

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers
Session de 1932-1933	N° 160	Zittingsjaar 1932-1933
BUDGET N° 41X.		BEGROOTING N° 41X.

BUDGET
du Ministère des Travaux Publics
pour l'exercice 1933.

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. FOUCART.

MADAME, MESSIEURS,

La Commission chargée d'examiner le budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1933 a l'honneur de vous en proposer l'adoption tel que le Sénat l'a approuvé lui-même en sa séance du 12 avril 1933.

Au cours de la discussion en Commission quelques observations et suggestions ont été formulées. Les voici brièvement analysées :

Un membre voudrait voir augmenter les subsides aux travaux de voirie de tous genres. L'effort des communes doit être encouragé dans la plus large mesure. Il signale que dans les carrières de porphyre, 23 millions de pavés sont disponibles.

Or, à Quenast, les ouvriers ne sont occupés qu'un jour sur deux. A Lessines, il y a 1000 chômeurs complets et 700 chômeurs partiels. Il voudrait également que dans les travaux publics, on renonce au système qui consiste à ne prévoir dans les cahiers des charges, que 3 ou 4 types de pavés alors qu'il en existe une quinzaine que l'on pourrait utiliser également suivant le genre et l'importance des travaux. Il en résulte que parfois, on prévoit un des ces 3 ou 4 types de pavés dans le cahier de charges et, comme ce sont presque toujours les mêmes qui sont prévus, il arrive qu'il y ait pénurie de ces échantillons, ce qui nous amène à devoir nous fournir à l'étranger notamment en Suède,

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

1° Des membres de la Commission des Travaux Publics et des Routes : MM. Boedt, Bouilly, Brunfaut, Brusselmans, Coelst, De Lille, Delor, De Man, Fischer, Foucart, Jamar, Marien, Materne, Merget, Reynaert, Schevenels, Van Acker, Van Hecke, Van Hoey.

Le présent rapport n° 160 a été distribué le 25 juillet 1933. (Art. 4 de la résolution de la Chambre relative à l'examen des Budgets.)

BEGROOTING
van het Ministerie van Openbare Werken
voor het dienstjaar 1933.

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER FOUCART.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De Commissie belast met het onderzoek van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1933, heeft de eer u voor te stellen deze aan te nemen zooals de Senaat zelf ze heeft goedgekeurd in zijne vergadering van 12 April 1933.

In den loop van de bespreking in Commissie, werden enkele opmerkingen en gedachten in het midden gebracht. Zij volgen hierna, kort en bondig samengevat :

Een lid uit den wensch dat de toelagen voor wegen van allen aard zouden verhoogd worden, en dat de gemeenten, in die richting, ruimschoots zouden moeten aangemoedigd worden. Hij wijst er op dat in de porfiergroeven 23 miljoen straatsteenen beschikbaar zijn.

Welnu, te Quenast werken de arbeiders slechts een dag op twee. Te Lessen zijn er 1,000 volledig werklozen en 700 gedeeltelijk werklozen. Hij wenscht eveneens dat voor openbare werken zou gebroken worden met het stelsel waarbij, in de bestekken, slechts 3 of 4 soorten straatsteenen worden voorzien, ofschoon er een vijftiental soorten bestaan, welke men evengoed zou kunnen gebruiken volgens den aard en den omvang van de werken. Hieruit vloeit voort dat men soms een van deze 3 of 4 soorten in het bestek voorziet en, daar het bijna steeds dezelfde zijn welke voorzien worden, gebeurt het dat daaraan een tekort is, zoodat wij ons tot het buitenland moeten wenden, voor-

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

1° De leden van de Commissie voor de Openbare Werken en Wegen : de heeren Boedt, Bouilly, Brunfaut, Brusselmans, Coelst, De Lille, Delor, De Man, Fischer, Foucart, Jamar, Marien, Materne, Merget, Reynaert, Schevenels, Van Acker, (Achille), Van Caenegem, Van Dievoet, Van Hecke, Van Hoey.

Dit verslag n° 160 werd rondgedeeld op 25 Juli 1933. (Art. 4 van het besluit van de Kamer betreffende de behandeling van de Begrotingen.)

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers
Session de 1932-1933	N° 160	Zittingsjaar 1932-1933
BUDGET N° 41X.		BEGROOTING N° 41X.

BUDGET
du Ministère des Travaux Publics
pour l'exercice 1933.

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. FOUCART.

MADAME, MESSIEURS,

La Commission chargée d'examiner le budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1933 a l'honneur de vous en proposer l'adoption tel que le Sénat l'a approuvé lui-même en sa séance du 12 avril 1933.

Au cours de la discussion en Commission quelques observations et suggestions ont été formulées. Les voici brièvement analysées :

Un membre voudrait voir augmenter les subsides aux travaux de voirie de tous genres. L'effort des communes doit être encouragé dans la plus large mesure. Il signale que dans les carrières de porphyre, 23 millions de pavés sont disponibles.

