

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 25 JUIN 1931

Rapport de la Commission des Travaux publics et des Affaires Economiques chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1931.

(Voir les n^{os} 4-IX, 117, 128 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 25, 26, 27 mars; 22, 23 et 30 avril 1931, et le n° 5-IX du Sénat.)

BELGISCHE SENAAAT

VERGADERING VAN 25 JUNI 1931

Verslag uit naam van de Commissie van Openbare Werken en Economische Zaken belast met het onderzoek van het Wetsontwerp houdende de Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1931.

(Zie de n^{rs} 4-IX, 117, 128 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 25, 26, 27 Maart; 22, 23 en 30 April 1931, en n° 5-IX van den Senaat.)

Présents : MM. le baron BOËL, président; AERBEYDT, BARNICH, BEAUDUIN, CUELENAERE, DEPONTIEU, HANNICK, HANS, OHN, VAN BELLE, VAN HOESTENBERGHE, VAN VLAENDEREN, VAN STAPPEN et LEBON, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

En parcourant le Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1931, nous constatons la prépondérance des crédits prévus pour la restauration et l'entretien du réseau des routes de l'État.

En effet, aux dépenses ordinaires, on trouve un ensemble imposant de 103,200,000 francs affectés à des travaux de voirie, et aux dépenses exceptionnelles, 150,000,000 de francs pour restauration, expropriations et divers se rapportant à la grande voirie gouvernementale. Cela donne au total, pour 1931, le chiffre de 253,200,000 fr., soit plus de la moitié du budget, qui atteint 489,386,200 francs de dépenses.

Cette constatation n'a rien de surprenant pour qui se rend compte de ce double phénomène : l'état lamentable de nos routes en 1918, privées

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Bij het doorloopen van de Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1931, zien wij hoe de kredieten, voorzien voor het herstel en het onderhoud van het net der Staatsbanen, overwegend zijn.

Onder de gewone uitgaven vindt men een indrukwekkend bedrag van 103,200,000 frank voor wegwerken en onder de buitengewone uitgaven 150,000,000 frank voor herstel, ont-eigening en allerhande werken in verband met de groote Staatsbanen. Dit maakt een totaal, voor 1931, van 253,200,000 frank, zegge meer dan de helft der begrooting, die 489 millioen 386,200 frank bedraagt.

Deze vaststelling moet geen verwondering baren voor dengene die zich rekenschap geeft van dit tweevoudig verschijnsel : den ellendigen

d'entretien durant les années de guerre et accablées du charroi particulièrement lourd qu'elles eurent à supporter durant l'occupation, et, d'autre part, la transformation de la locomotion routière par le nombre toujours grandissant des véhicules automobiles.

Les Ministres qui, dans la période d'après guerre, se sont succédé au Département des Travaux publics, ont compris l'énorme importance d'un bon réseau routier pour le relèvement matériel du pays, et nous nous joignons au rapporteur de la Chambre des Représentants pour rendre un légitime hommage à l'effort gigantesque entrepris par l'Administration des Ponts et Chaussées durant ces trois dernières années pour réaliser le programme de réfection générale des routes de l'État.

Après avoir consolidé et élargi les artères principales, on poursuit en ce moment le plan d'ensemble en s'attaquant aux artères restantes. Sera-t-il vrai qu'au bout du cycle des six années prévues en 1928, grâce au Fonds spécial des routes de 600,000,000 de francs, et grâce au crédit annuel de 100,000,000 de francs inscrit au budget ordinaire, la Belgique pourra soutenir honorablement la comparaison avec les pays voisins? Il est permis d'en douter lorsqu'on parcourt notamment les routes déjà refaites à l'étranger. Chez nous, à tort ou à raison, voulant aller au plus pressé, on n'a envisagé d'abord que le seul point de vue de la résistance et de la largeur, afin d'obtenir une viabilité suffisante pour la circulation automobile. Le programme de 1928 ne prévoyait pas d'élargissements suffisants, de redressements de tracés, d'amélioration des virages, de construction de voies cyclables. Il apparaît, d'ores et déjà, que les crédits proposés seront insuffisants : à la fin de 1930, ils avaient dépassé de 172 millions les tranches escomptées en 1928, et le Conseil supérieur de la route demande que, pour l'exercice 1931, ils

staat onze wegen in 1918, tijdens den oorlog niet onderhouden en die te lijden hadden van het zwaar vervoer onder de bezetting, en daarbij de kentering in het wegenverkeer door het steeds stijgend aantal motorvoertuigen.

De Ministers die, na den oorlog, elkaar bij het Departement van Openbare Werken hebben opgevolgd, hebben het ongewone belang van een behoorlijk wegenset beseft voor de stoffelijke heropleving van het land, en wij sluiten ons aan bij den verslaggever in de Kamer om een welverdiende hulde te brengen aan het Bestuur van Bruggen en Wegen dat, deze laatste drie jaar, een reuzeninspanning heeft gedaan om het programma van algemeen herstel der Staatsbanen uit te werken.

