

SÉNAT DE BELGIQUE

RÉUNION DU 20 FÉVRIER 1935.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1935.

(Voir le n° 5-IX du Sénat.)

BELGISCHE SENAAAT

COMMISSIEVERGADERING VAN 20 FEBRUARI 1935.

Verslag uit naam der Commissie van Openbare Werken, belast met het onderzoek van de Begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1935.

(Zie n° 5-IX van den Senaat).

Présents : MM. le baron BOËL, président; BERNARD, DE NAUW, DEPONTIEU, DIGNEFFE, le baron GILLÈS DE PELICHY, HANS, HEBBINCKUYS, JANSSENS, JOACHIM, LANTMEETERS, VAN BELLE, VAN HOESTENBERGHE et LEBON, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS.

Les crédits du budget ordinaire n'affectent que les travaux d'entretien des routes de l'État et les dépenses d'ordres divers qui s'y rapportent : en fait donc, tout ce qui doit contribuer à la conservation et à l'utilisation du réseau routier de l'État tel qu'il existe.

En 1934, le budget voté pour cet objet comportait, en son article 27, 62,500,000 francs pour travaux d'entretien et 7,500,000 francs pour salaires d'ouvriers occupés à des travaux en régie, soit un total de 70 millions de francs.

Le projet de budget soumis au Sénat pour 1935 ne comporte plus, respectivement, que 55,000,000 de francs et 7,000,000 de francs, soit en tout 62,000,000 de francs.

La Direction des Routes dispose en outre de deux sortes de crédits rattachés au budget extraordinaire, dont le projet n'est pas encore déposé aux Chambres :

1° les crédits du Fonds des Routes,

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De kredieten van de gewone begroting betreffen enkel werken van onderhoud der Rijkswegen en uitgaven van verschillenden aard daarmede in verband : feitelijk dus al wat moet bijdragen tot het behoud en de benutting van het bestaande Rijkswegennet.

In 1934 voorzag de voor dit doel goedgekeurde begroting, in haar artikel 27, 62,500,000 frank voor onderhoudswerken en 7,500,000 frank voor loon aan arbeiders te werk gesteld bij werken in eigen beheer, zegge een totaal van 70,000,000 frank.

Het ontwerp van begroting aan den Senaat voorgelegd voor 1935, bedraagt nog slechts onderscheidenlijk 55,000,000 frank en 7,000,000 frank, dus een totaal van 62,000,000 frank.

De Wegendirectie beschikt bovendien over twee soorten kredieten uitgetrokken op de buitengewone begroting, waarvan het ontwerp bij de Kamers nog niet is ingediend :

1° De kredieten van het Wegen-

qui sont affectés à la réfection et à la modernisation du réseau routier de l'État existant;

2^o les crédits de nature exceptionnelle, affectés aux travaux de construction, de redressement, etc. de routes, de construction et de reconstruction d'ouvrages d'art, de suppression de passages à niveau, etc., ainsi qu'à l'acquisition des terrains nécessaires aux divers travaux entrepris par la Direction.

Pour ce qui est du Fonds des Routes, M. Christophe, Directeur Général des Ponts et Chaussées, a fait récemment à la Commission sénatoriale des Travaux publics, l'honneur d'un exposé sur l'état actuel des routes de grande communication entre Bruxelles et les frontières.

Dès avril 1933, en vue de l'Exposition de Bruxelles, un projet d'ensemble d'aménagement et de réfection des dix routes axiales reliant la capitale aux frontières, a été conçu, adopté et poursuivi.

Le 12 août 1933, le Parlement avait voté un deuxième Fonds spécial des routes, et en 1934, des travaux pour 180 millions de francs ont été adjugés, selon un programme accepté par le Conseil Supérieur de la Route.

Certains de ces travaux sont terminés; d'autres sont en voie d'achèvement.

Cinquante-huit millions de francs ont été affectés spécialement aux routes axiales susvisées et répartis entre quatre-vingts entreprises.

Les contrats exigent la fin des travaux pour avril prochain.

Quant aux travaux de nature exceptionnelle, la liste des projets envisagés figurera en annexe au projet de budget extraordinaire qui va être déposé; on peut donc espérer voir entamer les travaux de construction de l'avenue Bruxelles-Anvers entre Wolverthem et Boom, les redres-

fonds, die dienen voor herstel en de moderniseering van het bestaande Rijkswegennet;

2^o De kredieten van uitzonderlijken aard voor de werken van aanleg, rechtekking, enz., van wegen, van opbouw en heropbouw van kunstwerken, van afschaffing van overwegen, enz., alsmede voor den aankoop van de noodige gronden voor de verschillende werken door de Directie ondernomen.

Wat het Wegenfonds betreft heeft de heer Christophe, directeur-generaal van Bruggen en Wegen, de Senaatscommissie voor Openbare Werken onlangs de eer aangedaan den tegenwoordigen toestand der groote verkeerswegen tusschen Brussel en de grenzen uiteen te zetten.

Vanaf April 1933, met het oog op de Tentoonstelling te Brussel, werd een volledig ontwerp van aanleg en herstel van tien hoofdwegen, die de hoofdstad met de grenzen verbinden, opgevat, aangenomen en voortgezet.

Op 12 Augustus 1933, had het Parlement een tweede bijzonder Wegenfonds goedgekeurd, en in 1934 werden werken voor 180,000,000 frank aanbesteed, volgens een programma door den Hoogen Wegenraad aangenomen.

Sommige dezer werken zijn klaar; andere bijna.

Acht en vijftig millioen frank werden hoofdzakelijk besteed voor hoogerbedeelde hoofdwegen en verdeeld over tachtig ondernemingen.

De contracten voorzien het einde der werken voor April aanstaande.

Wat betreft de uitzonderlijke werken, zal de lijst der overwogen ontwerpen in bijlage verschijnen met het ontwerp van buitengewone begrooting dat staat te worden ingediend; men mag dus hopen de werken te zien aanvangen van aanleg der laan Brussel-Antwerpen tusschen

sements de la route n° 1 à Contich et Malines, la suppression du passage à niveau de Saint-Trond; on peut espérer aussi que la réfection des routes principales du pays contribuera efficacement à attirer le tourisme en Belgique et vers l'Exposition de Bruxelles.

Nous reproduisons ci-dessous les principales observations qui se sont fait jour au cours de la discussion en Commission et qui ont été formulées en autant de questions soumises au Département compétent.

PREMIÈRE QUESTION.

Il résulte de déclarations faites, il y a quelques mois, à la Commission des Grands Travaux, que la construction du Canal Albert sera vraisemblablement terminée en 1937.

L'état actuel d'avancement des travaux de la partie du dit canal exécutés à ce jour et qui furent achevés dans les délais prévus, notamment tout le tronçon Liège-Lanaken, permet d'espérer que les prévisions de l'Administration des Ponts et Chaussées se réaliseront jusqu'au bout, dans les mêmes conditions.

Par conséquent, la partie du canal de Liège à Lanaken sera très probablement ouverte à la navigation d'ici deux ans. Il sera possible aussi d'ouvrir au trafic le Port de Monsin en aval de Liège, le creusement des deux premières darses et l'installation de l'outillage nécessaire à leur mise en service, devant vraisemblablement être achevés pour fin 1937.

Or, ce port ne sera susceptible de donner lieu à la plus grande partie du trafic escompté, qu'à partir du jour où il sera relié au réseau de chemin de fer belge, par l'établissement d'une voie ferrée réunissant les installations du dit Port à la Gare de Jupille.

Cette voie nouvelle doit enjambrer la Meuse par un pont à établir dans

Wolvertem en Boom, van rechttrekking der baan n° 1 van Kontich en Mechelen, van afschaffing van den overweg te Sint-Truiden; men mag dus ook verwachten dat het herstel der hoofdwegen in het land de toeristen naar België en naar de Brusselsche Tentoonstelling zal kunnen lokken.

Hieronder geven wij de voornaamste aanmerkingen die bij de behandeling in den schoot der Commissie werden gemaakt, en werden vervat in evenveel vragen gesteld aan het bevoegd Departement.

EERSTE VRAAG.

Uit verklaringen voor enkele maanden afgelegd aan de Commissie der Groote Werken blijkt dat de bouw van het Albertkanaal waarschijnlijk in 1937 zal voltooid zijn.

De huidige stand der werken van het gedeelte van het kanaal tot heden uitgevoerd en die binnen den gestelden termijn werden voltooid, namelijk het vak Luik-Lanaken, laat toe te hopen dat de vooruitzichten van het Bestuur van Bruggen en Wegen tot het einde toe in dezelfde voorwaarden zullen in vervulling gaan.

Bijgevolg zal het kanaalvak Luik-Lanaken hoogst waarschijnlijk over twee jaar voor de scheepvaart opengesteld worden. Het zal ook mogelijk zijn de haven Monsin stroomafwaarts van Luik voor het verkeer open te stellen, daar het graven der eerste twee dokken en hun uitrusting waarschijnlijk einde 1937 moeten voltooid zijn.