Or, à Quenast, les ouvriers ne sont occupés qu'un jour sur deux. A Lessines, il y a 1000 chômeurs complets et 700 chômeurs partiels. Il voudrait également que dans les travaux publics, on renonce au système qui consiste à ne prévoir dans les cahiers des charges, que 3 ou 4 types de pavés alors qu'il en existe une quinzaine que l'on pourrait utiliser également suivant le genre et l'importance des travaux. Il en résulte que parfois, on prévoit un des ces 3 ou 4 types de pavés dans le cahier de charges et, comme ce sont presque toujours les mêmes qui sont prévus, il arrive qu'il y ait pénurie de ces échantillons, ce qui nous amène à devoir nous fournir à l'étranger notamment en Suède,

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

1° Des membres de la Commission des Travaux Publics et des Routes : MM. Boedt, Bouilly, Brunfaut, Brusselmans, Coelst, De Lille, Delor, De Man, Fischer, Foucart, Jamar, Marien, Materne, Mergel, Reynaert, Schevenels, Van Acker (Achille), Van Caenegem, Van Dievoet, Van Hecke, Van Hoeylandt ;

2° Des membres désignés par les sections : MM. Geuens, Goblet, de Kerchove d'Exaerde, Mampaey, Delannoy, Baels.

BEGROOTING
van het Ministerie van Openbare Werken
voor het dienstjaar 1933.

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER FOUCART.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De Commissie belast met het onderzoek van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1933, heeft de eer u voor te stellen deze aan te nemen zooals de Senaat zelf ze heeft goedgekeurd in zijne vergadering van 12 April 1933.

In den loop van de bespreking in Commissie, werden enkele opmerkingen en gedachten in het midden gebracht. Zij volgen hierna, kort en bondig samengevat :

Een lid uit den wensch dat de toelagen voor wegen van allen aard zouden verhoogd worden, en dat de gemeenten, in die richting, ruimschoots zouden moeten aangemoedigd worden. Hij wijst er op dat in de porfiergroeven 23 miljoen straatsteenen beschikbaar zijn.

Welnu, te Quenast werken de arbeiders slechts een dag op twee. Te Lessen zijn er 1,000 volledig werklozen en 700 gedeeltelijk werklozen. Hij wenscht eveneens dat voor openbare werken zou gebroken worden met het stelsel waarbij, in de bestekken, slechts 3 of 4 soorten straatsteenen worden voorzien, ofschoon er een vijftiental soorten bestaan, welke men evengoed zou kunnen gebruiken volgens den aard en den omvang van de werken. Hieruit vloeit voort dat men soms een van deze 3 of 4 soorten in het bestek voorziet en, daar het bijna steeds dezelfde zijn welke voorzien worden, gebeurt het dat daaraan een tekort is, zoodat wij ons tot het buitenland moeten wenden, voor-

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

1° De leden van de Commissie voor de Openbare Werken en Wegen : de heeren Boedt, Bouilly, Brunfaut, Brusselmans, Coelst, De Lille, Delor, De Man, Fischer, Foucart, Jamar, Marien, Materne, Mergel, Reynaert, Schevenels, Van Acker (Achille), Van Caenegem, Van Dievoet, Van Hecke, Van Hoeylandt ;

2° De leden door de afdelingen aangeduid : de heeren Geuens, Goblet, de Kerchove d'Exaerde, Mampaey, Delannoy, Baels.

pays qui parvient à fournir à 10 et parfois 20 p. c. en dessous des prix qui sont demandés pour les matériaux indigènes. Cette situation est regrettable et devrait prendre fin.

Il s'étonne également que l'on prévoit encore l'emploi de poussier du Rhin, alors que nous avons dans le pays, des matériaux qui valent bien ce poussier du Rhin. Il comprend que l'on ne puisse pas, dans un cahier des charges, supprimer radicalement les produits étrangers car cela pourrait amener des exagérations dans les prix des dits matériaux. La faculté d'employer des matériaux étrangers constitue en quelque sorte un régulateur du marché. Ces observations ne s'appliquent pas seulement aux travaux de l'Etat mais également aux travaux exécutés par les communes avec l'aide des subsides de l'Etat et des Provinces.

Il voudrait également voir activer et simplifier la procédure en matière d'adjudication des travaux de l'Etat et des communes.

Un membre fait remarquer que les prévisions budgétaires en ce qui concerne les bâtiments publics sont insuffisantes. Il rappelle que dans l'exposé des motifs du projet de loi relatif aux pouvoirs spéciaux, il était prévu de grands travaux. Il reconnaît que pour les routes, un grand effort a été fait, mais il n'en est pas de même en ce qui concerne les bâtiments publics. Cependant, si l'on exécutait des travaux, cela amènerait l'emploi de nombreux ouvriers du bâtiment qui sont chômeurs actuellement. Il signale que les locaux de la Chambre sont manifestement insuffisants. Il n'est pas possible aux Ministres, au cours d'une séance de s'assembler ou de communiquer soit entre eux, soit avec leurs fonctionnaires. De nombreux avant-projets ont été dressés et sont restés sans suite. Il en est de même pour certains locaux ministériels et surtout certains bureaux où les agents (employés et fonctionnaires) sont installés dans des conditions absolument déplorables.