Na de hoofdwegen verstevigd en verbreed te hebben, zet men thans een volledig plan voort met de overige wegen te herstellen. Zal het waar zijn dat, na een cyclus van zes jaar voorzien in 1928, dank zij het bijzonder Wegenfonds van 600,000,000 frank en aan het jaarlijksch krediet van 100,000,000 frank op de buitengewone begroting ingeschreven, België eervol de vergelijking zal kunnen doorstaan met de naburige landen? Dit valt te betwijfelen wanneer men onder meer de elders herstelde wegen bereist. Om vlug te handelen heeft men ten onzent, terecht of ten onrechte eerst alleen gelet op den weerstand en op de breedte, om voor het autoverkeer een behoorlijken weg te bekomen. Het programma van 1928 voorzag geen voldoende werken tot verbredening, rechtmaking, verbetering der bochten, aanleg van fietspaden. Van stonden aan blijkt dat de voorgestelde kredieten ontoereikend zijn : einde 1930 waren, met 127 millioen, de in 1928 voorziene schijven overschreden, en de Hooge Raad voor de wegen vraagt dat zij voor het dienstjaar 1931 zouden worden opgevoerd tot 300 millioen in

soient portés à 300 millions au lieu de 200 millions annuels prévus.

Nous sommes, du reste, dans l'incertitude sur le programme gouvernemental quant au parachèvement des routes déjà réfectionnées. En Hollande, on procède tout autrement. Lorsqu'on circule sur une route reconstruite, on a l'impression d'un travail terminé. Chaque usager y retrouve son domaine propre, nettement distinct. La toilette de la voirie est faite avec quelque coquetterie. Les plantations routières sont soignées et choisies avec discernement. Les bornes kilométriques, les poteaux indicateurs sont repeints, les inscriptions d'une lecture aisée. Comparant nos grandes routes : Bruxelles-Anvers, Bruxelles-Gand, Bruxelles-Liège, avec ce qui est déjà réalisé aux environs de Delft en vue de la route Rotterdam-La Haye, l'on se sent singulièrement froissé dans son amour-propre national. A l'exception des avenues de luxe de Tervueren et de Meysse, nous n'avons et n'aurons d'ici longtemps rien de comparable en Belgique. Et l'exemple n'est pas unique. En effet, l'arrêté royal néerlandais du 6 octobre 1930 étend à toutes les routes de première catégorie le profil en travers appliqué à la route reliant la métropole hollandaise à la Résidence : 43 mètres de largeur, subdivisés en 11 mètres (ultérieurement 13 mètres) pour l'automobile; une rangée d'arbres et, de part et d'autre, une piste cyclable de 2 mètres en dalles; protection des cyclistes contre vent et poussière par une double haie; de part et d'autre, voie carrossable de 6 mètres pour charriage lourd ou mixte; nouvelle rangée d'arbres; enfin, chemin d'un mètre en ciment de chaque côté, pour piétons, avec encadrement d'arbustes variés.

Les routes de deuxième catégorie ont 26 mètres de large, alors que nous en sommes toujours aux 18 mètres de Napoléon.

plaats van de jaarlijks voorziene 200 millioen.

Wij verkeerden daarenboven in onzekerheid omtrent het Regeeringsprogramma voor de voltooiing van de reeds herstelde wegen. In Nederland gaat men heel anders te werk. Wanneer men daar over een herstelden weg rijdt, krijgt men den indruk van een werk dat voltooid is. Elke weggebruiker vindt er zijn eigen duidelijk afgebakend gebied. Aan het toilet van den weg wordt een zekere coquetterie besteed. De beplanting wordt verzorgd en met smaak gekozen. De kilometerpalen, de wegwijzers, worden herschilderd, de aanduidingen zijn goed leesbaar. Wanneer men onze groote banen, Brussel-Antwerpen, Brussel-Gent, Brussel-Luik, vergelijkt met wat reeds werd aangelegd in de omstreken van Delft, met het oog op de baan Rotterdam-Den Haag, dan voelt men zich ten zeerste in zijn nationale eigenliefde gekrenkt. Afgezien van de luxe-lanen van Tervuren en van Meisse, hebben wij in België niets dat daarmee kan worden vergeleken en wij zullen dat zoo spoedig nog niet hebben. En dit voorbeeld staat niet alleen. Inderdaad het Nederlandsch Koninklijk besluit van 6 October 1930 breidt tot al de wegen der eerste categorie het dwarsprofiel uit toegepast op de baan die Rotterdam met de Residentie verbindt : 43 meter breedte, onderverdeeld in 11 meter (later 13 meter) voor de autos', een rij boomen en aan weerskanten een fietspad van 2 meter in tegels; bescherming der fietsers tegen wind en stof door een dubbele haag, aan weerskanten rijweg van 6 meter voor zwaar of gemengd vervoer; nieuwe rij boomen, ten slotte cementweg van 1 meter aan weerskanten voor voetgangers, met omlijsting van verschillende struiken.

De wegen der tweede categorie zijn 26 meter breed, terwijl wij er nog steeds hebben van 18 meter als onder Napoleon.

Les routes de troisième catégorie ont une largeur de 23 mètres et sont construites, comme les autres, avec des soins totalement inconnus sur notre réseau.

Entre-temps, en Belgique, on ne semble guère penser au piéton ni au cycliste au moment de la réfection de la voie carrossable. Que d'argent dépensé inconsidérément pour réserver après coup des trottoirs et des pistes ! Ce qui a été fait dans ces conditions ne donne, jusqu'à présent, aucune satisfaction et devra être recommencé. Ces deux usagers de la route ne sont nullement en sûreté lorsque leur zone n'est pas séparée du restant de la chaussée, soit par une bordure, soit par une rangée d'arbres. Les automobilistes, en effet, n'hésitent pas à usurper le surplus de la voie.

