

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers
Session de 1934-1935	N° 150	Zittingsjaar 1934-1935
N° 4XIX: BUDGET.		BEGROOTING N° 4XIX.

BUDGET

des recettes et des dépenses extraordinaires
pour l'exercice 1935.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. de PIERPONT.

MADAME, MESSIEURS,

Le budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1935 s'élève à fr. 1,877,811,641.50 de dépenses contre 40,058,500 francs de recettes.

En 1934, la somme des dépenses prévues était de 1,101,837,528 francs et en 1933 de 818,000,000 de francs. Le montant de celles-ci est donc plus que doublé en l'espace de deux ans.

D'autre part, le chiffre des recettes, soit environ 40 millions pour 1935, peut être considéré, comparativement à celui des dépenses, comme à peu près nul, et le Gouvernement devra, s'il veut réaliser le programme de grands tra-

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

1° des membres de la Commission des budgets financiers:

a) Commission des Finances: MM. Allewaert, Brusselmans, de Liedekerke, de Wouters d'Oplinter, Drion, Jaspar (H.), Pussemier, Sap, Van Ackere (Fernand). — Balthazar, Buset, Debunne, Hoen, Lepage, Merlot, Truffaut, Uytroever. — Boedt, Leclercq, Max. — Elias;

b) délégués des sections: MM. Bouchery, Carton de Tournai, De Winde, Delwaide, Somerhausen, Piérard;

2° des membres de la Commission chargée d'examiner le budget des Travaux publics:

a) Commission des Travaux publics: MM. Brusselmans, Coelst, De Man, de Pierpont, Materne, Merget, Reynaert, Van Caenegem, Van Hecke. — Bouilly, Brunfaut, Delor, Fischer, Jamar, Schevenels, Van Acker (Achille), Van Hoeylandt. — Boedt, Foucart, Marien. — De Lille;

BEGROOTING

van de Buitengewone ontvangsten en uitgaven
voor het dienstjaar 1935.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER de PIERPONT.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De begrooting van de Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1935 bedraagt fr. 1,877,641.50 aan uitgaven, en fr. 40,058,500 aan ontvangsten.

In 1934, werden de uitgaven geraamd op 1,101,837,528 frank, en, in 1933, op 818,000,000 frank. Op twee jaar tijd, is het bedrag er van dus meer dan verdubbeld.

Anderzijds, mag het cijfer der ontvangsten — ongeveer 40 miljoen, voor 1935 — vergelijkenderwijs, nagenoeg als onbeduidend worden beschouwd, en, om het programma van de ontworpen groote werken uit te voeren, zal de Re-

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

1° de leden van de Commissie voor de begrotingen van financieelen aard:

a) Commissie voor de Financiën: de HH. Allewaert, Brusselmans, de Liedekerke, de Wouters d'Oplinter, Drion, Jaspar (H.), Pussemier, Sap, Van Ackere (Fernand). — Balthazar, Buset, Debunne, Hoen, Lepage, Merlot, Truffaut, Uytroever. — Boedt, Leclercq, Max. — Elias;

b) de leden door de afdelingen afgevaardigd: de HH. Bouchery, Carton de Tournai, De Winde, Delwaide, Somerhausen, Piérard;

2° de leden van de Commissie voor de begrooting van Openbare Werken:

a) Commissie van de Openbare Werken: de HH. Brusselmans, Coelst, De Man, de Pierpont, Materne, Merget, Reynaert, Van Caenegem, Van Hecke. — Bouilly, Brunfaut, Delor, Fischer, Jamar, Schevenels, Van Acker (Achille), Van Hoeylandt. — Boedt, Foucart, Marien. — De Lille;

Le présent rapport n° 150 a été distribué le 21 mai 1935. (Art. 4 de la résolution de la Chambre relative à l'examen des Budgets.)

Dit verslag n° 150 werd rondgedeeld op 21 Mei 1935 (Art. 4 van het besluit van de Kamer betreffende de behandeling van de Begrootingen.)

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers
Session de 1934-1935	N° 150	Zittingsjaar 1934-1935
N° 4XIX: BUDGET.		BEGROOTING N° 4XIX.

BUDGET

des recettes et des dépenses extraordinaires
pour l'exercice 1935.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. de PIERPONT.