Il fait remarquer que, si le cahier général des charges de l'Etat est bien établi, il y a certaines clauses qui ont besoin d'une revision. Il demande que la Commission qui est occupée à examiner dans le sens de revision, le cahier général des charges de l'Etat, termine ses travaux dans le plus bref délai possible.

Faisant allusion aux subsides en matières de voirie que les Communes rurales seules reçoivent sous prétexte que les villes et les grandes communes ont des taxes compensatoires des travaux de voirie, il fait remarquer cependant, que certaines grandes agglomérations, par suite de l'intensité de la circulation qu'elle crée l'emploi plus répandu, de jour en jour, de la traction automobile, doivent, pour établir le sens unique, établir une seconde voirie. Cette seconde voirie devrait être considérée comme route de l'Etat au même titre que les autres routes de l'Etat existantes et entretenues sinon entièrement aux frais de l'Etat, tout au moins, avec son intervention.

Un membre fait remarquer que des grands travaux de détournement des routes de l'Etat sont poursuivis méthodiquement pour la traversée des grandes villes aux frais de l'Etat; il cite notamment Termoude, Wavre, Gembloux, Alost, Vilvorde, Malines, etc.

al tot Zweden, welk land vermag te leveren tegen 10 en soms 20 t. h. onder de prijzen welke gevraagd worden voor inlandsche materialen. Aan dezen betreurenswaardigen toestand dient een einde te worden gemaakt.

Hij drukt er eveneens zijn verwondering over uit, dat men nog het gebruik van Rijnzand voorzie, ofschoon wij in het land materialen hebben welke voor dit Rijnzand niet moeten onderdoen. Hij geeft toe dat men in een bestek niet meteen alle buitenlandsche materialen kan uitschakelen, daar hierdoor de prijzen van deze materialen zouden kunnen opgedreven worden. Het vermogen om buitenlandsch materiaal te gebruiken, werkt eenigszins regelend op de markt. Deze opmerkingen gelden niet alleen voor de werken van den Staat, maar ook voor de werken welke door de gemeenten met steun van den Staat en van de provinciën uitgevoerd worden.

Hij dringt verder aan op bespoediging en vereenvoudiging van de procedure in zake aanbesteding van Staats- en gemeentewerken.

Een lid vestigt er de aandacht op, dat de gelden uitgetrokken voor de openbare gebouwen ontoereikend zijn. Hij herinnert er aan dat in de Memorie van Toelichting van het wetsontwerp betreffende de bijzondere volmacht, groote werken voorzien werden. Hij geeft toe dat er voor de wegen een groote inspanning gedaan werd, maar zulks is niet het geval met de openbare gebouwen. Indien men echter werken uitvoerde, zou hierdoor werkgelegenheid ontstaan voor talrijke arbeiders uit het bouwbedrijf, die thans zonder werk zijn. Hij wijst er op dat de lokalen van de Kamer blijkbaar ontoereikend zijn. Het is voor de Ministers onmogelijk gedurende de vergadering bijeen te komen of overleg te plegen, hetzij met elkander, hetzij met hun ambtenaren. Er werden reeds talrijke voorontwerpen opgemaakt, waaraan echter geen gevolg gegeven werd. Zulks is ook het geval met sommige ministerieele gebouwen en vooral met sommige burelen waar de beambten en ambtenaren in volkomen bedenkelijke omstandigheden moeten werken.

Hij wijst er op dat indien het algemeen bestek van den Staat goed opgemaakt is, sommige bepalingen toch zouden moeten herzien worden. Hij vraagt dat de Commissie welke bezig is het algemeen bestek van den Staat te herzien, zoo spoedig mogelijk met dit werk zou klaar komen.

Naar aanleiding van de toelagen voor de wegen, die alleen aan de buitengemeenten worden toegekend, onder voorwendsel dat de steden en groote gemeenten bijzondere taxes hebben om de straatwerken te bekostigen, doet hij nochtans opmerken, dat sommige groote agglomeraties — ten gevolge van het dagelijks meer in de mode komend verkeer, door het gebruik van motorvoertuigen veroorzaakt — eerlang zullen verplicht zijn, om het éénrichtingsverkeer in te voeren, een tweeden verkeersweg aan te leggen. Deze tweede weg zou als Staatsbaan moeten beschouwd worden, ten zelfden titel als de overige bestaande Staatsbanen, en onderhouden worden, zooniet gansch ten laste van den Staat, tenminste met zijn tusschenkomst.

Een lid doet opmerken dat groote werken tot verlegging van de Staatsbanen voor het doortrekken der groote steden, methodisch worden uitgevoerd ten koste van den Staat; hij noemt onder meer : Dendermonde, Waver, Gemblours, Aalst, Vilvoorden, Mechelen, enz.

Un membre suggère, pour supprimer le chômage des ouvriers carriers, l'achat par l'Etat, de pavés comme cela se pratique paraît-il en Suède. Il se plaint de l'état dans lequel se trouvent la plupart des bâtiments publics, non seulement à Bruxelles, mais encore en province. Il signale notamment l'état déplorable des locaux provinciaux de la province du Hainaut.