Welnu, deze haven zal slechts het grootste deel van het verhoopte verkeer kunnen leveren vanaf den dag waarop zij met het Belgisch spoorweg zal verbonden zijn, door den aanleg van een spoorweg die de inrichtingen van bedoelde haven met het station van Jupille zal verbinden.

Deze nieuwe spoorweg moet de Maas overbruggen door een brug die

une partie du fleuve qui mesure plus de 150 mètres de largeur. La construction de cet ouvrage d'art nécessitera évidemment, pour son étude et son exécution, un délai d'au moins deux ans, disent des techniciens informés.

Il serait donc intéressant de savoir où en sont les études de cet ouvrage, ainsi que les négociations entre les différents pouvoirs intéressés à la mise en service du dit pont, mise en service pour laquelle l'achèvement du pont en question est indispensable.

RÉPONSE.

Les études relatives à cet important ouvrage d'art ne sont pas encore entamées et les négociations entre les divers pouvoirs intéressés, notamment sur le point de savoir quel est celui qui devra supporter la dépense, n'ont pas encore abouti.

DEUXIÈME QUESTION.

La section Hérenthals-Hasselt du Canal Albert est-elle déjà mise en adjudication? Eventuellement quand le sera-t-elle, et les retards ne vont-ils pas différer l'exécution du canal au delà de 1937?

Sera-t-il défendu à l'adjudicataire de verser ses dragages dans les cours d'eau affluent aux rivières qui intéressent l'alimentation d'eau des villes ou communes?

Sera-t-il pris des précautions pour que l'eau du canal ne soit point polluée par les eaux usées des industries qui viendraient s'établir sur les bords du canal? (Voir les produits chimiques de Quaedmechelen et de Tessenderloo dont les eaux contaminent les affluents de la Nèthe.)

RÉPONSE.

Les travaux de la section du canal Albert entre Hérenthals et Hasselt

doit être construit sur un emplacement où la rivière a plus de 150 mètres de largeur. Bevoegde vakkundigen zeggen dat de bouw van dit kunstwerk, voor studie en uitvoering een termijn van ten minste twee jaar zal vereisen.

Het ware derhalve van belang te weten hoever het staat met de studie van dit werk, alsook met de onderhandelingen onder de onderscheiden besturen die betrokken zijn bij de indienststelling van deze brug, indienststelling waarvoor de voltooiing van de brug onmisbaar is.

ANTWOORD.

De studies betreffende dit aanzienlijk kunstwerk zijn nog niet aangevat, en de onderhandelingen onder de onderscheiden betrokken besturen, namelijk om te weten hetwelk de uitgave zal moeten dragen, hebben nog tot geen uitslag geleid.

TWEEDE VRAAG.

Is het vak Herentals-Hasselt van het Albert-Kanaal reeds in aanbesteding gesteld? Wanneer zal dit eventueel gebeuren en zal de vertraging de uitvoering van het kanaal niet tot na 1937 verschuiven?

Zal het den aannemer toegelaten zijn het gebaggerde uit te storten in de waterlopen die verbonden zijn met de rivieren die in aanmerking komen voor de waterbevoorrading van steden of gemeenten?

Zullen voorzorgen genomen worden opdat het water van het kanaal niet verontreinigd worde door het afvalwater van de fabrieken die zich zouden vestigen langs het kanaal? (Zie de scheikundige producten van Kwaadmechelen en Tessenderloo, waarvan het water de bijrivieren van de Nethe verontreinigt).

ANTWOORD.

De werken van het vak Herentals-Hasselt van het Albert-Kanaal

ne sont pas encore mis en adjudication ; je compte mettre prochainement en adjudication les travaux entre Quaadmehelen et Beeringen et, dans la traverse de Hasselt ; les autres sections suivront le plus rapidement possible.

Il n'est pas encore possible de dire à quelle date ces travaux seront terminés.

Des précautions seront prescrites pour que les entrepreneurs ne versent pas dans les cours d'eau débouchant dans les rivières qui intéressent l'alimentation en eau des villes ou communes, des produits pouvant polluer ces eaux.

En ce qui concerne le dernier point de votre question, dans les autorisations qui sont délivrées aux industriels, mon Département fait insérer les clauses voulues pour que la pollution des eaux des canaux et rivières par le déversement d'eaux résiduaires soit empêchée.

TROISIÈME QUESTION.

Quels sont les pouvoirs et attributions de la Commission des adjudications ?

RÉPONSE.

Un arrêté du Ministre de l'Industrie, du Travail et de la Prévoyance Sociale, actuellement des Affaires Economiques, en date du 30 septembre 1929, a institué, près la Direction Générale de l'Industrie, une Commission consultative permanente chargée d'émettre des avis sur l'opportunité qu'il pourrait y avoir, dans certains cas particuliers, d'écarter des adjudications publiques les soumissions de l'industrie étrangère au profit de l'industrie belge.

En conséquence, sont transmis à la dite Commission tous les dossiers des adjudications dont l'offre la plus basse comporte l'utilisation, la fourniture ou la mise en œuvre de matériaux ou produits d'origine étrangère.

zijn nog niet in aanbesteding gesteld ; ik neem mij voor eerlang de werken tusschen Kwaadmehelen en Beringen en in den doortocht van Hasselt in aanbesteding te stellen, de andere vakken zullen zoo snel mogelijk volgen.

Het is nog niet mogelijk te bepalen wanneer deze werken zullen geëindigd zijn.

Voorzorgen zullen voorgeschreven worden opdat de aannemers in de waterlopen, die uitmonden in rivieren die van belang zijn voor de waterbevoorrading der steden of gemeenten, geen verontreinigende producten zouden uitstorten.

Wat het laatste punt van de vraag betreft doet mijn Departement in de machtiging die wordt verleend aan de nijveraars, de noodige bepalingen inlasschen om de verontreiniging van het water der kanalen en rivieren door het uitstorten van afvalwater te voorkomen.

DERDE VRAAG.

Welke opdracht en bevoegdheid heeft de Commissie der aanbestedingen ?

ANTWOORD.

Een Besluit van den Minister van Arbeid, Nijverheid en Sociale Voorzorg, thans Economische Zaken, dd. 30 September 1929 heeft bij het Algemeen Bestuur van de Nijverheid een bestendige raadgevende commissie aangesteld, gelast advies uit te brengen over de wenschelijkheid in zekere bijzondere gevallen de inschrijvingen van de buitenlandsche nijverheid uit de openbare aanbestedingen te weren, ten voordeele van de Belgische nijverheid.

Bijgevolg worden aan deze Commissie alle dossiers overgemaakt van de aanbestedingen, waarvan het laagste aanbod het gebruik, de levering of het aanwenden van materieel of producten van buitenlandsche herkomst voorziet.

L'intervention de la Commission a pour but de compléter l'information du Ministre compétent à qui le cahier des charges laisse un droit d'appréciation personnelle.

QUATRIÈME QUESTION.

Quelles sont les règles et méthodes de surveillance des travaux de construction ou de réfection des routes?

RÉPONSE.

Le règlement organique de l'Administration des Ponts et Chaussées précise que des surveillants sont attachés à la surveillance des travaux et aux opérations graphiques nécessaires pour l'étude des projets.

De plus, les conducteurs des Ponts et Chaussées sont chargés de la surveillance de ces travaux dans les moindres détails; ils tiennent les registres d'attachement et les états d'ouvriers, procèdent à un examen détaillé des matériaux et en surveillent l'emploi.

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées exercent une surveillance active et continue sur les travaux dont ils ont la direction. Ils sont chargés de dresser les procès-verbaux de réception par lesquels ils certifient les quantités et qualités des matériaux et la bonne exécution des travaux.

Les ingénieurs en chef Directeurs et Inspecteurs Généraux assurent également, sur un plan plus élevé, la surveillance des travaux.

Enfin le Comité Supérieur de Contrôle entreprend l'initiative des enquêtes sur la façon dont s'exécutent les entreprises.

Actuellement par suite de l'insuffisance du nombre de surveillants attachés aux travaux de routes, ceux-ci sont souvent aidés ou suppléés par des cantonniers.

De tusschenkomst van de Commissie heeft tot doel de inlichtingen te volledigen van den bevoegden Minister die een recht van persoonlijke beoordeeling behoudt over het lastenkohier.

VIERDE VRAAG.

Welke zijn de regelen en methodes van toezicht over de werken van bouw of herstel der wegen?

ANTWOORD.

Het organiek reglement van het Bestuur van Bruggen en Wegen bepaalt dat de opzieners gebezigd worden voor het toezicht over de werken en voor de grafische verrichtingen noodig voor de studie van de ontwerpen.

Bovendien zijn de conducteurs van Bruggen en Wegen belast met het toezicht over deze werken in de geringste bijzonderheden; zij houden de registers van aantekeningen, de staten van arbeiders, gaan over tot een omstandig onderzoek van de materialen en houden toezicht over het gebruik derzelfde.

De ingenieurs van Bruggen en Wegen houden actief en gestadig toezicht over de werken, waarvan zij de leiding hebben. Zij zijn gelast de processen-verbaal van keuring op te maken, waarvoor zij de hoeveelheden en hoedanigheden der materialen en de goede uitvoering der werken bevestigen.