Si l'on veut éviter des mécomptes imminents, il faut donc qu'avant d'entreprendre la réfection de la voirie, on en arrête partout le profil en travers.

Cette remarque apparaîtra doublement pertinente lorsqu'on sera amené à reviser la largeur de la route carrossable, fixée, dans le programme de 1928, à six mètres, minimum dès à présent notoirement insuffisant.

Si l'on avait, dès l'abord, prévu le profil en travers futur de chaque route, on aurait pu procéder, dès le premier hiver, aux plantations routières, afin de gagner autant d'années de croissance aujourd'hui perdues et de procurer à notre voirie, le plus tôt possible, ce cadre de beauté qui en fait le charme captivant. Le choix des arbres est délicat. Nous croyons que l'État n'aura pas à se vanter des récentes plantations de chênes d'Amérique à Vieux-Dieu, en pleine agglomération et dans un trottoir dallé.

De wegen der derde categorie zijn 23 meter breed en evenals de overige aangelegd met een zorg die bij ons totaal onbekend is.

Inmiddels schijnt men in België, bij het herstellen van den rijweg, heelemaal niet te denken aan den voetganger noch aan den fietser. Wat al geld op onbezonnen wijze uitgeven om later stoepen en zijpaden aan te leggen! Wat in die omstandigheden tot nog toe werd gedaan geeft aan niemand voldoening en zal moeten worden herdaan. Deze twee gebruikers van den weg zijn heelemaal niet veilig wanneer hun gebied niet van het overige van den weg is afgezonderd, hetzij door een stoep, hetzij door een rij boomen. Inderdaad, de autovoerders aarzelen niet het overige van den weg in beslag te nemen.

Om dreigende misrekeningen te voorkomen moet men, alvorens den weg te herstellen, overal het dwarsprofiel bepalen.

Deze opmerking zal dubbel afdoend blijken wanneer men er zal toe gebracht worden de breedte te herzien van den rijweg, door het programma van 1928 op 6 meter bepaald, minimum dat nu reeds beslist ontoereikend is.

Indien men van in den beginne het toekomstend dwarsprofiel van elke baan had voorzien, dan zou men vanaf den eersten winter de wegenbeplantingen hebben kunnen aanleggen, ten einde zooveel jaren groei te winnen die thans verloren zijn, en aan onze wegen zoo spoedig mogelijk het schoone uitzicht te geven dat er de aantrekkelijkheid aan geeft. De keuze der boomen is niet gemakkelijk. Wij meenen dat de Staat niet zal kunnen bogen op de beplantingen van Amerikaanschen eik onlangs te Oude-God aangelegd in volle agglomeratie en op een rijweg met tegels.

L'on ne peut dire, par ailleurs, que les jeunes plantations sont entourées des soins nécessaires. Chez nous, le tuteur de l'arbre est planté en même temps que celui-ci dans du terrain meuble. Au premier coup de vent, ils s'inclineront ensemble ou bien l'écorce de l'arbuste sera irrémédiablement blessée par le va-et-vient qui se produit entre l'arbre et son tuteur, attachés l'un à l'autre par un fil de fer. Chez nos voisins, il y a trois tuteurs réunis qui entourent l'arbre routier, dont l'écorce est protégée par un morceau de carton ou de cuir contre les atteintes du fil. La dépense initiale est un peu plus forte, mais la plante se développe régulièrement, sans devoir être renouvelée ni redressée.

On ne saurait trop insister sur l'importance du choix des revêtements de la route. On avait cru pouvoir, sur certaines chaussées, maintenir l'empierrement à l'eau comme revêtement. L'expérience eut tôt fait de démontrer que cette méthode ne résiste plus au trafic moderne, même là où le charroi est moins intense. Sans doute faut-il éviter de construire une voirie dispendieuse sans nécessité, mais on oublie trop que l'amélioration d'une voie de communication appelle souvent une intensification de trafic et que les véhicules à moteur pénètrent de plus en plus dans les campagnes pour créer une liaison rapide entre le producteur et le consommateur.

Les premiers efforts de restauration de la voirie se sont principalement portés sur la partie sud-est du pays. Le hasard a voulu que la restriction des crédits s'opère au moment où l'autre partie espérait à son tour voir améliorer son réseau, en beaucoup d'endroits délabré. L'organe de la ligue touristique « Vlaamsche Toeristenbond » n'a pas manqué de le faire remarquer au nom de ses cent mille adhérents.

Men kan bovendien niet zeggen dat de jonge beplantingen de noodige zorg hebben. Ten onzent wordt de steun van den boom samen met deze geplant in lossen grond. Bij den eersten windslag zullen zij samen overhellen ofwel zal de schors van den jongen boom onwederroepelijk geschonden zijn door de wrijving ontstaan tusschen den boom en zijn stut, door een ijzeren draad aan elkander gebonden. Bij onze naburen zijn er drie stutten samengebonden welke den boom omringen, wiens schors beschermd is met een stuk bordpapier of leder tegen de aanraking van den draad. De eerste uitgave is wat zwaarder, doch de plant ontwikkelt zich regelmatig zonder hernieuwd of rechtgezet te moeten worden.