Des projets ont été dressés et même approuvés et n'ont pas été suivis d'exécution. Il attire l'attention sur le fait qu'aucun crédit n'a été prévu pour le canal de Mons à Condé où cependant, de nombreux affaissements se produisent par suite des travaux souterrains des charbonnages.

Un membre fait remarquer qu'il ne suffit pas comme on l'a fait depuis un certain temps, d'améliorer les grandes routes de l'Etat, mais qu'il faut les entretenir avec le plus grand soin. Créer de grandes routes, puis ne pas les entretenir, constitue une faute technique. Il estime que les crédits pour l'entretien des routes de l'Etat devrait être augmentés de façon à pouvoir entretenir ces routes d'une manière parfaite. Il fait remarquer d'autre part, que la classification des routes formant le réseau routier belge qui, soit dit en passant, comporte 45,000 kilomètres, est mauvaise. Il préconise la création d'une Commission pour reviser cette classification. Il déplore qu'aucune somme ne soit prévue au budget pour l'amélioration des routes touristiques. Il marque son accord pour la protection à accorder aux matériaux belges mais il émet des réserves quant à l'interdiction absolue d'importation des matériaux étrangers, les prix de ces produits importés régularisant le marché et empêchant que l'on ne tombe dans l'exagération des prix des produits nationaux. Il estime également que les bâtiments publics devraient être améliorés et demande ce qu'il en est des nouveaux locaux du Ministère des Sciences et des Arts.

Un membre signale également, qu'en Scandinavie, l'Etat achète les pavés au fur et à mesure de leur production ce qui facilite les exportations. Il reconnaît que l'on a exécuté beaucoup de grands travaux, mais il estime qu'on utilise trop de pavés remaniés ou 1/2 retaillés, ce qui amène la pénurie dans ces types et augmente en carrières, le stock de pavés d'autres échantillons. Il signale que, trop souvent l'Administration des Ponts et Chaussées écarte les matériaux nationaux; il signale notamment le cas de la route de Blankenberghe à Valenciennes, travail considérable où on avait prescrit les pavés de Suède. On adjugera sous peu les travaux d'amélioration d'une section de la route militaire à Anvers pour lesquels on a également prescrit les pavés étrangers. Il regrette que dans la partie flamande du Pays, le cahier des charges soit rédigé en flamand seulement, ce qui rend la tâche très difficile pour les entrepreneurs du pays wallon qui désirent soumissionner dans les Flandres. Il voudrait que dans l'ensemble du pays, les cahiers des charges soient rédigés dans les deux langues. Il proteste également contre le fait que l'Administration des Ponts et Chaussées ne place, dans certaines localités, que des poteaux indicateurs avec inscription flamande seulement. Cela occasionne des mécomptes à ceux qui circulent sur les routes. Il serait désirable que les inscriptions

Een lid stelt voor dat, om een einde te maken aan de werkloosheid der groefarbeiders, de Staat aankopen van straatsteenen zou doen, zooals dit, naar het schijnt, in Zweden gebeurt. Hij klaagt over den staat der meeste openbare gebouwen, niet alleen te Brussel, maar ook in de provincie. Hij wijst namelijk op het ellendig uitzicht van de provinciale lokalen in Henegouwen.

Ontwerpen werden gemaakt en zelfs goedgekeurd, doch werden niet uitgevoerd. Hij vestigt de aandacht op het feit dat geen enkel crediet voorzien werd voor de vaart Bergen-Condé, waar nochtans, ten gevolge van de onderaardsche werken der koolmijnen, talrijke inzinkingen plaats hebben.

Een lid doet opmerken dat het niet voldoende is, gelijk men dit sinds enkelen tijd gedaan heeft, de groote Staatsbanen te verbeteren, doch dat men ze met de grootste zorgvuldigheid moet onderhouden. Groote banen aanleggen, en ze vervolgens niet onderhouden, is een technische fout. Hij is van meening dat de credieten voor het onderhoud der Staatsbanen zouden moeten verhoogd worden, zoodat deze banen op volmaakte wijze zouden kunnen onderhouden worden. Hij doet anderzijds opmerken, dat de indeeling van de wegen die het Belgisch wegennet uitmaken en die, 't zij terloops gezegd, 45,000 kilometer bedragen, verkeerd is. Hij stelt de oprichting voor van een Commissie om deze indeeling te herzien. Hij betreurt dat geen enkele som in de begroting voorzien wordt voor de verbetering der toeristenwegen. Hij gaat accoord met de aan de Belgische materialen te verleenen bescherming, doch hij maakt voorbehoud wat betreft het absoluut verbod om vreemde materialen in te voeren, daar de prijzen van deze ingevoerde producten de markt regelen en beletten dat de prijzen van de nationale producten zouden overdreven worden. Hij is eveneens van oordeel dat de openbare gebouwen dienen verbeterd te worden, en vraagt hoe het staat met de nieuwe lokalen van het Ministerie van Kunsten en Wetenschappen.