MADAME, MESSIEURS,

Le budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1935 s'élève à fr. 1,877,811,641.50 de dépenses contre 40,058,500 francs de recettes.

En 1934, la somme des dépenses prévues était de 1,101,837,528 francs et en 1933 de 818,000,000 de francs. Le montant de celles-ci est donc plus que doublé en l'espace de deux ans.

D'autre part, le chiffre des recettes, soit environ 40 millions pour 1935, peut être considéré, comparativement à celui des dépenses, comme à peu près nul, et le Gouvernement devra, s'il veut réaliser le programme de grands tra-

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

1° des membres de la Commission des budgets financiers :

a) Commission des Finances: MM. Allewaert, Brusselmans, de Liedekerke, de Wouters d'Oplinter, Drion, Jaspar (H.), Pussemier, Sap, Van Ackere (Fernand). — Balthazar, Buset, Debunne, Hoen, Lepage, Merlot, Truffaut, Uytroever. — Boedt, Leclercq, Max. — Elias ;

b) délégués des sections: MM. Bouchery, Carton de Tournai, De Winde, Delwaide, Somerhausen, Piérard ;

2° des membres de la Commission chargée d'examiner le budget des Travaux publics :

a) Commission des Travaux publics: MM. Brusselmans, Coelst, De Man, de Pierpont, Materne, Merget, Reynaert, Van Caenegem, Van Hecke. — Bouilly, Brunfaut, Delor, Fischer, Jamar, Schevenels, Van Acker (Achille), Van Hoeylandt. — Boedt, Foucart, Marien. — De Lille ;

b) délégués des sections: MM. Huysmans, Amelot, Drion, Desmedt, Gendebien, Jacques.

BEGROOTING

van de Buitengewone ontvangsten en uitgaven
voor het dienstjaar 1935.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER de PIERPONT.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De begrooting van de Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1935 bedraagt fr. 1,877,641.50 aan uitgaven, en fr. 40,058,500 aan ontvangsten.

In 1934, werden de uitgaven geraamd op 1,101,837,528 frank, en, in 1933, op 818,000,000 frank. Op twee jaar tijd, is het bedrag er van dus meer dan verdubbeld.

Anderzijds, mag het cijfer der ontvangsten — ongeveer 40 miljoen, voor 1935 — vergelijkenderwijs, nagenoeg als onbeduidend worden beschouwd, en, om het programma van de ontworpen groote werken uit te voeren, zal de Re-

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

1° de leden van de Commissie voor de begrotingen van financieelen aard :

a) Commissie voor de Financiën: de HH. Allewaert, Brusselmans, de Liedekerke, de Wouters d'Oplinter, Drion, Jaspar (H.), Pussemier, Sap, Van Ackere (Fernand). — Balthazar, Buset, Debunne, Hoen, Lepage, Merlot, Truffaut, Uytroever. — Boedt, Leclercq, Max. — Elias ;

b) de leden door de afdeelingen afgevaardigd: de HH. Bouchery, Carton de Tournai, De Winde, Delwaide, Somerhausen, Piérard ;

2° de leden van de Commissie voor de begrooting van Openbare Werken :

a) Commissie van de Openbare Werken: de HH. Brusselmans, Coelst, De Man, de Pierpont, Materne, Merget, Reynaert, Van Caenegem, Van Hecke. — Bouilly, Brunfaut, Delor, Fischer, Jamar, Schevenels, Van Acker (Achille), Van Hoeylandt. — Boedt, Foucart, Marien. — De Lille ;

b) de leden door de afdeelingen afgevaardigd: de HH. Huysmans, Amelot, Drion, Desmedt, Gendebien, Jacques.

vaux projetés, recourir à l'emprunt, à moins que la dévaluation de notre monnaie ne lui en donne les possibilités.

L'arrêté royal du 19 avril 1935, créant un Office de redressement économique chargé d'assurer l'emploi du produit de la réévaluation de l'encaisse-or de la Banque Nationale, facilitera certainement la solution de cet angoissant problème.

La solidité de notre crédit permet en tout cas au Gouvernement d'émettre des Bons du Trésor à concurrence de la somme nécessaire, soit en Belgique, soit à l'étranger; l'exonération fiscale attachée à ces Bons laisse espérer la possibilité de leur placement.