Men zou niet te zeer kunnen aandringen op het belang van de keuze der straatbekleedingen. Men had gehoopt op sommige banen het beslag met water als bedekking te kunnen behouden. De ondervinding had spoedig bewezen dat deze methode niet meer aan het modern verkeer weersstaat, zelfs daar waar het gerij minder druk is. Wellicht moet men vermijden zonder noodzakelijkheid kostelijke wegen aan te leggen, doch men vergeet dikwijls dat de verbetering van een verbindingsweg dikwijls een drukker verkeer uitlokt, en dat de motorvoertuigen meer en meer het platteland indringen om een vluggere verbinding tusschen den voortbrenger en den verbruiker te verwekken.

De eerste pogingen van herstel van het wegenet golden voornamelijk voor het Zuid-Oostersch gedeelte van het land. Het toeval heeft gewild dat de beperking der kredieten voorkwam op het oogenblik dat het ander gedeelte hoopte, op zijn beurt zijn op vele plaatsen beschadigd net te zien herstellen. Het orgaan van den « Vlaamschen Toeristenbond » heeft niet nagelaten het te doen uitschijnen uit naam van zijn honderduizend aangeslotenen.

Signalons, à ce propos, une erreur qui s'est glissée dans les annexes du budget (pp. 40 et suiv.). Des travaux estimés par les Ponts et Chaussées à 175,000,000 de francs s'y trouvent comprimés dans un crédit de 100 millions de francs, à telle enseigne que plusieurs des routes y énumérées ne sauraient être restaurées en 1931 si le Département ne se décide pas à majorer le crédit.

Par ce temps de crise industrielle, toute notre attention doit être fixée sur les produits nationaux, dont certains conviennent particulièrement bien à la construction des routes.

La crise frappe durement nos carrières; c'est le moment de se rappeler les qualités excellentes de nos pavés.

Nos cimenteries fournissent une des matières premières pour la construction des routes en béton. Certaines briqueteries produisent des matériaux de grand choix.

En augmentant le crédit alloué à la restauration de notre réseau routier, on combattrait le chômage parmi la classe ouvrière, on monnayerait le service du Fonds de crise en valeurs nationales, on favoriserait le tourisme, qui est loin d'avoir pris l'essor auquel notre beau pays a le droit d'aspirer.

VOIRIE COMMUNALE.

Depuis que cette voirie a été rattachée au Département des Travaux publics, on aurait pu s'attendre à quelques directives générales, de manière à obtenir plus de cohésion dans les efforts.

Hélas ! les services de la voirie communale sont restés séparés par des cloisons étanches de ceux de la voirie provinciale ou de la voirie gouvernementale.

D'après les renseignements recueillis, les mesures préconisées dans le rapport présenté à la Chambre des Représentants resteront lettre morte dans les

Laat ons in dit opzicht wijzen op een vergissing welke in de bijlage van de begroting geslopen is (bl. 40 en volg.). Werken door Bruggen en Wegen op 175 millioen geraamd, worden er samengedrongen in een krediet van 100 millioen, zoodanig dat verschillende der erin opgesomde wegen niet zouden kunnen hersteld worden in 1931, indien het Departement niet besluit het krediet te verhoogen.

In dezen tijd van nijverheids crisis, moet onze gansche aandacht gaan naar de inlandsche producten, waarvan sommige bijzonder goed passen voor den wegenbouw.

De crisis treft zwaar onze groeven; het is het gepaste oogenblik om de uitstekende hoedanigheden onzer straatsteenen indachtig te zijn.

Onze cementfabrieken leveren eene der grondstoffen voor den aanleg van betonwegen. Zekere steenbakkerijen leveren uitgelezen materiaal.

Met het krediet te verhoogen, dat wordt besteed aan het herstel van ons wegnnet, zal men de werkloosheid onder de arbeidende klasse bestrijden, den dienst van het Crisisfonds omzetten in nationale waarden, het toerisme bevorderen, dat op verre na niet den bloei kent dien ons mooi land terecht mag verwachten.

GEMEENTEWEGEN.

Sedert deze wegen werden gehecht aan het Departement van Openbare Werken, zou men enkele algemeene richtsnoeren hebben mogen verwachten, ten einde meer samenhang in de werking te bekomen.

Eilaas, de diensten van de gemeentewegen zijn volkomen vreemd gebleven aan die van de provinciewegen en van de Staatswegen.

Blijkens de ingewonnen inlichtingen, zullen de maatregelen, voorgesteld in het verslag ingediend in de Kamer der Volksvertegenwoordigers, doode letter

communes, au moins en 1931. Et voici pourquoi : la nouvelle loi fiscale n'a paru qu'au début de l'année; tous les budgets communaux ont dû être révisés et remis en équilibre. Les impôts communaux n'ont pu être votés qu'avec un retard de plusieurs mois; beaucoup ne sont pas encore approuvés. Les receveurs des contributions attendent encore toujours de connaître le nombre de centimes additionnels votés par chaque commune, ainsi que la nature et la qualité de chaque taxe spéciale pour dresser les rôles. Or, nous sommes à la fin de mai. Il faudra attendre la fin d'août pour que les billets de contribution soient distribués. Comme les contribuables ont deux mois pour payer, nous atteindrons novembre avant que les communes puissent disposer de leurs ressources. Ce n'est pas en hiver qu'on poursuit l'entretien des chemins.