Een lid wijst er eveneens op dat, in Scandinavië, de Staat de straatsteenen opkoopt, naar gelang ze vervaardigd worden, hetgeen den uitvoer bevordert. Hij erkent dat vele groote werken werden uitgevoerd, maar hij is van meening dat men te veel remanié-keien of half retaillé-keien bezigt, zoodat deze typen schaarscher worden en, in de groeven, de stock van een ander soort van steenen steeds aangroeit. Hij wijst er op dat al te dikwijls het Beheer van Bruggen en Wegen de nationale materialen ter zijde laat; hij wijst namelijk op het geval van den weg Blankenberg-Valenciennes, een aanzienlijk werk, waarvoor Zweedsche steenen werden voorgeschreven. Eerlang zullen de verbeteringswerken toegewezen worden van eene sectie van de militaire baan, te Antwerpen, voor dewelke insgelijks vreemde straatsteenen voorgeschreven zijn. Hij betreurt, dat in het Vlaamsch gedeelte van het Land, het bestek slechts in het Vlaamsch opgemaakt is, hetgeen de taak der aannemers uit de Waalse streek, die in Vlaanderen wenschen in te schrijven, zeer bemoeilijkt. Hij zou graag willen dat, voor het geheele land, de bestekken in beide landstalen zouden opgemaakt worden. Hij toekent eveneens protest aan tegen het feit dat het Beheer van Bruggen en Wegen, op sommige plaatsen, wegwijzers

soient mises dans les deux langues. Il se plaint du peu de célérité avec laquelle on exécute les travaux sur les routes de l'Etat. Les travaux en cours d'exécution chaussée de Gand, entre Berchem et Assche, peuvent être cités comme un exemple typique de lenteur et de manque de coordination. Enfin, il voudrait que des instructions soient données par le Ministre compétent à l'Administration des Ponts et Chaussées pour que les Parlementaires obtiennent avec moins de difficultés, les renseignements dont ils ont besoin pour l'accomplissement de leur mission.

Un membre trouve que les observations faites par plusieurs membres au sujet de l'emploi du même type de pavés sont absolument pertinentes. Il suggère de demander à l'Administration des Ponts et Chaussées, les raisons pour lesquelles agit de la sorte, mais il estime que les Organismes de Vente, tels que le Comptoir du Porphyre devrait agir de leur côté. Il rappelle l'incohérence qui règne en ce qui concerne le curage de la Senne dont l'insuffisance amène des inondations en amont et en aval de Bruxelles. Le régime de curage est différent entre la source de la Senne et un endroit en aval de Bruxelles que l'on nomme Buda. Ce curage est assuré par les soins de l'Administration provinciale du Brabant et on n'a pas lieu de s'en plaindre, mais depuis Buda jusqu'à la limite de la Province d'Anvers, le curage est lamentable; la Province n'ayant plus à intervenir, c'est l'Etat qui en est chargé. Bien plus, le Conseil provincial du Brabant s'est offert à effectuer ces travaux de curage et l'Etat s'y est opposé.

Il attire l'attention sur la nécessité de l'appropriation de la route de Meyse depuis Laeken jusqu'à la partie déjà élargie à la sortie de Meyse vers Wolverthem et surtout de la partie entre l'endroit appelé Dry Pikkell et le village de Meyse.

Un membre réclame l'application de la loi des 8 heures sur les bateaux dragueurs ? Il cite des bateaux sur lesquels on travaille jusqu'à 15 heures par jour.

A Cruybeke et Hoboken, à chaque marée haute il arrive que des centaines d'ouvriers doivent rester sur les bateaux transporteurs de longues heures après leur temps normal de travail. L'utilisation du tunnel sous l'Escaut à Anvers va rendre disponibles 2 ou 3 bateaux transbordeurs (Anvers-St-Anne). Pourquoi ne pas les utiliser pour le transport de ces ouvriers? Une Commission étudie cette question depuis 5 ans et il serait temps qu'elle arrive à déposer des conclusions. Il demande le maintien d'un crédit pour curer la rivière la Durme dont l'envasement provoque des inondations.

Un membre fait remarquer que des crédits sont prévus pour cette rivière dans le fonds des grands travaux.

Un membre voudrait que les 4 kilomètres de route reliant Cruybeke à Zwijndrecht soient améliorés sur le

plaatst met een uitsluitend Vlaamsch opschrift. Dit veroorzaakt vaak vergissingen waarvan de weggebruikers de slachtoffers zijn. Het ware wenschelijk die opschriften in beide talen te plaatsen. Hij klaagt over de traagzaamheid waarmee de werken op de Staatsbanen uitgevoerd worden. De werken welke uitgevoerd worden op den Gent-schen Steenweg, tusschen Berchem en Assche, kunnen als kenschetsend voorbeeld van traagheid en gebrek aan samenordening aangehaald worden. Ten slotte, wenschte hij, dat de bevoegde Minister aan het Beheer van Bruggen en Wegen onderrichtingen zou geven opdat de Parlementsleden veel gemakkelijker de inlichtingen zouden bekomen welke zij noodig hebben voor de vervulling van hunne taak.