Il serait fastidieux de passer en revue la liste des nombreux et très importants travaux prévus au Budget; la lecture de celui-ci et de ses annexes en donne clairement les détails et leur justification.

Votre Commission estime qu'ils sont pour la plupart d'une urgente utilité; elle y trouve, surtout, la mise au travail d'un grand nombre de chômeurs et ainsi un moyen efficace de lutte contre ce mal social et ce désastre économique qui, en ce moment, désorganisent toute notre activité nationale.

Votre Commission est unanimement d'accord pour approuver le Gouvernement dans les mesures qu'il prendra en vue de la réalisation très prochaine de ces travaux s'ils ont pour résultat immédiat la résorption des chômeurs.

Les travaux de voirie qui nécessitent directement ou indirectement une main-d'œuvre considérable et qui se répartissent sur tous les points du pays ont particulièrement retenu l'attention des membres de votre Commission.

Ils figurent au Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires à divers articles :

Art. 21. — Troisième tranche à imputer sur le deuxième Fonds des Routes institué par la loi du 12 août 1933 fr.	140,000,000
Art. 59. — Voirie communale : subside aux communes pour l'extension et l'amélioration de la voirie communale	8,775,000
Art. 62. — Travaux destinés à remédier au chômage : subside à accorder pour l'exécution de travaux d'amélioration et de réfection extraordinaire de la voirie communale ...	50,000,000
Art. 65. — Subvention au Fonds National de Crise en vue de la mise au travail des chômeurs	200,000,000
Soit en tout... .. fr.	398,775,000

Nous sommes heureux de souligner la parution récente d'une savante monographie « Histoire des routes belges », par M. Paul Christophe, Directeur général des Ponts et Chaussées. C'est une documentation très fouillée et fort intéressante de l'évolution de notre réseau routier depuis les temps les plus anciens jusqu'à l'autostrade et les routes axiales, espoir de l'avenir. La classification, les divers types de routes, leurs méthodes de revêtement et leur amé-

geering hare toevlucht moeten nemen tot eene leening, tenware de muntontwaarding haar hiertoe de mogelijkheid moest verschaffen.

Het Koninklijk besluit van 19 April 1935, tot instelling van een Dienst voor Economisch Herstel, belast met de aanwending van het batig saldo der herwaardeering van het goud-incasso der Nationale Bank, zal voorzeker de oplossing van dit angstwekkend vraagstuk vergemakkelijken,

De stevigheid van ons krediet stelt, in elk geval, de Regeering in staat Schatkistbons uit te geven, ten beloope van het noodige bedrag, hetzij in België, hetzij in den vreemde; de vrijstelling van belasting, welke voor die bons wordt verleend, laat de mogelijke plaatsing er van voorzien.

Het ware bezwaarlijk de geheele lijst na te gaan van de talrijke en zeer belangrijke op de begrooting voorziene werken; de lezing van dit stuk en van zijne bijlage geeft, op klare wijze, de onderdeelen er van aan en de noodige aanduiding en rechtvaardiging derzelve.

Uwe Commissie is van oordeel, dat zij meestal dringend noodzakelijk zijn; vooral, ziet zij er de tewerkstelling in van een groot aantal werklozen en, dienvolgens, een afdoend strijdmiddel tegen de maatschappelijke plaag en de economische ramp welke, op het huidige oogenblik, onze gansche nationale bedrijvigheid ontwrichten.

Uwe Commissie is het eens om de maatregelen goed te keuren, die door de Regeering zullen getroffen worden, met het oog op de zeer spoedige uitvoering van die werken, indien zij, als onmiddellijk gevolg, de opslorping der werkloosheid zullen hebben.

De wegwerken die rechtstreeks of onrechtstreeks een aanzienlijken handarbeid vergen en die over het geheele land zijn verspreid, hebben vooral de aandacht gaande gehouden van de leden uwer Commissie.