Ainsi les petites causes ont souvent de grands effets. La nouvelle loi fiscale, votée tardivement, a jeté le plus grand trouble dans la trésorerie communale.

Contrairement à l'avis du rapporteur à la Chambre, il nous est affirmé, de bonne part, que l'absence de ressources mettra les communes dans l'impossibilité absolue d'entretenir et de réparer leur voirie en 1931.

Seules, des réfections totales pourront s'effectuer grâce aux emprunts. Encore conviendrait-il que le Ministère de l'Intérieur, où il règne, paraît-il, quelque désarroi, ne retarde pas plus que de raison l'approbation de ces demandes d'emprunt.

On nous assure, d'autre part, que les prévisions fiscales de rendement d'impôts pour les communes ont été faites si hâtivement et sur des bases si peu certaines, que de graves mé-

blijven in de gemeenten, althans in 1931. Ziehier waarom : de nieuwe fiscale wet is enkel verschenen in het begin van het jaar. Al de gemeentebegrotingen dienden herzien en in evenwicht gebracht. De gemeentelijke belastingen konden enkel met een vertraging van ettelijke maanden worden goedgekeurd. Vele zijn nog niet goedgekeurd. De ontvangers der belastingen wachten er nog steeds op het aantal door iedere gemeente goedgekeurde opcentiemen alsmede den aard en de hoedanigheid van iedere bijzondere taxe te kennen om de rollen op te maken. Welnu, wij zijn thans einde Mei. Men zal moeten wachten tot einde Augustus opdat de belastingbrieven worden rondgedeeld. Daar de schatplichtigen twee maand tijd hebben om te betalen, zullen wij de maand November bereiken, vooraleer de gemeenten over hare inkomsten beschikken. Het is niet in den Winter dat voor het onderhoud der wegen wordt gezorgd.

Aldus hebben kleine oorzaken vaak groote gevolgen. De nieuwe fiscale wet, die laattijdig werd goedgekeurd, heeft de grootste verwarring gesticht in de gemeentelijke thesaurie.

In strijd met de meening van den verslaggever in de Kamer, wordt er ons uit goede bron bevestigd dat het gemis van geldmiddelen de gemeenten in de volstrekte onmogelijkheid zal stellen hunne wegen in 1931 te onderhouden en te herstellen.

Alleen volledig herstel zal kunnen geschieden dank zij de ontleeningen. En dan nog zou het Ministerie van Binnenlandsche Zaken, waar er naar het schijnt eenige ontreddeering heerscht, niet langer dan noodig de goedkeuring dezer aanvragen van leening mogen doen aanslepen.

Men verzekert ons anderzijds dat de fiscale vooruitzichten betreffende de rendeeing van de belastingen voor de gemeenten zoo haastig en op zoo weinig zekere grondslagen zijn opge-

comptes sont à craindre. On conçoit que beaucoup de communes ne manifestent aucun enthousiasme pour la nouvelle loi fiscale.

Du point de vue de l'entretien et de la réparation de la voirie communale, la loi fondamentale de 1836, article 131, n° 19, et la loi du 10 avril 1841, obligeaient de réserver un certain nombre de centimes additionnels pour la contribution d'un fonds de voirie. Il y avait des budgets et des comptes séparés dans chaque commune pour l'administration de ce fonds.

Arrive, après guerre, le régime de la contribution basée sur les revenus totaux de chacun. Plus d'impôts communaux, plus de centimes additionnels, plus de fonds spécial pour la voirie vicinale, plus de budgets spéciaux : le Gouvernement étatiste distribue, d'après une réglementation bureaucratique, la part de la manne réservée à chacun. La conséquence naturelle est qu'en l'absence de ressources spécialement réservées pour les voiries, on a perdu la tradition. Le Gouvernement l'avait brisée et n'avait rien mis à la place.

La suggestion qui se dégage de ce qui précède est que la Commission chargée par l'honorable Ministre des Travaux publics, de rechercher les méthodes à adopter pour l'amélioration de la voirie vicinale, ne néglige pas ce côté du problème. Encore faut-il qu'on la réunisse préalablement. L'honorable Ministre voudra bien nous dire si elle est définitivement constituée et si elle entrera prochainement en action.

L'État n'intervient, sous forme de subside de 25 à 40 p. c. dans l'entretien des routes vicinales à trafic soutenu, que pour le pavage s'étendant sur une largeur maxima de 6 mètres.

Or, il arrive fréquemment aujourd'hui que l'accroissement du trafic amène les communes à élargir les voies

maakt, dat erge vergissingen zijn te vreezen. Men begrijpt dat vele gemeenten zich geenszins geestdriftig toonen voor de nieuwe belastingwet.

Op gebied van onderhoud en herstel van de gemeentewegen verplichten de fundamentele wet van 1836, artikel 131, n° 19, en de wet van 10 April 1841 een zeker aantal opcentiemen voor te behouden als bijdrage voor een wegenfonds. In iedere gemeente waren afzonderlijke begrotingen en rekeningen voor dit fonds.