Een lid is van oordeel dat de opmerkingen door sommige leden gemaakt, betreffende het gebruiken van een enkel type van straatstenen, volstrekt gepast zijn. Hij stelt voor aan het Beheer van Bruggen en Wegen te vragen om welke redenen het aldus handelt, maar hij is van meening dat de verkoopsinrichtingen, zooals het « Comptoir du Porphyre », hunnerzijds zouden moeten handelen. Hij wijst op het gebrek aan samenhang dat zich voordoet bij de reiniging van de Zenne, werken zoodanig ontoereikend dat er gedurig overstromingen worden veroorzaakt boven en beneden Brussel. De wijze van ruimen verschilt tusschen de bron van de Zenne en een plek stroomafwaarts Brussel, Buda genaamd. Dit ruimen geschiedt door de zorgen van het Provinciaal Bestuur van Brabant en het geeft geen aanleiding tot klachten, maar van Buda af tot aan de grens van de provincie Antwerpen geschiedt het ruimen op ellendige wijze. Dewijl de provincie niet meer hoeft tusschen te komen, is het de Staat welke er mede belast is. Wat nog erger is, de provinciale raad van Brabant heeft zich bereid verklaard deze ruimingswerken te doen verrichten, doch de Staat heeft zich daar tegen verzet.

Hij vestigt de aandacht op de noodzakelijkheid de baan van Meisse geschikt te maken, van Laken af tot aan het reeds verbrede pand tusschen Meisse et Wolvertem en vooral het gedeelte tusschen den Drijpikkell en de gemeente Meisse.

Een lid dringt aan op toepassing van de 8-urenwet op de baggerbooten. Hij noemt booten waarop 15 uren per dag gewerkt wordt.

Te Kruibeke en Hoboken, gebeurt het dat, bij elke hooge tij, honderden arbeiders op de overzetbooten urenlang moeten wachten na hun normalen werktijd. Tengevolge van de opening van de Scheldetunnel, te Antwerpen, zullen 2 of 3 overzetbooten (Antwerpen-St-Anneke) buiten gebruik gesteld worden. Waarom zou men deze niet gebruiken voor het vervoer van deze arbeiders? Een Commissie bestudeert dit vraagstuk al sinds vijf jaren en het is hoog tijd dat zij haar besluiten indient. Hij vraagt dat het crediet voor de ruiming van de Durmerivier niet zou geschrapt worden, daar de verzanding van deze rivier overstroming voor gevolg heeft.

Een lid doet opmerken dat het Fonds der Groote Werken credieten voor deze rivier voorziet.

Een lid uit den wensch dat de 4 kilometer lange baan, tusschen Kruibeke en Zwijndrecht, zou verbeterd worden

fonds des grands travaux. Il déplore que l'on continue à entretenir les pistes cyclables à l'aide de cendrées alors que leur confection en briques, comme cela se fait en Hollande, constituerait un travail beaucoup meilleur et dont l'entretien serait quasi nul.

Un membre insiste pour que les clauses des cahiers des charges relatives au minimum des salaires et aux lois sociales soient observées. Non seulement l'Etat ne les observe pas mais les Administrations provinciales et communales ne les appliquent que d'une façon relative. Sur recours des Gouverneurs, le Ministre modifie ces clauses de façon que leur mise en application devienne quasi impossible. Il voudrait que l'on fournisse des éclaircissements à ce sujet.

Un membre déplore que les ouvrages que l'on qualifie d'ouvrages d'art (ponts, viaducs, etc.) soient conçus sans le moindre souci d'esthétique. Il signale notamment comme exemple typique, le nouveau pont qui a été établi à Schaerbeek au lieu que l'on appelle les Deux Ponts. L'ensemble de l'ouvrage manque d'élégance et les parapets notamment sont un défi au bon goût. Il voudrait que l'on procède toujours, comme on l'a fait quelques fois, à des concours pour obtenir des projets bien conçus au point de vue architectural surtout pour les ouvrages d'art que l'on établit à l'entrée des grandes cités et même aux abords de celles-ci. Il se plaint également de la lenteur avec laquelle sont exécutés les travaux entrepris par l'Administration des Ponts et Chaussées. Indépendamment des routes, il signale également comme exemple caractéristique, la construction du pont d'Eppeghem route de Bruxelles à Anvers et le pont d'Alost, route de Bruxelles à Gand. Il attire également l'attention sur la nécessité d'élargir la route de Meysse et il appuie les observations relatives au curage de la Senne. Il demande que l'on organise des visites parlementaires aux travaux du canal Albert. Plusieurs membres interviennent pour appuyer les observations qui ont été faites au sujet des lenteurs apportées dans l'amélioration des routes de l'Etat. On a cité comme exemple de lenteur les travaux de la route de Gand (entre Berchem et Assche). Il rappelle que ce fût la même chose lorsqu'on améliora la chaussée de Mons entre Hal et Tubize et que, généralement, les travaux sont mal dirigés. Il fait siennes, les observations relatives aux inscriptions uniquement flamandes sur les poteaux indicateurs. Il ajoute que la peinture de ces poteaux dure parfois des semaines entières et que pendant ce temps, les usagers de la route sont privés d'indications.