Zij komen op de begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor onder verschillende posten :

Art. 21. — Derde schijf af te schrijven op het tweede Wegensfonds, ingesteld bij de wet van 12 Augustus 1933 fr.	140,000,000
Art. 59. — Gemeentewegen : toelagen aan de gemeenten voor de uitbreiding en de verbetering der gemeentewegen	8,775,000
Art. 62. — Werken tot bestrijding der werkloosheid. — Toelagen toe te kennen voor werken tot verbetering en buitengewone herstelling van gemeentewegen	50,000,000
Art. 64. — Tegemoetkoming aan het Nationaal Crisisfonds met het oog op het aan het werk stellen van de werklozen	200,000,000
Hetzij samen fr.	398,775,000

Met genoegen vestigen wij de aandacht op een pas verschenen leerrijke monographie : *Histoire des Routes belges*, door den heer Paul Christophe, directeur-generaal van Bruggen en Wegen. Het is een grondig en uiterst belangwekkend overzicht van de ontwikkeling van ons wegnnet vanaf de grijze oudheid tot het ontstaan der autowegen en radiale wegen, welke de wegen der toekomst zijn.

De indeeling van de verschillende typen van wegen, hun

lioration sont soumis à une étude approfondie permettant de tirer d'utiles conclusions.

Nos routes, dit l'éminent Directeur général des Ponts et Chaussées, sont l'œuvre d'une longue série de siècles; la plupart se sont formées elles-mêmes et ont été améliorées au hasard des circonstances. Nos populations ont toujours été très particularistes et il fallut vaincre bien des résistances communales, provinciales et d'intérêts privés, pour qu'enfin le pouvoir central prenne les directives qui ont permis la réalisation du réseau actuel de grande voirie.

La période de 1830 à 1850 a été la plus féconde à l'extension de notre grande voirie: dès la fondation de son indépendance, la Belgique avait compris la pressante utilité à développer ses moyens de communication à l'intérieur et vers l'extérieur, ceux-ci étant le canal d'amenée des richesses au profit de l'Etat, des provinces, des communes et des particuliers.

Notre réseau de grande voirie était en :

1830 de 3,241 kilomètres,
1840 de 4,176 kilomètres,
1850 de 6,236 kilomètres.

Dès alors déjà, les subsides de l'Etat pour réfection des routes dites de deuxième classe avaient été fixés à 23 p. c. et pour les routes provinciales et concédées, à 17 p. c.

La loi du 15 novembre 1866, dont Léopold II avait été l'artisan, abolit les droits de barrière sur les routes de l'Etat et bientôt les provinces et les communes agirent de même. L'Etat se trouva alors dans l'obligation de reprendre de nombreuses routes concédées, ce qui, malgré peut-être quelques tronçons qui ne se justifiaient pas, fut le point de départ d'un utile développement de notre réseau routier, tout en suscitant de la part du Trésor de vives résistances.

Mais, déjà à cette époque, les communes ne cessaient de se plaindre parce que leurs ressources limitées ne permettaient pas de faire face aux dépenses d'une voirie qui dépasse leurs intérêts locaux.

En 1914 la grande voirie se répartissait comme suit :

8,346 kilomètres de routes de l'Etat,
1,571 kilomètres de routes provinciales.

Au 31 décembre 1934, elle était de :

8,809 kilomètres de routes de l'Etat,
1,579 kilomètres de routes provinciales.

Tandis que, pendant environ quarante ans, la route était quasi tombée en désuétude, conséquence de la construction des lignes de chemins de fer et de chemins de fer vicinaux, celle-ci, à partir de 1902, reprit très rapidement toute son utilité par suite du formidable développement de l'automobile. Actuellement 90 p. c. du trafic routier se fait par traction mécanique et les transports industriels y sont pour une large part.

wijze van bedekking en hun verbeteringen worden er grondig in behandeld en laten toe nuttige gevolgtrekkingen te maken.

« Onze wegen, zegt de uitstekende Directeur-Generaal van Bruggen en Wegen, zijn het werk van een lange reeks eeuwen; de meeste hebben zich zelf gemaakt en werden verbeterd volgens de omstandigheden. Ons volk is steeds zeer particularistisch aangelegd geweest, en er moesten heel wat gemeentelijke en provinciale weerstand en heel wat private belangen overwonnen worden, vooraleer, ten slotte, de centrale overheid de maatregelen trof die toelieten ons huidige groot wegennet te verwezenlijken.»