De hoofdingenieurs, directeurs en inspecteurs generaal, verzekeren eveneens op een hooger plan het toezicht over de werken.

Ten slotte neemt het Hooger Toezichtscomité het initiatief van de onderzoekingen omtrent de wijze van uitvoering der ondernemingen.

Thans, ten gevolge van het ontoereikend aantal opzichters gehecht aan de wegwerken, worden deze vaak bijgestaan of vervangen door kantonniërs.

CINQUIÈME QUESTION.

Quelle est l'importance des fournitures de produits pierreux qui ont été commandés par le Département des Travaux Publics au cours de l'exercice 1934 ?

- 1° en pavés-grès et porphyre;
- 2° en concassés-grès et porphyre;

3° en pierres de taille-petit granit.

Des commandes de pavés et de pierres taillées de provenance étrangère ont-elles été passées en 1934 ?

Dans l'affirmative, quelle en est l'importance ?

RÉPONSE.

Il est impossible de fournir dans le délai prescrit une réponse suffisamment précise aux questions de détail posées par la Commission. La question est à l'examen.

SIXIÈME QUESTION.

Où en sont les travaux de la Commission constituée en vue de procéder à un reclassement des routes ?

RÉPONSE.

Je présume que la question vise la Commission d'Enquête sur la Voirie communale, présidée par M. le Représentant Merget.

C'est à ce dernier qu'il convient de s'adresser pour obtenir des indications sur l'avancement des travaux de la Commission.

SEPTIÈME QUESTION.

Sur quelles bases le Département des Travaux Publics accorde-t-il des subsides pour l'entretien des routes intercommunales, dites routes de grande communication ?

VIJFDE VRAAG.

Welke is de omvang der leveringen van steenproducten, besteld door het Departement van Openbare Werken in den loop van het dienstjaar 1934 ?

- 1° voor zandsteenkeien en porfier;
- 2° voor keislag van zandsteen en porfier;

3° voor hardsteenkeien.

Werden er bestellingen van kasseien en arduin van vreemden oorsprong gedaan in 1934 ? Zoo ja, welke is de omvang ervan ?

ANTWOORD.

Het is onmogelijk binnen den voorgeschreven termijn een behoorlijk voldoende antwoord te geven op de omstandige vragen gesteld door de Commissie.

Het vraagstuk wordt onderzocht.

ZESDE VRAAG.

Hoever staat het met de werkzaamheden der Commissie aangesteld voor de herklasseering der wegen ?

ANTWOORD.

Ik vermoed dat in de vraag wordt bedoeld de Commissie van Onderzoek omtrent de gemeentewegen, voorgezeten door den heer Volksvertegenwoordiger Merget.

Tot dezen laatste dient men zich te wenden om inlichtingen te bekomen omtrent de vordering der werkzaamheden van de Commissie.

ZEVENDE VRAAG.

Op welke grondslagen verleent het Departement van Openbare Werken toelagen voor het onderhoud der intercommunale wegen, genaamd wegen van groot verkeer ?

RÉPONSE.

Le Département alloue aux communes, pour l'entretien des chemins vicinaux de grande communication, un subside s'élevant à 25 p. c. de la dépense. Celle-ci est limitée comme suit :

3,600 francs par kilomètre, pour les chemins pavés;

4,000 francs par kilomètre pour les chemins empierrés sur une largeur inférieure à 4 mètres;

5,000 francs par kilomètre pour les chemins empierrés sur une largeur égale ou supérieure à 4 mètres.

Le montant du subside total, par province, ne peut dépasser 1,200,000 francs par exercice.

La dépense n'est pas limitée pour les projets de réfection générale ayant pour but de remplacer les revêtements à l'eau par des revêtements hydrocarbonés.

HUITIÈME QUESTION.

Itinéraire n° 3.

Dans quelles conditions ont été adjugés et exécutés les travaux de réfection :

a) de la route de Bruxelles-Aix-la-Chapelle, dans la traversée de la ville de Liège et de la commune de Beyne-Heusay;

b) la construction de pavages d'accotements sur le territoire des communes d'Oreye et de Thys, de Crisnée, d'Odeur, Bressoux, Grivegnée, Beyne-Heusay et Fléron;

c) l'établissement d'une piste cyclable sur le territoire des communes d'Ans, Odeur, Villers-l'Évêque, Hognoul, Awans, Loncin, Alleur et Ans;

d) des terrassements à effectuer pour la mise sous profil d'accotements et de fossés.

ANTWOORD.

Het Departement verleent aan de gemeenten, voor het onderhoud der buurtwegen van groot verkeer, een toelage ten bedrage van 25 t. h. van de uitgave. Deze wordt beperkt als volgt :

3,600 frank per kilometer voor de kasseiwegen;

4,000 frank per kilometer voor de steenslagwegen van minder dan 4 meter breed.

5,000 frank per kilometer voor de steenslagwegen van 4 meter breed of meer.

Het bedrag der globale toelage, per provincie, mag niet meer dan 1,200,000 frank per dienstjaar belopen.

De uitgave is niet beperkt voor de ontwerpen van algemeene herstelling, die ten doel hebben de wegverhardingen met water te vervangen door wegverhardingen met koolwaterstoffen.

ACHTSTE VRAAG.

Weg n° 3.

In welke voorwaarden werden de herstellingswerken toegewezen en uitgevoerd van :

a) de baan Brussel-Aken, in den doortocht door de stad Luik en de gemeente Beyne-Heusay;

b) het aanleggen van bermbestrating op het grondgebied der gemeenten Oreye en Thys, van Crisnée, van Odeur, Bressoux, Grivegnée, Beyne-Heusay en Fléron;

c) het aanleggen van een fietspad op het grondgebied der gemeenten Ans, Odeur, Villers-l'Évêque, Hognoul, Awans, Loncin, Alleur en Ans;

d) het grondwerk voor het onderprofiel brengen van bermen en slooten;

Itinéraire n° 17 (Venloo-Givet).

e) réfection de la chaussée pavée de la rue de Fragnée, à Liège.

Prière d'indiquer :

1^o les noms et adresses des soumissionnaires et les prix réclamés par chacun pour chaque entreprise;

2^o les raisons qui ont justifié la remise des dits travaux à l'entrepreneur désigné à cet effet;

3^o la nature et le montant des travaux supplémentaires effectués à chacune des entreprises inscrites au cahier des charges;

4^o sous la lettre (b) de l'énoncé des travaux, le cahier des charges prévoit la construction de pavages d'accotements.

Est-il exact que ce travail a été effectué en surélévation de la chaussée?

Est-il exact qu'ensuite il a été décidé de surélever toute la chaussée?

Est-il exact que ce travail a été remis sans adjudication à l'entrepreneur qui a exécuté les accotements?

Quel est le nombre de mètres carrés de pavage qu'il a fallu relever et combien ce travail a-t-il coûté?

RÉPONSE.

Route n° 3.

Le cahier des charges n° 60 de 1934 prévoyait les travaux ci-après :

1^o *Itinéraire n° 3 (Bruxelles-Aachen)* :

a) la réfection de la chaussée pavée, des rues : de Hesbaye, Sainte-Marguerite, Saint-Séverin, Léon Mignon, de Bruxelles et de la place Notger, sur le territoire de la Ville de Liège, ainsi qu'entre les points 5440 et 5730 sur le territoire de la commune de Beyne-Heusay;

b) la construction de pavages d'accotements entre les points 18118 et 15700 sur le territoire des communes d'Oreye et de Thys; entre les points

Weg n° 17 (Venloo-Givet) :

e) herstelling van den kasseiweg van de Fragnéestraat te Luik.

Met verzoek aan te duiden :

1^o de namen en adressen der inschrijvers en de prijzen door elk gevraagd voor elke onderneming;

2^o de redenen om welke bedoelde werken aan den daartoe aangeduiden aannemer werden toegewezen;

3^o den aard en het bedrag der bijkomende werken verricht bij elke op het lastenkohier ingeschreven onderneming;

4^o onder littera (b) van de opsomming der werken, voorziet het lastenkohier het aanleggen van bermbestrating.

Is het juist dat dit werk werd uitgevoerd door ophooging van de baan ?

Is het waar dat naderhand besloten werd heel de baan op te hoogen ?

Is het waar dat dit werk zonder aanbesteding werd toegewezen aan den aannemer die de bermmen heeft uitgevoerd ?

Welk is het aantal vierkante meters kassei die moesten opgehoogd worden en hoeveel heeft dit werk gekost ?

ANTWOORD.

Weg n° 3.