Un membre reprend la question des clauses des cahiers des charges relatives au minimum de salaires. Il ajoute que la situation est intenable dans les régions où il existe des contrats collectifs entre patrons et ouvriers qui prévoient un minimum de salaires plus élevés que dans les cahiers des charges de l'Etat. Il en résulte une concurrence déloyale pour les entrepreneurs respectant ces contrats collectifs et qui sont ainsi mis en état d'infériorité pour les soumissions vis-à-vis des entrepreneurs qui

door middel van geld uit het Fonds der Groote Werken. Hij vindt het jammer dat men fietspaden blijft onderhouden met sintels, ofschoon men, zooals in Nederland, met baksteen beter werk zou leveren waarvoor bijna geen onderhoud noodig is.

Een lid dringt er op aan, dat de bepalingen van de bestekken betreffende het minimumloon en de sociale welten zouden nageleefd worden. Niet alleen stoort de Staat er zich niet aan, maar de provinciale- en gemeentebesturen passen ze slechts betrekkelijk toe. Op aandringen van de Gouverneurs, worden deze bepalingen door den Minister zoodanig gewijzigd dat het bijna onmogelijk is ze toe te passen. Het lid vraagt dat dienaangaande ophelderingen zouden verschaft worden.

Een lid vindt het jammer dat de zoogenoemde kunstwerken (bruggen, viaducten, enz.) vaak uitgevoerd worden zonder eenige esthetische bekommernis. Als typisch voorbeeld noemt hij de nieuwe brug welke te Schaarbeek gebouwd werd, ter plaatse genaamd de Twee Bruggen. Het werk mist alle sierlijkheid en vooral de borstweringen zijn een toonbeeld van wansmaak. Naar zijn meening, zou men steeds, zooals trouwens eenige keeren gebeurd is, wedstrijden moeten uitschrijven ten einde ontwerpen te bekomen, welke in bouwkunstig opzicht voldoen, vooral voor de kunstwerken welke gebouwd worden bij de toegangswegen van de groote steden en zelfs in de nabijheid er van. Hij doet levens zijn beklag over de traagheid waarmede de werken van het Beheer van Bruggen en Wegen uitgevoerd worden. Afgezien van de wegen, haalt hij als typisch voorbeeld aan het bouwen van de brug te Eppegem (baan van Brussel op Antwerpen) en de brug te Aalst (baan van Brussel op Gent. Hij vestigt insgelijks de aandacht op de volstreckte noodzakelijkheid de baan op Meisse te verbreden, en hij steunt de opmerkingen betreffende de reiniging van de Zenne. Hij vraagt dat men bezoeken van Parlementsleden aan de werken van het Albertkanaal zou op touw zetten. Verscheidene leden steunen de opmerkingen betreffende de traagheid waarmede men bij de verbetering der Rijkswegen tewerk gaat. Een voorbeeld van traagheid, vindt men bij de werken op de baan naar Gent (tusschen Berchem en Assche). Hij herinnert er verder aan, dat hetzelfde zich voordeed toen men verbeteringen bracht aan den steenweg op Bergen, tusschen Halle en Tweekreek en dat, in 't algemeen, de werken slecht geleid worden. Hij sluit zich aan bij de opmerkingen betreffende de uitsluitend Vlaamsche opschriften op de wegwijzers. Hij voegt er aan toe, dat het schilderen dezer palen soms geheele weken in beslag neemt en dat, gedurende dien tijd, de gebruikers van den steenweg alle aanduidingen moeten missen.

Een lid komt nog terug op de quaestie der bedingen in de bestekken betreffende het minimumloon. Hij voegt er bij dat de toestand onhoudbaar is in de streken waar collectieve overeenkomsten bestaan, tusschen werkgevers en werklieden, welke een hooger minimumloon voorzien dan de bestekken van den Staat. Hierdoor ontstaat eene oneerlijke mededinging voor de aannemers die de collectieve contracten eerbiedigen en die aldus in eenen ongunstigen toestand geplaatst worden voor de inschrijvingen tegen-

emploient des ouvriers venant de régions où ces contrats collectifs sont différents ou même n'existent pas.

Un membre signale que dans le secteur d'Ypres, le réseau routier dont l'entretien est à charge des communes, se trouve dans un état déplorable. Les communes sont dans l'impossibilité financière d'entretenir le réseau routier; il cite notamment le cas de la commune de Wytschaete dont le réseau routier est de 40 kilomètres. L'Etat devrait intervenir pour aider particulièrement ces communes par l'octroi de subsides.

Un membre signale que la Société exploitant la Dendre canalisée n'a plus effectué de curage depuis 20 ans. Cette situation est préjudiciable pour l'exploitation des Carrières de Lessines. De plus, cette négligence est cause des inondations des propriétés riveraines de cette voie d'eau. La meilleure solution, serait la reprise par l'Etat de ce canal.