Het tijdperk 1830-1850 was het meest vruchtbaar voor de uitbreiding van onze groote wegen: vanaf de vestiging van zijn onafhankelijkheid, had België het groote nut begrepen van de uitbreiding zijner verkeerswegen in het binnenland en naar het buitenland, daar hierdoor de rijkdommen werden aangebracht, ten bate van Staat, provinciën, gemeenten en particulieren.

Ons net van groote wegen bedroeg in:

1930 : 3,241 km.,
1840 : 4,176 km.,
1950 : 6,236 km.

Toen reeds, werden de Staatstoelagen tot herstel der wegen die men noemde : van tweede klas, vastgesteld op 23 t. h., en voor de provinciale en vergunde wegen op 17 t. h.

De wet van 15 November 1866, waarvan Leopold II de bewerker was, schafte de tolgeden af op de Rijkswegen, en weldra deden de provinciën en gemeenten hetzelfde. De Staat was dan verplicht talrijke vergunde wegen over te nemen wat, — buiten misschien enkele stukken waarvoor dit niet gerechtvaardigd was, — een nuttige uitbreiding inluidde van ons wegennet, al deed zich, vanwege de Schatkist, heftige tegenstand gevoelen.

Maar reeds toen kloegen de gemeenten er onophoudelijk over, dat hun beperkte geldmiddelen hun niet toelieten het hoofd te bieden aan de uitgaven voor een wegennet dat verder reikt dan hun plaatselijke belangen.

In 1914 omvatten de hoofdwegen :

8,346 kilometer Rijkswegen;
1,571 kilometer Provinciale wegen.

Op 31 December 1934 :

8,809 kilometer Rijkswegen;
1,579 kilometer Provinciale wegen.

Terwijl, gedurende zoowat veertig jaren, de weg bijna in onbruik geraakt was, tengevolge van het aanleggen van spoorwegen en buurtspoorwegen, herwon hij, vanaf 1902, weer vlug zijn belangrijkheid, tengevolge van de geweldige uitbreiding van het motorrijtuigenverkeer. Voor het oogenblik, bestaat het wegverkeer voor 90 t. h. uit mechanische trekkracht en het industrieel vervoer neemt er een ruim aandeel in.

La grande voirie de l'Etat et des provinces est devenue pour le commerce, l'industrie et le tourisme, le canal de pénétration le plus pratique, le plus rapide et le moins onéreux permettant d'atteindre de nombreux points du pays, mais parallèlement au développement de l'automobilisme, beaucoup de routes dites chemins de grande voirie intercommunale ont acquis une importance qui égale celle des routes de l'Etat. Leur utilité s'est étendue bien au delà des communes qu'elles traversent; elles sont devenues, à l'instar des premières, des routes de transit intense; l'industriel, le commerçant, le touriste qui les utilise vient de partout et se rend vers des localités très éloignées.

Comme conséquence, ces routes réclament un tout autre statut que celui qui les régit: beaucoup d'entre elles sont actuellement impraticables; dans certaines communes leur réseau représente une dizaine de kilomètres et plus; il n'est pas possible, en ce qui concerne les principales tout au moins, d'en laisser l'entretien à charge des finances communales forcément limitées aux objets d'intérêt local. L'Etat se doit, afin de ne pas enrayer le progrès et l'évolution économique, de mettre fin à cet état de choses.

Le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires prévoit, nous l'avons dit, une subvention de 200 millions de francs au Fonds National de Crise, en vue de la mise au travail des chômeurs; grâce à cette subvention, les communes peuvent obtenir pour la réfection de leur voirie, sous condition qu'elles aient sur leur territoire des ouvriers chômeurs et qu'elles les occupent, un subside complémentaire de 25 p. c. Celui-ci est donc ajouté à celui de 25 à 40 p. c. normalement accordé sur les crédits des articles 59 et 62. La subvention maxima est donc de 50 à 65 p. c.

C'est certes un effort de la part du Trésor, mais nous craignons qu'il soit insuffisant ou inopérant; bon nombre de communes n'ayant pas d'ouvriers chômeurs et ne pouvant donc profiter de cette subvention extraordinaire; d'autres ne pouvant, même en tenant compte de celle-ci, envisager la possibilité financière de supporter la dépense, actuellement, 60,031,227 francs pour 137 demandes sont engagés.