Het lastenkohier n° 60 van 1934 voorzag de hiernavolgende werken :

1^o *Weg n° 3 (Brussel-Aken)* :

a) de herstelling van den kasseiweg van de rues : de Hesbaye, Sainte-Marguerite, Saint-Séverin, Léon Mignon, de Bruxelles en van de place Notger, op het grondgebied van Luik, alsook tusschen de punten 5440 en 5730 op het grondgebied van de gemeente Beyne-Heusay;

b) het aanleggen van bermbestrating tusschen de punten 18118 en 15700 op het grondgebied der gemeenten Oreye en Thys; tusschen de punten 15352

15352 et 14500 sur le territoire des communes de Thys et de Crisnée, entre les points 13500 et 13030 sur le territoire de la commune d'Odeur, entre les points 1986,20 et 7741,50 sur le territoire des communes de Bressoux, Grivegnée, Beyne-Heusay et Fléron;

c) l'établissement d'une piste cyclable entre le point 12520 et la rue de la Station, à Ans, sur le territoire des communes d'Odeur, Villers-l'Évêque, Hognoul, Awans, Loncin, Alleur et Ans;

d) des terrassements à effectuer pour la mise sous profil d'accotements et de fossés.

2^o *Itinéraire n^o 17 (Venloo-Givet) :*

La réfection de la chaussée pavée de la rue de Fragnée, à Liège :

L'adjudication a eu lieu le 13 avril 1934.

La soumission la plus basse, au montant de fr. 1,881,425-24, était introduite par le sieur Vandevenne, qui a reçu l'entreprise.

La soumission suivante, déposée par M. Servais, s'élevait à fr. 2,066,158-93 (montant rectifié).

Le 13 juillet 1934, le sieur Vandevenne a cédé son entreprise au sieur Picavet, qui s'engageait à l'exécuter aux conditions souscrites antérieurement par Vandevenne.

Le 16 août 1934, l'Etat a admis cette substitution; comme le montant de l'entreprise restait le même, il n'y avait pas lieu à réadjudication.

La Commission des routes de Liège a demandé l'exécution de certains travaux qu'elle jugeait nécessaires sur la route n^o 3 : notamment la construction d'une piste cyclable entre Robermont et Fléron, et l'élargissement jusque 8 mètres de la chaussée entre Robermont et le carrefour de la route Fléron-Nazareth.

en 14500 op het grondgebied der gemeenten Thys en Crisnée; tussen de punten 13500 en 13030 van het grondgebied der gemeente Odeur, tussen de punten 1986,20 en 7741,50 op het grondgebied der gemeenten Bressoux, Grivegnée, Beyne-Heusay en Fléron;

c) het aanleggen van een rijwielpad tussen punt 12520 en de rue de la Station te Ans, op het grondgebied der gemeenten Odeur, Villers-l'Évêque, Hognoul, Awans, Loncin, Alleur en Ans;

d) grondwerken uit te voeren voor het onder profiel leggen van bermen en slooten;

2^o *Weg n^r 17 (Venloo-Givet).*

De herstelling van den kasseiweg van de rue de Fragnée te Luik :

De uitschrijving geschiedde op 13 April 1934.

De laagste inschrijving, bedragende fr. 1,881,425-24, werd ingezonden door den heer Vandevenne, aan wie de onderneming werd toegekend.

De volgende inschrijving, ingediend door den heer Servais, bedroeg fr. 2,066,158-93 (gewijzigd bedrag).

Op 13 Juli 1934 droeg de heer Vandevenne zijn onderneming over aan den heer Picavet, die zich verbond haar uit te voeren in de voorwaarden vroeger door Vandevenne onderschreven.

Op 16 Augustus 1934 aanvaardde de Staat deze vervanging; daar het bedrag van de onderneming onveranderd bleef, was er geen aanleiding voor een nieuwe aanbesteding.

De Wegencommissie van Luik vroeg de uitvoering van zekere werken die zij onmisbaar achtte aan den weg n^r 3, nl. het aanleggen van een fietspad tussen Robermont en Fléron, en de verbreding op 8 meter van den steenweg tussen Robermont en het kruispunt van den weg Fléron-Nazareth.

La construction de la piste cyclable — et les travaux accessoires — a été évaluée à 1,250,000 francs.

L'élargissement de la chaussée, ainsi que la réfection de la route n° 3, entre les cumulées 20001 et 19200 (du côté du Limbourg), ont fait l'objet d'un décompte en plus de fr. 1,114,830-66.

Enfin, un relevé à bout supplémentaire du côté de Bois-de-Breux (cumulées 3352-3900) a nécessité une dépense en plus de 65,000 francs.

Ces travaux supplémentaires ont été confiés à l'entrepreneur Picavet pour deux raisons :

1° il ne pouvait être question d'admettre deux entrepreneurs à travailler côte à côte ou à peu près sur la même route;

2° et surtout, il importait d'assurer l'achèvement des travaux avant l'ouverture de l'Exposition, attendu qu'il s'agit ici de la grande route n° 3 de Bruxelles à Aix-la-Chapelle.

La Commission sénatoriale des Travaux publics a insisté elle-même à plusieurs reprises pour que les routes menant de Bruxelles aux frontières fussent en état lors de l'ouverture de l'Exposition, et pour qu'aucun chantier ne se trouvât encore en activité sur ces routes pendant la durée de l'Exposition.

Les travaux en supplément étant reconnus indispensables, l'unique moyen d'en assurer l'exécution à temps était de les confier à un entrepreneur actif, dont le matériel était sur place, et à des prix trouvés raisonnables à la suite de l'adjudication qui avait eu lieu pour l'entreprise initiale.

Pour ce qui est du surélèvement de la chaussée au droit des pavages d'accotement effectués entre Bressoux et Fléron, il a été réalisé, au contraire, un abaissement du profil longitudinal entre les cumulées 5027,50 et 6833,50, sur Beyne-Heusay; ailleurs, le profil longitudinal n'a pas été relevé, mais

Het aanleggen van het fietspad en de bijkomende werken werd geraamd op 1,250,000 frank.

De verbreeding van den steenweg, evenals het herstel van den weg n° 3 tusschen de afstandspunten 20001 en 19200 (naar Limburg toe) hebben het voorwerp uitgemaakt van een bijkomende afrekening van fr. 1,114,830-66.

Ten slotte heeft een bijkomende herbestrating tegen Bois-de-Breux (afst. 3352-3900) een meerderuitgave van 65,000 frank gevegd.

Deze bijkomende werken zijn om twee redenen aan den aannemer Picavet toevertrouwd :

1° er kon geen sprake zijn van twee aannemers zijde aan zijde of nagenoeg te laten werken op denzelfden weg;

2° en vooral diende de voleinding der werken te worden verzekerd vóór de opening van de Tentoonstelling, daar het hier de groote baan n° 3 van Brussel naar Aken betreft.

De Senaatscommissie van Openbare Werken heeft er zelfs herhaaldelijk op aangedrongen dat de wegen van Brussel naar de grenzen in goeden staat zouden verkeerén bij de opening van de Tentoonstelling en dat er op deze wegen nergens meer zou gewerkt worden tijdens de Tentoonstelling.

Daar de bijkomende werken onmisbaar bleken was het eenige middel, om ze op tijd uit te voeren, hen toe te vertrouwen aan een bedrijvig aannemer, wiens materiaal ter plaatse was, en tegen redelijk gebleken prijzen na de aanbesteding die voor de aanvankelijke onderneming plaats had.

Wat betreft de verhooging van de baan op de hoogte van de bermbestrating tusschen Bressoux en Fléron, werd integendeel het lengteprofiel verlaagd tusschen de afstandspunten 5027,50 en 6833,50 op Beyne-Heusay; elders werd het lengteprofiel niet verhoogd doch de zijstrooken van de baan

les flancs de la chaussée ont forcément été relevés quelque peu, pour réduire le bombement.

Les accotements pavés sont nécessairement un peu plus élevés que les accotements en terre, parce qu'ils doivent se raccorder aux bords de la chaussée, au niveau de ces bords.

Ces travaux sont menés avec le souci de réduire au minimum la gêne qui pourrait en résulter pour les riverains de la route.

NEUVIÈME QUESTION.

Au chapitre VI du Budget des Travaux publics pour 1935 figure, à la page 50, article 26, une somme de *cinquante-cinq millions* pour l'entretien des routes, pistes cyclables, etc.

Le Budget de 1934 prévoyait une dépense de 62,500,000 francs.

D'un exposé fait à la Commission par M. le Directeur Général du Département, nous avons retenu qu'il est indispensable, pour assurer un entretien sérieux et continu des routes, de porter au budget une somme de *cent vingt-cinq millions de francs*.

Selon M. le Directeur Général, cette somme devrait être de *cent quatre-vingt millions* si l'on prenait pour base le chiffre admis en France pour la réfection d'un kilomètre de route.

Il résulte du projet de budget que, au lieu d'augmenter la somme nécessaire pour ces travaux, elle a été réduite de 7,500,000 francs.

Le Gouvernement a déclaré à différentes reprises qu'il voulait poursuivre une politique de travaux.

Comment concilie-t-il ses déclarations avec sa décision de réduire les crédits reconnus indispensables pour l'entretien des routes?

Ces travaux sont cependant de nature à occuper une certaine main-d'œuvre sur toute l'étendue du territoire.

moesten noodzakelijk lichtjes worden verhoogd om de tonrondte te verminderen.

De bestrate bermen zijn noodzakelijk wat hooger dan de aarden bermen, omdat zij moeten aansluiten aan de kanten van den weg op het peil dezer kanten.

