met elkaar in verkinging te brengen, en zonder aarzelen moet het van algemeen nut worden gemaakt. Hetzelfde geldt voor het rechtekken, op eenigen afstand van die brug, van de Staatsbaan waar deze door Hermeton loopt.

De wensch werd uitgedrukt dat de geheele som van de belastingen die, op het automobilisme weegt, zou bestemd worden voor het onderhoud en het herstel der wegen.

*
* *

Het weze ons toegelaten ons spijt uit te drukken over een der gevolgen van de inkrimping der kaders, om bezuinigingsredenen, bij het bestuur van Bruggen en Wegen ; tal van ambtenaren zijn definitief in hun loopbaan tegengehouden, en onder dezen zijn de besten misschien geneigd het Bestuur te verlaten ; het onderzoek van overgangsmaatregelen schijnt hier noodig te zijn in het belang zelf van dezen belangrijken dienst.

*
* *

Bij een overzicht van de verschillende posten van de Begrooting betreffende de bevaarbare waterloopen, is uwe Bijzondere Commissie getroffen geweest door de gevaren waaraan sommige bedienden van dezen dienst, bijzonder deze van de Maassluizen, zijn blootgesteld.

Technische wijzigingen aan de inrichting van de stuwdammen, het afschaffen van het afsluittingstype (fermette) zijn wenschelijk ; zij worden beproefd beneden de sluis van Ben-Ahin, maar tusschen Givet en Ben-Ahin worden de stuwdammen met afsluitingen behouden.

Anderzijds kan men vaststellen, dat het jongste lastenkohier voor het bouwen op de Maas, te Luik, van den beweegbaren stuwdam van Mousin, met een daaraan verbonden brug, eene sluiting voorziet van elk der zes hoofdsluizen door eene Stonez- of rollende sluisdeur.

De electrische verlichting van de stuwdammen door middel van groote lampen, die het licht verspreiden, is zeker eene ernstige verbetering van den toestand, onder andere aan de sluizen van de Naamsehe Maas, maar voor den aanleg van de stuwdammen van de provincie Luik zal er maar een crediet op de volgende begrooting gebracht worden.

Wat er van zij, de sluismeesters van de stuwdammen en hunne adjuncten, vooral van de Maas, zijn aan een zeer gevaarlijk werk onderworpen ; eenige maanden geleden werd eene lijst opgemaakt van degenen die slachtoffer werden van hun plicht in den loop der laatste jaren : zij bewees dat 70 t. h. — ontzettend cijfer — van de bedienden in den stroom waren omgekomen ; de werkingen aan de stuwdammen, zoo in den nacht als in den dag en in alle weer, en de bekwaamheid vereischt voor het onderhoud en voor zekere herstellingen van de inrichting, laten ons voorzeker toe de bedienden, ten minste die van de Maas, te beschouwen als specialisten die verdienen eene bijzondere categorie te vormen in de rangschikking van de ambtenaars van het bestuur.

Het Koninklijk besluit van 19 Maart 1920, rekening houdend met dien toestand, had dit kader van stuwamsluismeesters en adjunct-stuwamsluismeesters ingericht omvattende drie categorieën :

Eerste categorie : Maas.

Tweede — Samber.

Derde — Boven-Schelde, Leie, Kanalen.

De wedderegeeling van 1924 hield geen rekening met deze rangschikking, en nam eene andere aan, die voor gevolg had deze uitstekende ambtenaren zeer te benadeelen en te ontmoedigen; hetzelfde gebeurde bij de laatste perequatie; het is werkelijk eene kwestie van rechtvaardigheid hun terug te geven wat zij zoo billijk hadden verworven; de loop van de Luiksche en de Naamsche Maas telt 23 sluizen en ongeveer 80 bedienden.

De bedijkingsdienst moet insgelijks de aandacht van het Bestuur gaande houden; een telefonische verbinding is aangelegd tusschen de sluis der « Quatre Cheminées » (Frankrijk) en die van Hastière (België) en, tusschen de Belgische en de Fransche diensten, is een overeenkomst getroffen betreffende de te wenschen kennisgevingen.

Al de posten der half-rechtstreeksche telegraaflijn der Maas werden van een telefoon voorzien.

Naar het Centraal Bestuur ons mededeelt, zijn onderrichtingen uitgegaan om, van ieder van die posten, de peilstrepen juist aan te geven, van af dewelke de betrokken gemeentebesturen, tweemaal daags, moeten verwittigd worden over den gang van het wassen der waters.

Zoodra de watersligging met gevaar dreigt, zal de dienst van Bruggen en Wegen van Luik, iederen dag, vóór 18 uur 30, aan « Radio Belgique » allerlei inlichtingen overmaken nopens den gang der stijging alsmede over de vooruitzichten voor den nacht. Die inlichtingen worden door middel der T. S. F. ruchtbaar gemaakt.

Ten einde den dienst van de stijgingswaarschuwingen te verzekeren, werden de regenmetings-aanmerkingen heringericht en verscheidene nieuwe posten tot stand gebracht; eerlang, zal een nieuwe aanbesteding plaats hebben om een zestigtal posten toe te rusten.

Met het zelfde doel, zal overgegaan worden tot hydrometrische waarnemingen : 7 fluviographen werden besteld; de levering dier toestellen zal 70,000 frank kosten.

Zij zullen opgesteld worden op de Semois, op de Lesse, op de Viroin, op de Luxemburgsche Ourthe, op de Amblève, op de Vesder en op de Luiker-Ourthe. Het plaatsen van zelfregistreerende cellen, bij de onderscheidene stuwdammen, ligt te studie.

Ondanks deze talrijke en belangwekkende inlichtingen, omtrent de dienstverbeteringen, staan wij verlegen over de snelle aanwijzingen die ons van over de grens moeten geworden en die zijn voor de Boven-Maas van het allergrootste gewicht. Wij vragen het Bestuur, nieuwe voetstappen te willen doen om er de snelle bediening van te verzekeren.

♦♦

Een bijgaande nota van de Begrooting geeft omstandiglijk aan, welk deugdelijk gebruik, binnen den bepaalden termijn, werd gemaakt van de 2 miljoen 400.000 frank credietverhooging voor uitzonderlijke uitgaven aan de burgerlijke gebouwen.

Het weze ons toegestaan, de aandacht te vestigen op de maatregelen te nemen tegen brand voor de vrijwaring der rijksmusea, zij bevatten schatten van kunst en wetenschap welke, terecht, den trots van het Land uitmaken, en die door heel de wereld vermaard zijn. Wij betreuren zeer de machtiging, over ongeveer een paar jaren gegeven, om dicht bij het Wiertz-Museum en het Museum van natuurlijke historie, een fabriek van chemisch reukwerk te laten oprichten. Een ontploffing in die fabriek zou de ergste gevolgen kunnen hebben en, het komt ons voor, dat bijzondere maatregelen ter vrijwaring dienen genomen te worden.

Mits deze opmerkingen, stelt uwe Commissie aan de Kamer vóór, de Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken, zooals zij door de Regeering is ingediend, te willen goedkeuren.

De Verslaggever,

DE PIERPONT.

De Voorzitter,

MAX HALLET.

— r o o —