Nous pensons qu'une modification profonde du système s'impose et que toute une partie de cette voirie intercommunale devrait être, sinon reprise définitivement par l'Etat — semblable politique fut suivie au lendemain du vote de la loi supprimant les barrières — tout au moins améliorée, réfectionnée et entretenue par lui pendant une période à déterminer.

Semblable mesure aurait pour fin non seulement d'accomplir une œuvre éminemment utile à la communauté, mais, en ces temps où la main-d'œuvre traverse une crise tragique, de procurer aux ouvriers chômeurs sur tous les points du pays une besogne rémunératrice; de tels travaux sont aussi de nature à alimenter les carrières et plusieurs industries dont les produits servent à la composition des revêtements routiers.

Il y aurait lieu d'espérer pour cette voirie devenue si importante, une réfection plus largement conçue et mieux ordonnée; la Direction des Ponts et Chaussées secondée

De Rijkswegen en de provinciale wegen zijn voor handel-, nijverheid- en vreemdelingenverkeer de meest praktische, de vlugste en de goedkoopste verkeerswegen, om talrijke plaatsen van het land te bereiken; maar, samen met de uitbreiding van het motorrijtuigenverkeer, zijn talrijke intercommunale hoofdwegen zoo belangrijk geworden als de Rijkswegen. Hun nut reikt verder dan de gemeenten welke zij doorkruisen; zij zijn, even als de eerste, drukke doorvoerwegen geworden; de industrieel, de handelaar die er gebruik van maakt, komt van overal en begeeft zich naar ver gelegen plaatsen.

Het gevolg is, dat voor deze wegen een gansch ander statuut gevraagd wordt dan hetgeen thans dezelve beheerscht: menige er van is voor het oogenblik onbruikbaar; in sommige gemeenten bedraagt de lengte van hun net een tiental kilometer en meer; althans, wat de voornaamste er van betreft, is het niet mogelijk het onderhoud ten laste te leggen van de gemeentefinanciën welke, noodgedwongen, alleen moeten dienen voor plaatselijke belangen. Ten einde den vooruitgang en de economische ontwikkeling niet te belemmeren, moet de Staat aan dezen toestand een einde maken.

De Begroting van de buitengewone ontvangsten en uitgaven voorziet alzoo, eene toelage van 200 miljoen voor het Nationaal Crisisfonds, met het oog op de tewerkstelling van de werklozen; dank zij deze toelage, zullen de gemeenten, voor herstelling van hun wegennet, onder voorwaarde dat zich op hun grondgebied werklozen bevinden en dat zij dezen te werk stellen, een aanvullende toelage ontvangen van 25 t. h. Deze wordt dus gevoegd bij de 25 tot 40 t. h. welke gewoonlijk worden verleend op de kredieten van de artikelen 59 en 62. De maximum-toelage bedraagt dus 50 tot 65 t. h.

Dit is gewis een poging vanwege de Schatkist, doch wij vreezen er voor dat dit onvoldoende of onafdoende zou zijn, gezien vele gemeenten geene werklozen tellen en dus die buitengewone toelage niet kunnen bekomen, terwijl andere, zelfs rekening houdende met deze toelage, niet bij machte zijn den financiële last van de uitgaven te dragen. Thans zijn, voor 137 aanvragen, 60,031,227 frank aangewend.

Wij zijn van gevoelen, dat het stelsel grondig dient gewijzigd en dat een gedeelte van dit intercommunaal wegennet, indien het niet voorgoed door den Staat werd overgenomen, — welke politiek onmiddellijk na de aanneming van de wet tot afschaffing van de tolgeden werd gevolgd, — het ten minste door hem gedurende een bepaalden tijd zou moeten worden verbeterd, hersteld en onderhouden.

Dergelijke maatregel zou tot doel hebben, niet alleen een werk uit te voeren dat buitengewoon nuttig is voor de gemeenschap, doch tevens, in deze tijden waarin de handenarbeid een tragische crisis doormaakt, aan de werkloze arbeiders van al de plaatsen van het land, loonenden arbeid te verschaffen; dergelijke werken kunnen ook arbeid geven aan de steengroeven en verschillende nijverheden wier producten dienen tot het vervaardigen der wegbekledingen.