Deze werken worden derwijze uitgevoerd dat het hinder voor de belendende bewoners tot een minimum wordt herleid.

NEGENDÉ VRAAG.

Bij hoofdstuk VI van de begrooting van openbare werken voor 1935 komt op bladzijde 50, artikel 26, een som van *vijf en vijftig millioen* voor, voor het onderhoud der wegen, fietspaden, enz.

De begrooting voor 1934 voorzag een uitgave van 62,500,000 frank.

Uit een uiteenzetting voor de Commissie gedaan door den Directeur-Generaal van het Departement hebben wij onthouden dat het voor een ernstig en bestendig onderhoud van de wegen onmisbaar is op de begrooting een som van *honderd vijf en twintig millioen* in te schrijven.

Volgens den Directeur-Generaal zou deze som *honderd tachtig millioen* moeten bedragen indien men als basis het cijfer aannam dat in Frankrijk wordt voorzien voor het herstel van een kilometer weg.

Uit het ontwerp van begrooting blijkt dat de voor deze werken noodige som, in stede van verhoogd, met 7,500,000 frank werd vermindert.

De Regeering heeft herhaaldelijk verklaard dat zij een politiek van werken wil voortzetten.

Hoe brengt zij deze verklaringen overeen met haar besluit de voor het onderhoud der wegen onmisbaar erkende kredieten te beperken?

Deze werken zijn nochtans van aard een zeker aantal werkkrachten over geheel het land te werk te stellen.

RÉPONSE.

L'exposé fait par M. le Directeur Général des Ponts et Chaussées à la réunion du 24 janvier 1935, à la demande de la Commission sénatoriale des Travaux publics, concernait exclusivement l'état actuel des routes de grande communication allant de Bruxelles vers les frontières, ainsi que la description des travaux de réfection extraordinaire exécutés sur ces routes au moyen des crédits du Fonds spécial des Routes (budget extraordinaire).

Ce n'est qu'incidemment qu'il a été parlé de la question des crédits d'entretien. Le chiffre de 125 millions avancé est cité dans l'exposé des motifs à l'appui de la loi créant le deuxième Fonds spécial des Routes (Chambre des Représentants, session 1932-1933, document n° 72), dans les termes ci-après :

« Le Département des Travaux publics estime que le crédit annuel d'entretien devrait être fixé au moins à 125 millions de francs. »

Le chiffre de 180 millions de francs, calculé d'après l'usage pratiqué en France, n'a jamais été demandé en Belgique.

Pour le budget de 1935, la Direction Générale des Routes avait sollicité, comme crédit d'entretien, une somme de 100 millions : ce chiffre a été réduit pour des considérations financières.

DIXIÈME QUESTION.

Le crédit prévu à l'article 10, 5°, pour le casernement de la gendarmerie, est porté à 3,700,000 francs, en augmentation de 100,000 francs sur celui de 1934.

La note justificative dit que : « la location d'immeubles pour le casernement de la gendarmerie prend tous les ans plus d'extension ».

ANTWOORD.

De uiteenzetting op verzoek van de Senaatscommissie van Openbare Werken gedaan door den Directeur-Generaal van Bruggen en Wegen op de vergadering van 24 Januari 1935, betrof uitsluitend den huidige toestand van de groote verkeerswegen van Brussel naar de grenzen, evenals de beschrijving van de buitengewone herstellingswerken langs deze wegen uitgevoerd door middel van de kredieten van het bijzonder Wegenfonds (buitengewone begrooting).

Er werd slechts toevallig over de kwestie van de onderhoudskredieten gesproken. Het aangehaalde cijfer van 125,000,000 frank wordt opgegeven in de Memorie van toelichting bij de wet tot instelling van het tweede speciaal Wegenfonds (Kamer der Volksvertegenwoordigers, zitting 1932-1933, *Stuk* n° 72) in volgende bewoordingen :

« Het Departement van Openbare Werken is van meening, dat het jaarlijksch onderhoudskrediet minstens op 125 miljoen frank zou moeten vastgesteld worden. »

De som van 180 miljoen frank, berekend volgens het Fransche gebruik, werd in België nooit gevraagd.

Voor de begrooting van 1935 had de Algemeene Directie der Wegen als krediet voor onderhoud, een som van 100 miljoen gevraagd : dit bedrag werd om financieele redenen verlaagd.

TIENDE VRAAG.

Het krediet voorzien bij artikel 10, 5°, voor de kazerneering der Rijkswacht wordt opgevoerd tot 3,700,000 frank, zegge 100,000 frank meer dan voor 1934.

De toelichting zegt dat : « het huren van gebouwen tot kazerneering der gendarmen meer en meer uitbreiding neemt. »

Serait-il possible de savoir :

1^o à quoi il faut attribuer cette augmentation annuelle du crédit?

2^o quelles sont les mesures prises pour appliquer à ce poste les réductions poursuivies dans les autres Départements?

3^o quelles sont les sommes payées *chaque année* depuis 1919 à 1934 pour supporter la dite charge?

RÉPONSE.

1^o Avant la guerre, le casernement appartenant à l'Etat était déjà insuffisant pour loger tous les gendarmes et déjà alors l'Etat devait recourir à la location d'immeubles pour assurer le casernement.

Or, depuis la guerre, l'effectif du Corps de la Gendarmerie a plus que doublé. Il a donc fallu construire de nouveaux bâtiments et en louer, dans la mesure permise par les crédits alloués annuellement. Il convient de noter, à ce sujet, que le recours à la location d'immeubles est le moyen le moins coûteux à employer pour augmenter les ressources en logements pour gendarmes.

Actuellement, il y a encore plus de 1,300 gendarmes mariés qui ne sont pas logés dans des bâtiments appartenant à l'Etat ou loués par celui-ci.

Ces gendarmes reçoivent une indemnité à charge du budget de la gendarmerie et doivent se loger là où ils peuvent et quelquefois en des endroits où ils ne sont pas à leur place. Cette situation est évidemment fort préjudiciable à la bonne marche du service de la gendarmerie et il importe de chercher à y remédier.

Pour loger ces 1,300 gendarmes par voie de location d'immeubles, en admettant qu'il soit possible de réaliser toutes les locations nécessaires à cette fin, il faudrait faire une dépense supplémentaire *annuelle* d'au moins 2,600,000 francs.

Ware het mogelijk te vernemen :

1^o waaraan deze jaarlijksche kredietverhoging toe te schrijven is?

2^o welke maatregelen werden genomen om op dezen post de bezuiniging toe te passen nagestreefd in de overige Departementen?

3^o Welke bedragen sedert 1919 tot 1934 *elk jaar* betaald werden om dezen last te dragen?

ANTWOORD.

1^o Vóór den oorlog was de kazerneering toebehoorende aan den Staat reeds onvoldoende om al de rijkswachten te huisvesten en alsdan reeds moest de Staat gebouwen huren voor de kazerneering.

Sedert den oorlog evenwel is de getalsterkte van de Rijkswacht meer dan verdubbeld. Men heeft dus nieuwe gebouwen moeten optrekken en er huren binnen de mate van de jaarlijks toegekende kredieten. Op te merken valt dat het huren van gebouwen het goedkoopste middel is om de rijkswachten te huisvesten.

Thans zijn er nog meer dan 1,300 gehuwde rijkswachten die niet gehuisvest zijn in gebouwen toebehoorende aan den Staat of door hem gehuurd.

Deze rijkswachten ontvangen een vergoeding ten laste van de begroting van de Rijkswacht en moeten wonen waar zij kunnen en soms op plaatsen waar het niet betaamt. Deze toestand is natuurlijk nadeelig voor den goeden gang van den dienst der Rijkswacht en hij moet worden verholpen.

Om deze 1,300 rijkswachten te huisvesten in gehuurde gebouwen, gesteld dat het mogelijk zij de noodige huurovereenkomsten dit jaar te sluiten, ware een *jaarlijksche* bijkomende uitgave van ten minste 2,600,000 frank vereischt.

Cette dépense annuelle doit nécessairement être répartie sur de nombreux exercices et c'est pour cette raison que le crédit sollicité chaque année pour payer les loyers des bâtiments loués pour la gendarmerie est en augmentation sur les crédits antérieurs;

2° Ce qui précède montre qu'il n'est pas possible d'appliquer au poste « loyer » les réductions poursuivies dans les autres postes.

Il faut considérer, du reste, que l'Etat est engagé, en l'occurrence, par des baux de location et qu'il ne pourrait se soustraire aux obligations qui lui sont imposées par ces contrats;

3° Pendant les années 1919 à 1928, les dépenses faites pour le paiement des loyers et celles faites pour payer les travaux d'entretien ordinaire des bâtiments du casernement ont été imputées à charge d'un même crédit. Il ne serait donc pas possible de déterminer, pour ces années, les dépenses faites pour les loyers seuls, sans faire une besogne longue et fastidieuse, qui ne serait pas en rapport avec le but visé.