Dan komt, na den oorlog, het stelsel van de bijdrage gesteund op de totale inkomsten van eenieder. Geen gemeentebelastingen meer, geen opcentiemen, geen bijzonder fonds voor de buurtwegen, geen bijzondere begrotingen meer : de etatistische Regeering verdeelt, volgens een bureaucratische regeling het manna dat aan iedereen is voorbehouden. Het gevolg is, natuurlijk, dat men bij gemis van inkomsten in het bijzonder voorbehouden voor de wegen, de traditie heeft verloren. De Regeering had er een einde aan gemaakt en niets in de plaats gesteld.

Uit wat voorafgaat blijkt, dat de Commissie door den geachten Minister van Openbare Werken belast met het opzoeken der methodes tot verbetering van de buurtwegen, deze zijde van het vraagstuk niet verwaarloost. Zij dient echter voorafgaandelijk te worden bijeengeroepen. De geachte Minister gelieve ons te zeggen of zij definitief is samengesteld en of zij eerlang zal werken.

Alleen voor de bestrating over een maximum-breedte van 6 meter komt de Staat tusschen onder den vorm van een toelage van 25 tot 40 t. h. in het onderhoud der buurtwegen met druk verkeer.

Tegenwoordig gebeurt het echter veeltijds dat de toeneming van het verkeer er de gemeenten toe brengt

vicinales au delà de cette limite. Cela se présente surtout dans les communes situées à proximité des grandes villes. Il est des administrations provinciales qui encouragent financièrement ces travaux exécutés par les communes, mais cela ne suffit pas toujours pour permettre à celles-ci, dont les ressources sont souvent fort limitées, de donner à l'entreprise toute l'ampleur que l'intérêt d'une bonne administration exige. Il faudrait que l'État vienne en aide d'une façon plus efficace aux administrations locales en étendant les subsides.

Nous citerons, à titre d'exemple, car le mal est général, toutes les communications entre le port d'Anvers et les communes du nord-est de la province, d'où nous viennent chaque jour des milliers de débardeurs. L'intérêt local est ici soudé à un intérêt national et justifie un rang de priorité.

Nous exprimons le vœu que le Gouvernement emploie une partie du crédit, réservé à l'exécution de travaux en vue de diminuer le chômage, pour subsidier au delà des limites réglementaires les communes vigilantes, et ce tant en ce qui concerne le pour cent du coût des travaux (50 p. c.) qu'en ce qui concerne la largeur de la route (7^m50). Ce crédit de 200,000,000 de francs (à réduire à 70,000,000 de francs, paraît-il, pour des raisons budgétaires) ne saurait trouver meilleur emploi.

HÔTELS PROVINCIAUX.

La question déjà vieille de la construction de nouveaux gouvernements provinciaux à Anvers et à Mons ne semble pas avoir fait un pas. En 1910, elle semblait déjà urgente. Il nous souvient que l'honorable Ministre d'alors, le Baron Delbeke, chargea des

de buurtwegen breeder te maken dan dit maximum. Dit doet zich vooral voor in de gemeenten in de nabijheid van de groote steden. Sommige provinciebesturen steunen financieel deze werken uitgevoerd door de gemeenten, doch dit volstaat niet altijd om deze gemeenten, die dikwijls slechts over zeer beperkte inkomsten beschikken, toe te laten aan de onderneming al de uitbreiding te geven die het belang van een goed bestuur eischt. De Staat zou door uitbreiding der toelagen doelmatiger moeten ter hulp komen van de lokale besturen.

Daar de kwaan algemeen is vermelden wij, bij wijze van voorbeeld, alle verbindingen tusschen de haven van Antwerpen en de gemeenten in het noord-oosten van de provincie, van waar dagelijks duizenden scheepslussers komen. Het plaatselijk belang gaat hier samen met een nationaal belang en wettigt een recht van voorrang.

Wij drukken den wensch uit dat de Regeering een deel van het krediet, voorbehouden aan de uitvoering van werken tot vermindering van de werkloosheid, zou besteden aan toelagen, buiten de voorziene grenzen, voor de werkzame gemeenten, en dit zoowel wat betreft het procent van de kosten der werken (50 t. h.) als wat betreft de breedte der wegen (7^m50). Dit krediet van 200 miljoen frank (te verminderen, schijnt het, met 70 miljoen wegens begrootingsredenen, zou geen betere bestemming kunnen vinden.

PROVINCIALE GOUVERNEMENTSHOTELS.

Het reeds oude vraagstuk van het bouwen van nieuwe provinciale gouvernementshotels te Antwerpen en te Bergen schijnt geen stap vooruit te hebben gedaan. In 1910 scheen het vraagstuk reeds dringend. Wij herinneren ons nog dat de toenmalige

architectes de renom de procéder à une étude détaillée de la question et de présenter des plans. Ces plans doivent toujours reposer dans leurs dossiers respectifs. *Quousque tandem...*

TRAVAUX HYDRAULIQUES.

Nous connaissons la sollicitude du Gouvernement pour tout ce qui peut contribuer à la prospérité de notre grand port national. Les extensions récentes des bassins, avec la nouvelle écluse, ont certes augmenté de beaucoup la capacité des installations, et l'agrandissement de son territoire permet à la Ville d'Anvers de regarder loin dans l'avenir. Il n'en est pas moins nécessaire de veiller constamment au maintien des ouvrages existants pour en tirer le maximum de rendement.