Un membre signale l'insuffisance des travaux de dragages du port de Zeebrugge. Une Commission est chargée d'étudier la question. Il faudrait qu'elle hâte ses travaux. Dès à présent, il estime que les crédits prévus sont insuffisants et que la Commission doit faire un effort pour améliorer la situation.

Un membre estime que quels que soient les travaux et les dragages que l'on exécutera, on n'évitera jamais l'arrivée des sables dans le port de Zeebrugge.

Un membre appuie les considérations émises par un de ses collègues relatives à la simplification de la procédure en matières d'adjudication des travaux de l'Etat et des communes. (Travaux subsidiés.) Il arrive souvent, ajoute-t-il, que la mise en adjudication des travaux communaux que l'Etat subsidie est subordonnée à des approbations d'emprunts communaux. Or, ces dossiers d'emprunts restent trop longtemps à l'examen des Ministères compétents et ces lenteurs retardent l'exécution des travaux alors que les communes ont des projets approuvés et n'attendent plus que l'approbation des mesures financières dont elles comptent se servir, pour entamer les travaux.

Il insiste donc pour que, dans le plus bref délai possible, toutes les communes qui ont introduit des projets appuyés de demandes d'emprunts, reçoivent les approbations d'emprunts nécessaires pour pouvoir commencer les travaux, auxquels travaux pourraient être occupés des chômeurs de la commune et des communes voisines. Il attire également toute l'attention de Monsieur le Ministre sur la situation anormale et même injuste qui est faite aux surveillants principaux des travaux des Ponts et Chaussées. Il rappelle que cette question a été soulevée les années précédentes au Parlement et que l'opposition du Département des Finances n'a pas permis de donner satisfaction aux agents de l'Etat, satisfaction à laquelle ils ont droit.

over de aannemers die werklieden bezigen, komende uit streken waar die collectieve contracten verschillend zijn of zelfs niet bestaan.

Een lid haalt aan, dat in den sector van Ieper, het wegnnet waarvan het onderhoud ten laste is van de gemeenten, zich in eenen erbarmelijken toestand bevindt. De gemeenten zijn in de financieele onmogelijkheid om het wegnnet te onderhouden. Hij wijst namelijk op het geval van de gemeente Wijtschate wier wegnnet 40 kilometer bedraagt. De Staat zou moeten tusschenkomen om deze gemeenten, bijzonder door het toekennen van toelagen, te helpen.

Een lid wijst er op, dat de Maatschappij die den gekanaliseerden Dender in bedrijf heeft, dezen sedert twintig jaar niet meer geruimd heeft. Deze toestand is nadeelig voor de ontginning van de steengroeven van Lessen. Daarenboven veroorzaakt deze nalatigheid overstromingen op de eigendommen die langs dezen waterweg liggen. De beste oplossing ware dat de Staat dit kanaal terug over name.

Een lid wijst op de onvoldoende baggerwerken in de haven van Zeebrugge. Een Commissie moet het vraagstuk bestudeeren. Zij zou haar werkzaamheden moeten bespoedigen. Nu reeds is hij van meening dat de voorzienene credieten onvoldoende zijn en dat de Commissie zich moet inspannen om den toestand te verbeteren.

Een lid is van meening dat, welke werken en uitbaggeringen ook gedaan worden, men nooit de verzanding der haven van Zeebrugge zal beletten.

Een lid steunt de beschouwingen van een zijner collegas, betreffende de vereenvoudiging der procedure in zake aanbesteding van Staats- en gemeentewerken (Gesubsidieerde werken). Dikwijls gebeurt het, vervolgt hij, dat het uitschrijven van een aanbesteding voor door den Staat gesubsidieerde gemeentewerken, wordt afhankelijk gesteld van de goedkeuring van gemeenteleeningen. Nu blijven de bundels van deze leeningen te lang voor onderzoek in de bevoegde Ministeries, en dit getalm vertraagt de uitvoering van de werken, terwijl de gemeenten goedgekeurde ontwerpen hebben en slechts wachten op de goedkeuring der financieele maatregelen die zij zinnens zijn te nemen, om de werken aan te vatten.

Hij dringt er dus op aan, dat, binst den kortst mogelijken tijd, alle gemeenten die ontwerpen hebben ingediend, gestaafd door leeningsaanvragen, de goedkeuringen voor de leeningen zouden bekomen, welke noodig zijn om de werken te kunnen aanvangen. Voor die werken zouden de werklozen van de gemeente en van het omliggende kunnen gebezigd worden. Hij vestigt insgelijks de volle aandacht van den Minister op den abnormalen en zelfs onrechtvaardigen toestand waarin de eerste aanwezende opzichters van Bruggen en Wegen zich bevinden. Hij herinnert er aan dat deze quaestie de vorige jaren in het Parlement werd opgeworpen en dat het verzet van het Beheer van Financiën niet toegelaten heeft, aan de Staatsbeambten de voldoening te schenken, waarop zij aanspraak mogen maken.

Le Rapporteur,

R. FOUCART.

Le Président,

M. HALLET.

De Verslaggever,

R. FOUCART.

De Voorzitter,

M. HALLET.