Voor deze wegen, die zoo belangrijk geworden zijn, zou een ruimer opgevatte en beter ingerichte herstelling moeten kunnen gebeuren; alleen het Bestuur der Bruggen en Wegen,

par ses services provinciaux peut seule aboutir à ce résultat, les administrations communales pour des raisons d'économie recherchant toujours le moindre effort.

Nous ne pensons pas que des travaux répondent de façon plus adéquate au vœu du Gouvernement de lutter contre le chômage, tout en rendant à l'industrie, au commerce, à l'agriculture un service vraiment inappréciable.

Tant que notre industrie n'a pas repris son activité, la réfection et l'amélioration de notre voirie sont la meilleure occupation à donner à nos ouvriers; les pouvoirs publics ont une occasion unique de résoudre, aux conditions les plus avantageuses, le problème que nous venons d'exposer et qui, tôt au tard, le progrès et l'évolution de notre réseau routier l'exigent, devra trouver une solution parfaitement satisfaisante.

Ces observations faites, votre Commission propose à la Chambre de voter le budget des Recettes et Dépenses extraordinaires tel qu'il a été arrêté par le Gouvernement.

Le Rapporteur,

E. DE PIERPONT.

Le Président,

Max HALLET.

ANNEXE.

Réponses à des questions posées par des membres de la Commission

I. — L'Administration a mis autrefois à l'étude le projet de construction d'une route entre Suxy et La Cuisine, par Chiny; elle examine en ce moment l'opportunité de reprendre cette étude en vue de réaliser le dit travail.

II. — Passage à niveau dit « de Philippeville », à Marcinelle.

Le Département est encore en pourparlers avec les communes intéressées; c'est auprès de celles-ci qu'il y aurait utilité à faire des démarches en vue d'activer leur décision.

III. — La province de Brabant n'est pas sacrifiée au point de vue Budget extraordinaire.

En ce qui concerne l'année 1934, il résulte de la communication faite le 14 février dernier au Conseil Supérieur de la Route que sur le Fonds des Routes, le Brabant a obtenu près de 33 millions sur un total de 181 millions. Il faut y ajouter les travaux extraordinaires du passage à niveau de Berchem-Sainte-Agathe, de l'avenue Charles-Quint, de l'avenue de Meyse, de l'avenue de la Reine, à Laeken, du détournement de Wavre, etc.

En ce qui concerne l'année 1935, la liste des travaux extraordinaire importants qui a été communiquée au Sénat à l'appui des demandes de crédits introduites par la Direction des Routes, démontre que cette activité dans le Brabant n'est pas près de cesser.

met de l'aide de sa province, kan dit resultaat bereiken, daar de gemeentebesturen om bezuinigingsredenen steeds de minste inspanning betrachten.

Wij denken niet dat andere werken beter beantwoorden aan den wensch der Regeering : te strijden tegen de werkloosheid, terwijl zij terzelfder tijd aan de nijverheid, de handel, den landbouw een waarlijk onschalbaren dienst bewijzen.

Zoolang onze nijverheid haar werkzaamheid niet heeft hernomen, zijn het herstel en de verbetering van onze wegen de beste bezigheid voor onze werklieden; de openbare machten hebben een eenige gelegenheid, tegen de gunstigste voorwaarden, het vraagstuk op te lossen dat wij hebben uiteengezet en waarvoor, vroeg of laat, de vooruitgang en ontwikkeling van ons wegnnet eischen het, een volledig voldoeninggevende oplossing zal moeten gevonden worden.

Na deze opmerkingen, stelt uwe Commissie aan de Kamer vóór de Begroting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven goed te keuren, zooals zij door de Regeering werd opgemaakt.

De Verslaggever,

E. DE PIERPONT.

De Voorzitter,

Max HALLET.

BIJLAGE.

Antwoord op de vragen door sommige leden van de Commissie gesteld

I. — Het Bestuur heeft indertijd het ontwerp ter studie gelegd voor het aanleggen van een weg tusschen Suxy en La Cuisine, over Chiny; het onderzoekt voor het oogenblik of deze studie niet zou kunnen hervat worden met het oog op de uitvoering van dit plan.