Ci-dessous, les dépenses faites pour les loyers pour les années 1929 à 1934 :

1929 . . fr.	1,858,281 27
1930 . . .	2,393,072 61
1931 . . .	2,763,355 45
1932 . . .	3,016,495 65
1933 . . .	3,144,972 46
1934 . . .	3,413,737 07 (exercice non clôturé).

* * *

Il a été créé une écluse au canal Albert à la hauteur de Viersel. Elle est destinée à servir de porte d'entrée à une voie d'eau latérale qui, partant de là et contournant la ville de Lierre, irait par Hofstade rejoindre à Willebroeck le canal maritime de Bruxelles, et réaliserait ainsi la jonction du canal Albert et des canaux brabançons.

Deze jaarlijksche uitgave moet noodzakelijk worden verdeeld over talrijke dienstjaren en derhalve bedraagt het krediet, elk jaar aangevraagd voor het huren van gebouwen voor de Rijkswacht, meer dan de vorige jaren;

2° Uit wat voorgaat blijkt dat het niet mogelijk is op den post : « Verhuring » te bezuinigen als op de overige posten.

Men moet overigens inachtnemen dat de Staat gebonden is door huurovereenkomsten en zich niet kan onttrekken aan de verplichtingen die hem daardoor worden opgelegd;

3° Gedurende de jaren 1919 tot 1928, werden de uitgaven voor het betalen der huurprijzen en die voor het betalen der gewone onderhoudswerken van de kazerneeringsgebouwen op hetzelfde krediet aangewezen. Het ware dus niet mogelijk, voor bedoelde jaren, de uitgaven te bepalen, welke voor het verhuren alleen werden gedaan, zonder een lang en moeizaam werk op te leggen dat niet in verhouding is tot het nagestreefde doel.

Hieronder de uitgaven voor de verhuring gedaan van 1929 tot 1934 :

1929 . . fr.	1,858,281 27
1930 . . .	2,393,072 61
1931 . . .	2,763,355 45
1932 . . .	3,016,495 65
1933 . . .	3,144,972 46
1934 . . .	3,413,737 07 (niet afgesloten dienstjaar).

* * *

Op het Albertkanaal ter hoogte van Viersel werd een sluis gebouwd. Zij moet dienen tot ingang van een zijdelingschen waterweg die, vandaar vertrekkende, rond de stad Lier, over Hofstade, te Willebroek het zeekanaal van Brussel zou vervoegen, en aldus het Albertkanaal zou doen aansluiten bij de Brabantsche kanalen.

Quel est l'état actuel de ce projet et quand peut-on espérer le voir réaliser?

Il intéresse le pays entier en reliant Bruxelles et Charleroi au port d'Anvers, ainsi qu'à Liège, par un nouvel accès spécialement ouvert à la batellerie. Le canal de Charleroi à Bruxelles pour des bateaux de 300 tonnes doit être achevé en 1935. Tout le réseau se tient. Il faut le compléter au plus tôt.

Il présenterait, outre les avantages résultant de sa situation géographique, cette particularité qu'il pourrait assurer au Grand-Anvers l'approvisionnement d'eau potable à l'aide d'un captage aux environs de Lierre et d'une adduction aux installations de la Compagnie « Antwerpsche Waterwerken » à Notmeir et Waelhem.

Chacun sait combien le service d'eau potable devient de plus en plus difficile dans les contrées basses du nord-ouest de la Belgique, où la pénurie de sources contraint les populations à se servir de l'eau superficielle des rivières. Pour la province d'Anvers, le problème est véritablement angoissant, si l'on tient compte de la double pollution des eaux de la Nèthe. A l'amont des prises d'eau, la rivière est contaminée par les fabriques de produits chimiques de Quaendammechelen et de Tessenderloo; à l'aval, les eaux souillées de la Senne remontent, avec la marée, le cours de la Nèthe jusqu'au delà des établissements de Notmeir.

Dans un rapport précédent nous avons signalé la nécessité de prêter une attention constante à la question de la pollution de nos cours d'eau.

Nous faisons remarquer que dans toute la Belgique, même dans le pays wallon montagneux, il n'existe plus une rivière qui ne soit devenue le dépotoir des agglomérations ou des usines. Nous rappelions à ce sujet les cas tristement classiques et presque

Wat is de huidige toestand van dit ontwerp en voor wanneer mag men op zijn uitvoering hopen?

Het is van belang voor het gansche land omdat het Brussel en Charleroi met de Antwerpsche haven alsook Luik verbindt, langs een nieuwen toegangsweg vooral voor de schipperij toegankelijk. Het kanaal van Charleroi naar Brussel voor schepen van 300 ton moet in 1935 klaar zijn. Het net maakt een geheel uit. Ten spoedigste moet het worden volledig.

Behalve de voordeelen voort-spruitende uit zijn aardrijkskundige ligging, zou het Groot-Antwerpen kunnen bevoorraden aan drinkwater door een opvang in de omstreken van Lier en een aanvoering aan de installaties der « Antwerpsche Waterwerken » te Notmeir en te Walem.

Ieder weet hoe de drinkwaterdienst steeds moeilijker wordt in de lage landen van het Noord-Westen van België, waar het gemis van bronnen de bevolking dwingt het oppervlakte water der rivieren te gebruiken. Voor de provincie Antwerpen is het een angstwekkend vraagstuk, zoo men rekening houdt met de dubbele verontreiniging van het Nethewater. Boven de wateraftappingen wordt de rivier besmet door de scheikundige fabrieken van Kwaadmechelen en Tessenderloo; voorbij de aftappingen vloeit met de tij het besmette Zennewater langs de Neth tot voorbij de inrichtingen van Notmeir.

In een vroeger verslag hebben wij op de noodzakelijkheid gewezen een onophoudende aandacht te verleen aan de kwestie der verontreiniging van onze waterlopen.

Wij deden toen opmerken dat er in gansch België, zelfs in het bergachtig Walenland, geen enkele rivier meer is die niet als stortplaats dient voor de agglomeraties en de fabrieken. Wij herinnerden desbetreffend aan de droevig klassieke en bijna honderdjarige

séculaires de l'Espierre, de la Senne et de la Vesdre.

Depuis, la question semble avoir progressé, théoriquement du moins, par suite de la création du Bureau des Eaux polluées rattaché au Secrétariat général du Ministère des Travaux publics.

L'action de cet organisme doit être évidemment de longue durée. L'État ne parviendra pas en quelques mois, ni en quelques années, à réduire les abus tant publics que privés qui se sont manifestés et surtout aggravés pendant un siècle entier.

Nous estimons que la première mesure à prendre par cet organisme est de créer une mentalité plus altruiste. Ni les particuliers ni les industriels, ni même les administrations communales ou provinciales ne semblent comprendre leurs devoirs, ou même leur intérêt dans ce domaine.

Si l'on veut assurer l'alimentation en eau potable des nombreuses communes belges qui en sont encore dépourvues, c'est indubitablement aux eaux superficielles qu'il faudra recourir dans un avenir immédiat.

L'exemple de l'agglomération bruxelloise est, à ce point de vue, péremptoire. Bruxelles et ses faubourgs s'en sont tenus jusqu'à présent au principe sacro-saint des eaux de source, préconisé par Belgrand, le collaborateur d'Hausmann, et l'organisateur tant admiré des Distributions d'eau de source de la Ville de Paris, sous le Second Empire.

Pour s'assurer une telle alimentation la capitale belge s'est imposé les plus grands sacrifices. Des captages ont été faits dans le voisinage immédiat, favorisés d'une façon spéciale au point de vue hydro-géologique. Ou bien quand ceux-ci se sont avérés insuffisants, des aqueducs de quelques

gefallen van de Spiere, van de Zenne en van de Vesdre.

Sindsdien schijnt er een zekere verbetering ingetreden te zijn, theoretisch ten minste, ingevolge het samenstellen van het « Bureau voor Zuivering van het Afvalwater », dat verbonden is aan het Algemeen Secretariaat van het Ministerie van Openbare Werken.

De werking van dit organisme zal natuurlijk van langen duur zijn. De Staat zal er niet in gelukken in enkele maanden, noch in enkele jaren, de wantoestanden te verhelpen die, sinds bijna een gansche eeuw, zoowel door openbare besturen als door particulieren verwekt en vooral verergerd werden.

Wij meenen dat het eerste werk van dit organisme moet zijn : het scheppen van een edelmoediger mentaliteit. Noch de particulieren, noch de nijveraars, noch zelfs de gemeentelijke en provinciale overheden, schijnen hun plichten, noch zelfs hun belangen te begrijpen op dit gebied.

Indien men de drinkwaterbevoorrading wil verzekeren van de talrijke gemeenten die er nog van beroofd zijn, is het ontegensprekelijk tot het oppervlaktewater dat men, in de nabije toekomst, zijn toevlucht zal moeten nemen.

Het voorbeeld der Brusselsche agglomeratie is desbetreffend afdoende. Tot heden toe hebben Brussel en zijn voorsteden zich gehouden aan het « heilig » princip van het bronwater, dat voorgeschreven werd door Belgrand, den medewerker van Hausmann en de alomgeprezen inrichter der bronwaterbedeeling van Parijs, onder het Tweede Keizerrijk.