Depuis le mois de mars de l'année dernière, un tronçon des murs de quai de la rade s'est mis à glisser vers le fleuve. Le mouvement s'est accentué à tel point qu'au mois de septembre plusieurs hangars du quai d'Herbouville ont dû être mis hors d'usage.

Pour apaiser l'impatience de la Ville d'Anvers devant l'incurie administrative, le Gouvernement a introduit un amendement au budget. Il a rogné le poste d' « Études, etc., des installations maritimes du port » de cinq millions et affecté cette somme au premier tiers du coût de la reconstruction du quai. Si les choses continuent de ce train, l'accident ne sera réparé qu'en 1933. Ce serait inadmissible, et j'espère que l'honorable Ministre voudra s'assurer, pour le prochain budget, de la totalité du crédit nécessaire à assurer l'exécution du travail dans le plus bref délai. Il s'agit ici d'une dépense rémunératrice au premier chef.

Minister, Baron Delbeke, befaamde bouwkundigen belastte met een grondige studie van het vraagstuk en met het opmaken van plans. Deze plans moeten steeds berusten in hunne eigen dossiers. *Quousque tandem...*

HYDRAULISCHE WERKEN.

Wij kennen de bezorgdheid van de Regeering voor alles wat kan bijdragen tot den voorspoed van onze groote nationale haven. De jongste uitbreidingen van de dokken met de nieuwe sluis hebben stellig den omvang van de installaties veel verruimd, en de uitbreiding van haar grondgebied laat aan de stad Antwerpen toe de verre toekomst onder oogen te zien. Het is niettemin noodig gestadig te waken voor het behoud der bestaande werken om er de hoogste rendeering uit te trekken.

Sedert de maand Maart van verleden jaar, is een vak der kademuren van de reede beginnen af te zakken naar den stroom. De beweging heeft zoodanig toegenomen dat in de maand September verschillende loodsen van de Herbouvillekaai buiten gebruik dienden gesteld.

Om het ongeduld van de stad Antwerpen tegenover de zorgeloosheid van het bestuur tot bedaren te brengen, heeft de Regeering een amendement op de begroting ingediend. Zij heeft den post « Studiën, enz... van de zeevaart-installaties van de haven », met vijf millioen besnoeid en dit bedrag besteed aan het eerste derde van de kosten van den wederopbouw van de kaai. Indien de zaken aldus voortgaan, zal het ongeval slechts in 1933 hersteld zijn. Dit ware niet aan te nemen, en ik hoop dat de geachte Minister zich voor de komende begroting het geheele krediet zal verzekeren dat noodig is voor de uitvoering van het werk binnen den korst mogelijken tijd. Het geldt hier eene in de hoogste mate rendeerende uitgave.

Les Commissions d'études des agglomérations d'Anvers, de Gand et de Bruges.

L'article 37 du budget prévoit un crédit de 35,000 francs à cette fin. Il ne peut continuer à passer inaperçu.

La Commission d'études pour l'agglomération anversoise fut créée par arrêté royal du 20 décembre 1907, avec une mission bien déterminée, fort complexe et d'une portée considérable.

Actuellement, ce crédit doit servir à des fins analogues pour les extensions de Gand et de Bruges.

Résumer ici ce que fut le travail fourni par ces Commissions, surtout par celle d'Anvers, nous mènerait trop loin. Il suffira de dire que ses membres ont assumé bénévolement la majeure partie du rôle que le projet de loi, récemment déposé par MM. Vinck, Huysmans et Lebon, imposerait dorénavant à l'ensemble des autorités administratives. Ce qui est grave surtout, c'est que depuis 1921, c'est-à-dire depuis dix ans, sous prétexte d'économie et de restriction de dépenses, la Commission n'a plus pu se procurer un seul ouvrage traitant d'urbanisme ou de questions connexes; elle n'a pas pu se tenir au courant des nombreuses solutions adoptées dans les Congrès internationaux, et plus aucun membre n'a été défrayé de ses déplacements en vue de se documenter sur la matière. Or, on sait ce que coûte aujourd'hui le moindre ouvrage technique. Les plus récents ouvrages ne figurent même pas dans les bibliothèques des départements ministériels.

A l'origine, la Commission pouvait disposer des connaissances d'un ingénieur des Ponts et Chaussées et de son personnel pour l'examen de projets, la levée des lieux, les recherches préalables, le dessin de croquis et de variantes suggérées. Les Ministres des Travaux publics suivaient de près les

De studiecommissiën van de agglomeraties van Antwerpen, Gent en Brugge.

Artikel 37 der begrooting voorziet een krediet van 35,000 frank te dien einde. Het mag niet verder onopgemerkt blijven.

De studiecommissie voor de Antwerpsche agglomeratie werd opgericht bij Koninklijk besluit van 20 December 1907 met eene wel omschreven, zeer ingewikkelde opdracht van groote beteekenis.

Thans moet dit krediet dienen voor soortgelijke doeleinden voor de uitbreidingen van Gent en van Brugge.