II. — Overweg, genaamd « de Philippeville », te Marcinelle.

Het Departement onderhandelt nog met de betrokken gemeenten; bij deze zouden dan ook stappen moeten gedaan worden ten einde een beslissing te bespoedigen.

III. — De provincie Brabant wordt niet achteruit gesteld ten opzichte van de buitengewone begroting.

Wat het jaar 1934 betreft, blijkt uit de mededeeling welke op 14 Februari j.l. in den Hoogen Wegenraad gedaan werd, dat Brabant uit het Wegenfonds ongeveer 33 miljoen bekomen heeft op 181. Hierbij komen dan nog de buitengewone werken van den overweg te Sint-Agatha-Berchem, van de Keizer Karellaan, van de Meisselaan, van de Koninnginnelaan, te Laken, van de verlegging, te Waver, enz.

Wat het jaar 1935 betreft, blijkt uit de lijst van de belangrijke werken welke aan den Senaat overgemaakt werd tot staving van de credietaanvragen ingediend door het Wegenfonds, dat de werken in Brabant nog verre van afgelopen zijn.

Comme travaux spécialement importants, il faut mentionner les suivants, qui figurent dans cette liste :

avenue Bruxelles-Anvers, construction ;

Route directe à créer entre Aerschot et St-Trond ;

Redressement de la route Bruxelles-Leeuw-St-Pierre ;

Détournements de routes à Diest, Tombeek, Overijssche, etc.

Il faut y ajouter la construction projetée d'une route directe entre Bruxelles et Ostende, par le Sud de Gand, et entre Tervueren et Tirlemont.

IV. — Un membre a déclaré que le fait que les communes étaient obligées de décréter des sens uniques empruntant leur voirie, pour soulager la circulation sur les routes de l'Etat, militait en faveur de la reprise de ces routes communales par l'Etat.

On peut défendre un avis opposé ; ce qui encombre les routes n'est pas, il s'en faut de beaucoup, la circulation de transit, donc interurbaine, mais les véhicules qui s'arrêtent et stationnent devant les immeubles, celle des tramways, etc., et c'est là une circulation locale, évidemment.

L'argument invoqué peut se retourner donc contre la thèse qu'on veut défendre ; dans la partie bâtie des communes, la voirie devrait être exclusivement communale.

V. — Redressement de la route n° 4, à Overijssche.

Ce projet est à l'étude en vue d'une solution définitive ; provisoirement on a démolí quelques immeubles près de l'église d'Overijssche, ce qui permettra d'améliorer l'un des coudees les plus dangereux.

Als bijzonder belangrijke werken welke op deze lijst voorkomen, moet men vermelden :

de laan Brussel-Antwerpen, waaraan men bezig is ;

de rechtstreeksche weg tusschen Aarschot en Sint-Truiden ;

het rechtekken van de baan Brussel-Sint-Pieters-Leeuw ;
de verlegging van wegen te Diest, Tombeek, Overijssche, enz.

Hierbij komt dan nog de voorgenomen aanleg van een rechtstreeksche baan tusschen Brussel en Oostende, ten Zuiden van Gent, en tusschen Tervuren en Tienen.

IV. — Een lid heeft verklaard dat, vermits de gemeenten verplicht zijn het eenrichtingsverkeer op hun wegen in te voeren ten einde het verkeer op de Rijkswegen te ontlasten, de Staat deze gemeentewegen zou moeten overnemen.

Men kan ook de tegenovergestelde meening verdedigen ; wat het verkeer belemmert is niet het doorgangsverkeer, dus het tussenstedelijk verkeer, verre van daar, maar de rijtuigen welke stilhouden en blijven staan voor de woningen, het tramverkeer, enz., wat, natuurlijk, plaatselijk verkeer is.

Bijgevolg kan men het argument tegen de stelling keeren welke men verdedigen wil ; in de bebouwde kom der gemeenten zouden de wegen uitsluitend gemeentewegen zijn.

V. — Rechtekken van den weg n° 4, te Overijssche.

Dit ontwerp ligt ter studie met het oog op een definitieve oplossing ; men heeft voorloopig eenige gebouwen afgebroken nabij de kerk te Overijssche, waardoor men een der gevaarlijkste bochten zal kunnen verbeteren.