Om zulke waterbevoorrading te verzekeren heeft de Belgische hoofdstad zich de grootste opofferingen getroost. Werken voor wateropvang werden aangelegd in de onmiddellijke nabijheid, die uit hydro-geologisch oogpunt op uitzonderlijke wijze bevoorreedigd was. Wanneer deze on-

centaines de kilomètres de longueur ont été poussés jusqu'au cœur des Ardennes. Malgré des conditions extrêmement favorables, la quantité disponible de 175,000 mètres cubes/jour est devenue insuffisante, et de nouveaux captages viennent d'être effectués dans les graviers de la Meuse à Ben-Ahin. D'autres travaux similaires vont être exécutés près d'Yvoir. Ils consistent dans le creusement de 9 puits-filtrants dans le gravier de la Meuse pour capter la quantité relativement minime de 10,000 mètres cubes/jour. Ceci permettra de parer à la consommation supplémentaire d'eau que la prochaine Exposition Internationale entraînera.

Cette eau est partiellement superficielle puisqu'elle résulte des infiltrations des eaux de la Meuse à travers le gravier perméable. Elles seront certainement potables après traitement, mais cela n'empêche qu'elles sont soumises à l'influence de l'eau brute de la rivière qu'il importe de protéger contre la pollution.

Ceci prouve qu'il n'existe plus d'autres solutions même pour ceux que le sort a favorisés. Toutes les villes du monde sont dans la même situation, d'ailleurs.

Nous avons cité naguère l'exemple de Londres, qui s'alimente presque entièrement de l'eau de la Tamise. Cette ville, qui disposait déjà de 1,400 hectares de bassins d'une capacité de 68 millions de mètres cubes, vient de décréter la construction de deux réservoirs nouveaux d'une capacité de 36 millions de mètres cubes et dont le coût s'élèvera à 4,083,000 livres ou environ 430 millions de francs.

D'ailleurs, de tels exemples pour-

voldoende bleken te zijn, werden er waterafvoeringen aangelegd van meer dan honderd kilometer lengte tot in het hart der Ardennen. Niettegenstaande buitengewoon gunstige omstandigheden is de dagelijks beschikbare hoeveelheid van 175,000 kubieke meter onvoldoende geworden en nieuwe boringen werden onlangs gedaan in de grintbedding der Maas te Ben-Ahin. Soortgelijke werken zullen weldra nabij Yvoir uitgevoerd worden. Zij bestaan uit het boren van 9 filterputten in de kiezelbedding der Maas om de betrekkelijk kleine hoeveelheid van 10,000 kubieke meter water daags op te vangen. Dit zal toelaten in het bijkomend waterverbruik te voorzien dat door de aanstaande Wereldtentoonstelling zal gevergd worden.

Dit water is ook gedeeltelijk oppervlakte water vermits het voortkomt van de doorzippelingen van het Maaswater door de kiezelbedding. Het zal zeker drinkbaar worden na voorafgaande zuivering, doch dit belet niet dat het blootgesteld is aan den invloed van het ruw rivierwater dat bijgevolg tegen verontreiniging dient beschermd te worden.

Dit bewijst dat er, zelfs voor diegenen die door het lot begunstigd werden, geen andere oplossingen meer bestaan. Overigens al de steden ter wereld verkeerden in denzelfden toestand.

Wij hebben vroeger reeds het voorbeeld van Londen aangehaald; deze stad trekt bijna al haar water uit de Theems. Te Londen waar men reeds over 1,400 hectaren bekkens met een inhoud van 68 miljoen kubieke meter beschikte, heeft men tot het bouwen besloten van twee nieuwe vergaarbekkens met een inhoud van 36,000,000 kubieke meter, die 4 miljoen 083,000 pond sterling zullen kosten, hetzij ongeveer 430 miljoen frank.

Zulke voorbeelden zijn overigens

raient être multipliés. Pour n'en citer que quelques-uns :

En Angleterre : Liverpool capte son eau superficielle dans le pays de Galles septentrional, à environ 75 kilomètres au sud de la ville. On y a créé au moyen de barrages, le lac de Vyrnwy, dont la superficie est de 11,500 hectares. Le débit journalier en est de 50 millions de gallons ou 225,000 mètres cubes.

L'eau qui alimente New-York provient des réservoirs d'arrêt construits sur les fleuves Esopus (Catskill), Croton, Byram, etc. Pour ne prendre en exemple que le barrage de Croton, la capacité totale des réservoirs est de 104,443 millions de gallons, soit environ 500 millions de mètres cubes.

Dans les environs plus immédiats : à Malmédy : des installations similaires très importantes ont été réalisées.

A part l'exemple bien connu de la Gileppe en Belgique, la ville d'Aix-la-Chapelle et les cercles ruraux d'Aix-la-Chapelle, de Düren, etc. ont aussi créé de commun accord un barrage qui retient 45 millions de mètres cubes d'eau.

Les barrages de la Ruhr confirment cette nécessité générale. Tous les grands centres industriels de la région doivent s'alimenter à la Ruhr, rivière relativement peu importante. Pour éviter la disette on a construit dans la vallée de la Möhne, affluent septentrional de la Ruhr, un réservoir de 118 millions de mètres cubes. Tous les réservoirs accumulés dans cette région ont une capacité de 614 millions de mètres cubes.

Dans des contrées où l'on pourrait supposer les sources inépuisables, des mesures similaires ont été prises. C'est ainsi que la ville de Zurich située dans un centre montagneux justement renommé, puise ses eaux de distri-

zeer talrijk. Wij zullen er nog slechts enkele aanhalen.

In Engeland : Liverpool neemt zijn oppervlaktewater in het Noorden van Wales, op ongeveer 75 kilometer. zuidwaarts van de stad. Men heeft aldaar door middel van afdamming het Vyrnwy-meer gemaakt dat 11,500 hectaren beslaat. Het dagelijks debiet van dit meer bereikt 50 miljoen gallon of 225,000 kubieke meter.

Het water dat New-York bevoorraadt komt voort uit de stuwdammen die gebouwd werden op de rivieren Esopus (te Catskill) Croton, Byram, enz. De totale inhoud der vergaarbekkens te Croton alleen, bedraagt 104,443 miljoen gallon, hetzij ongeveer 500 miljoen kubieke meter.

Dichterbij, te Malmédy, werden er soortgelijke en zeer belangrijke inrichtingen gebouwd.

Buiten het welgekende voorbeeld van de Gileppe in België, hebben ook de stad Aken en de voorsteden van Aken, van Duren enz., bij gemeenzaam overleg een afdamming gebouwd die 45 miljoen kubieke meter water ophoudt.

De afdammingen in het Ruhrgebied bevestigen deze algemeene noodzakelijkheid. Al de groote nijverheidscentra van dit gebied worden bevoorraadt door de Ruhr die een betrekkelijk kleine rivier is. Om de waterschaarschte te voorkomen, heeft men in de vallei der Möhne, noordelijke bijrivier der Ruhr, een vergaarbekken gebouwd van 118 miljoen kubieke meter. Al de vergaarbekkens dezer streek hebben te zamen een inhoud van 614 miljoen kubieke meter.

Zelfs in de streken waar men de bronnen onuitputbaar zou kunnen veronderstellen, werden zulke maatregelen getroffen. Zoo neemt de stad Zurich, die in een terecht beroemd bergland gelegen is, haar bevoorrading uit

bution dans la Limmat, rivière constituée par l'effluent naturel du Lac. Cette eau est dégrossie, filtrée et stérilisée, et permet d'organiser un service de distribution d'eau impeccable.

Lausanne, sur le lac de Genève, a dû recourir au même système. Alimentée jusqu'il y a quelques années par les trois sources du Jorat, du pays d'Enhaut et du pont de Pierre, depuis 1930 le besoin de nouveaux apports se faisait sentir d'une manière impérieuse, et la solution pratique qui restait à envisager pour résoudre définitivement le problème de l'alimentation en eau était le pompage de l'eau du lac et sa distribution après épuration. Lausanne n'a cependant qu'une population de moins de 100,000 habitants.

Les exemples cités sont suffisants pour prouver que la Belgique se trouve devant l'impérieuse nécessité d'avoir recours aux eaux superficielles pour assurer l'alimentation de sa population très dense. Or, comme telles, nous n'avons que nos eaux de rivière. On pourrait, au besoin, créer certaines réserves de ces eaux à des endroits favorablement situés. En attendant, on doit puiser à même les rivières, soit dans les berges, si elles sont perméables et géologiquement favorisées, soit en plein cours d'eau.

Nous espérons donc que l'« Union des Villes », qui constitue en somme l'élite la plus représentative de notre autonomie communale, saisira le but de l'action gouvernementale commencée. Celle-ci est salubre puisqu'il s'agit d'amorcer vers une solution pratique la question de l'épuration des eaux résiduaires et de la protection de nos rivières.