Het zou ons te ver leiden hier het werk, geleverd door deze Commissiën, vooral door deze van Antwerpen, samen te vatten. Het zal volstaan te zeggen dat haar leden vrijwillig het grootste deel van de rol hebben op zich genomen die het wetsvoorstel, onlangs ingediend door de heeren Vinck, Huysmans en Lebon, voortaan zou opleggen aan al de openbare besturen. Erg is vooral dat, sedert 1921, hetzij sedert tien jaar, onder voorwendsel van bezuiniging en beperking der uitgaven, de Commissie zich geen enkel werk meer heeft kunnen aanschaffen over urbanisme of aanverwante vraagstukken; zij heeft zich niet op de hoogte kunnen houden van de talrijke oplossingen aangenomen door de internationale congressen, en geen enkel lid werd nog vergoed voor zijn verplaatsingen met het oog op zijn documentatie over de kwestie. Men weet wat tegenwoordig het kleinste technische werk kost. De laatst verschenen werken komen zelf niet voor in de bibliotheken van de ministeriële departementen.

Aanvankelijk kon de Commissie beschikken over de kennis van een ingénieur van Bruggen en Wegen en van zijn personeel voor het onderzoek van ontwerpen, de plaatsopnemingen, de voorafgaandelijke studie, het teekenen van schetsen en van voorgestelde afwijkingen. De Ministers van Openbare

travaux de cette Commission et avaient de fréquents rapports avec ses membres. La guerre est venue tout bouleverser. A la suite des mesures d'économie décrétées lors de la grande pénitence, le crédit a été réduit au point de n'être presque plus que nominal. Il suffit tout juste à payer le loyer du local où se réunit la Commission, ainsi que les menus frais de bureau.

Les efforts escomptés par l'arrêté royal du 20 décembre 1907 sont ainsi frappés de léthargie.

S'il en est ainsi, c'est un ordre principal, parce que l'honorable Ministre des Travaux publics ne se doute probablement pas de la tâche énorme qui reste à accomplir. Nous croyons donc devoir attirer son attention toute spéciale sur cette question. Pourtant, nous venons d'apprendre qu'il est vivement sollicité de créer une Commission similaire pour l'agglomération bruxelloise. Nous souhaitons qu'il donne suite à cette proposition, et espérons que Bruxelles, plus près du soleil, enverra aux autres Commissions la réverbération des rayons budgétaires.

* * *

Divers membres de la Commission des Travaux publics ont appelé la bienveillante attention de M. le Ministre sur la nécessité de ne pas entraver la circulation durant la réfection des routes, sur l'urgence de pousser l'étude relative à l'alimentation d'eau du canal de jonction, sur l'insuffisance des précautions prises pour épargner aux populations riveraines du bassin de l'Escaut le désastre de nouvelles inondations, sur l'utilité de commandes de pierrailles et concassés pour utiliser les chômeurs à la réparation du réseau routier, sur l'insuffisance des clauses sociales et protec-

Werken volgen van dichtbij de werkzaamheden van deze Commissie en waren voortdurend in betrekking met haar leden. De oorlog kwam alles in de war sturen. Als gevolg op de bezuinigingsmaatregelen tijdens de groote inzinking, werd het krediet zoodanig beperkt dat het nagenoeg alleen nog bij naam bestaat... Het volstaat nog alleen tot het betalen van de huur voor het lokaal waar de Commissie vergadert en van de kleine kantoorkosten.

De inspanning voorzien door het Koninklijk besluit van 20 December 1907 wordt aldus met verlamming geslagen.

Indien dat zoo is, dan is het hoofdzakelijk omdat de geachte Minister van Openbare Werken zich vermoedelijk geen rekenschap geeft van de ontzaglijke taak die nog te vervullen blijft. Wij meenen derhalve zijn gansch bijzondere aandacht op dit vraagstuk te moeten vestigen. Wij komen nochtans te vernemen dat hij levendig wordt aangezet een dergelijke Commissie op te richten voor de Brusselsche agglomeratie. Wij wenschen dat hij aan dit voorstel gevolg zou geven en hopen dat Brussel, nader bij de zon gelegen, zijn begrootingsstralen zal laten weerkaatsen op de andere Commissiën.

* * *

Verscheidene leden van de Commissie van Openbare Werken hebben de welwillende aandacht van den geachten Minister gevestigd op de noodzakelijkheid het verkeer niet te belemmeren tijdens het herstel der wegen, op de dringende voortzetting van de studie over de waterbevoorrading van de Verbindingsvaart, op de ontoereikendheid van de voorzorgen genomen om de oeverbewoners van het Scheldebekken de ramp van nieuwe overstromingen te besparen, op het nut van bestellingen van steenslag en grint ten einde werklozen arbeid te geven bij het herstel van het wegennet,

trices des travailleurs dans les cahiers des charges du Département. Un membre signale qu'il est peu rationnel de faire figurer les crédits pour le casernement des gendarmeries au budget des Travaux publics.

* * *

Votre Commission vous propose, par 7 voix contre 6, l'adoption du projet de budget tel qu'il nous est transmis par la Chambre des Représentants.

Le Président,
POL BOËL.

Le Rapporteur,
H. LEBON.

op de ontoereikendheid van de sociale en beschermende bepalingen voor de arbeiders in de lastkohieren van het Departement. Een lid wijst er op dat het weinig rationeel is de kredieten voor de kazerneering van de rijkswacht in te schrijven op de begrooting van Openbare Werken.

* * *

Uw Commissie stelt U met 7 tegen 6 stemmen voor het begrootingsontwerp goed te keuren, zooals het ons door de Kamer der Volksvertegenwoordigers is overgemaakt.

De Voorzitter,
POL BOËL.

De Verslaggever,
H. LEBON.