Il faut empêcher que la situation actuelle empire et s'évertuer à l'améliorer. C'est une mauvaise pratique que de se retrancher derrière les erreurs du passé. L'imprévoyance de nos pré-

de la Limmat, rivier die de natuurlijke afloop is van het meer. Dit water ondergaat een bezinking, een filterring, wordt gesteriliseerd, wat een onberispelijke waterbevoorrading waarborgt.

De stad Lausanne op het meer van Genève, heeft haar toevlucht moeten nemen tot hetzelfde stelsel. Tot voor enkele jaren werd deze stad bevoorrad door de drie bronnen van Jorat, Pays d'Enhaut en Pont de Pierre, doch vanaf 1930 deed de behoefte aan meer wateraanvoer zich sterk gevoelen, en de praktische oplossing die nog mogelijk was, om definitief het vraagstuk der waterbevoorrading op te lossen, was het pompen van meerwater dat, na zuivering, bedeed wordt. Lausanne heeft nochtans een bevolking van minder dan 100,000 inwoners.

Deze voorbeelden zijn voldoende om te bewijzen dat België voor de noodzakelijkheid staat het rivierwater te gebruiken voor de bevoorrading der zeer dichte bevolking. Doch als oppervlaktewater hebben wij slechts onze rivières. Men zou desnoods zekere waterreserven kunnen tot stand brengen op de best geschikte plaatsen. In afwachting dient het water aan de rivières genomen te worden hetzij uit de oevers, indien deze doordringbaar en geologisch daartoe geschikt zijn, hetzij uit volle rivier.

Wij hopen dat de « Vereeniging der Steden », die in feiten de meest representatieve keur is onzer gemeentelijke zelfstandigheid, het doel zal waardeeren van de ondernomen Regeerings-aktie. Deze aktie is heilzaam daar zij een praktische oplossing nastreeft voor de zuivering van afvalwater en de bescherming onzer waterlopen.

De tegenwoordige toestand mag niet verergeren; integendeel moet al het mogelijke gedaan worden om hem te verbeteren. Het is een verkeerde handelwijze zich aan de dwalingen van

décèsseurs, dont nous souffrons grandement, ne doit pas nous rendre pusillanimes. Il n'y aurait plus, dès lors, de progrès possible.

C'est en remontant lentement la mauvaise pente qu'on atteindra le but désiré. Les moyens techniques existent pour nous aider dans une tâche qui jadis paraissait impossible. Il faut donc vouloir hardiment et travailler en toute solidarité.

L'intervention du « Bureau des eaux polluées » a été précieuse dans le conflit que la compagnie des Eaux d'Anvers a pu partiellement aplanir avec les fabriques rappelées plus haut de Quaedmehelen et de Tessenderloo. D'autre part, le Bureau n'est sans doute pas étranger à l'établissement de la taxe annuelle imposée aux villes et communes qui déversent leurs eaux d'égout, sans aucune épuration antérieure, dans les cours d'eau navigables. Le procédé est typique. Il se justifie par le manque d'armes dans l'arsenal législatif pour réprimer ces coupables agissements. L'État ne peut d'ailleurs atteindre que les corrupteurs des rivières navigables, ce qui enlève à la clause pénale de droit administratif le caractère de généralité qu'a l'impôt. D'autres qui attendent à titre égal à l'hygiène publique, notamment les communes qui déversent leurs égouts dans les ruisseaux ou rivières non navigables, mériteraient le même sort, mais la Province seule pourrait les atteindre. En tout cas, tout en donnant la préférence à une législation générale, nous ne pouvons nous joindre aux plaintes que certaines communes font entendre au sujet d'une taxe bien insuffisante à réparer le tort causé par elles à la communauté.

* * *

het verleden aan te passen. Het gebrek aan vooruitzicht bij onze voorgangers, waaronder wij fel hebben te lijden, moet ons niet kleinmoedig maken; dit zou trouwens elken vooruitgang beletten.

Het is met langzaam de kwade helling terug op te gaan dat wij tot het beoogde doel zullen geraken. De technische middelen liggen voorhanden om ons in een taak te helpen die vroeger onmogelijk scheen. Wij moeten allen onverschrokken en solidair willen en werken.

Het ingrijpen van het Bureel voor zuivering van het afvalwater was kostbaar in het geschil dat de vennootschap « Antwerpsche Waterwerken » gedeeltelijk heeft kunnen beslechten met hoogerbedoelde fabrieken van Kwaadmechelen en Tessenderloo. Bovendien bleef het niet vreemd aan de invoering van de jaarlijksche belasting opgelegd aan steden en gemeenten die hun rioolwater, zonder voorafgaande reiniging, in bevaarbare waterlopen laten afvloeien. Deze handelwijze is typisch. Zij wordt gerechtvaardigd door het gemis van wapenen in het wetgevend arsenaal om dergelijke ongeoorloofde handelingen te beteugelen. De Staat kan trouwens enkel de verontreinigers van bevaarbare rivieren treffen, wat aan deze strafbepaling van bestuursrechtelijken aard het karakter van algemeenheid van de belasting ontnemt. Anderen, die evenzeer een aanslag plegen op de volksgezondheid, en wel de gemeenten die haar rioolwater in niet bevaarbare beken of rivieren laten vloeien, zouden dezelfde straf verdienen, doch alleen de provincie zou hen kunnen treffen. In elk geval, ofschoon wij de voorkeur geven aan een algemeene wetgeving, kunnen wij slechts instemmen in het klachtenkoor dat sommige gemeenten aanheffen over een belasting die onvoldoende is om het nadeel, door haar aan de gemeenschap berokkend, goed te maken.

* * *

La chaussée Anvers-Turnhout exige des réfections en divers endroits. Nous nous permettons d'attirer tout spécialement l'attention des pouvoirs publics sur son état à l'intérieur de la ville d'Anvers, là où elle prend le nom de rue Carnot. Celle-ci est une des rues où la circulation est la plus dense et l'encombrement le plus fréquent. L'élargissement de cette artère a été décrété d'utilité publique depuis des dizaines d'années, et c'est à peine si les expropriations ont permis tout récemment de réaliser le nouvel alignement du moignon qui relie la longue rue de l'Evêque à la rue Dambrugge. Avec un crédit annuel de 500,000 francs il est impossible de poursuivre sérieusement un travail de si haute importance. Nous suggérons de concentrer l'ensemble des crédits de 15 millions sur cette partie de la route de Turnhout, au lieu de les éparpiller sur des révisions partielles de moindre urgence.

Pour la chaussée Bruxelles-Bréda, la même situation intolérable subsiste à Anvers entre les rues Van Brée et du Ciel, et à Merxem entre l'église St-Barthélémy et la rue Borrewater. Pour la route internationale qu'est la grande chaussée de Bréda, l'élargissement s'impose au centre de Merxem comme une nécessité inéluctable pour la sécurité de la circulation.

A Anvers même, on peut suppléer au rétrécissement par le dédoublement du sens unique dédoublant la circulation. Mais il ne faut pas oublier qu'il s'agit ici de la première voie de communication de Belgique.

A Merxem, ce remède ne s'offre pas. Mais la démolition de quelques maisons d'ailleurs expropriées, sises à côté de l'église, au confluent de l'avenue de l'Arbre et de la chaussée

De steenweg Antwerpen-Turnhout vergt herstellingswerken op verschillende plaatsen. Wij zijn zoo vrij de gansch bijzondere aandacht der openbare besturen te vestigen op den toestand van dezen weg binnen de stad Antwerpen, daar waar hij den naam krijgt van Carnotstraat. Deze is een der straten waar het verkeer meest druk is en de stremming van het verkeer veelvuldigst voorkomt. Sedert tientallen van jaren werd de verbreeding van dezen verkeersweg verklaard van openbaar nut te zijn, en de onteigeningen hebben onlangs amper toegelaten de nieuwe rooilijn aan te leggen van het eindje weg dat de lange Bisschopstraat en de Dambruggestraat verbindt. Met een jaarlijksch krediet van 500,000 frank is het onmogelijk een zoo belangrijk werk ernstig voort te zetten. Wij stellen voor het globaal krediet van 15 miljoen te besteden aan dit gedeelte van de Turnhoutsche baan, in stede van het te verdeelen over gedeeltelijke herstellingen die minder dringend zijn.

Voor de baan Brussel-Breda, bestaat dezelfde onduidbare toestand te Antwerpen tusschen de Van Breestraat en de Hemelstraat, en te Merksem tusschen de Bartolomeuskerk en de Borrewaterstraat. Voor de internationale baan als daar is de groote Bredalaan, is de verbreeding geboden in het centrum van Merksem als een onvermijdelijke noodzakelijkheid voor de veiligheid van het verkeer.

Te Antwerpen zelf kan men de engheid van dezen weg verhelpen door het invoeren van het éénrichtingsverkeer, waardoor het verkeer wordt ontdubbeld. Maar men mag niet vergeten dat het hier den eersten verkeersweg van België geldt.

Te Merksem is dit niet mogelijk. Maar het afbreken van enkele huizen, die trouwens onteigend zijn, en gelegen naast de kerk, op het kruispunt van de de l'Arbrelaan en de Bredabaan,

de Bréda, amènerait immédiatement un changement appréciable sans être onéreux.

Merxem se plaint à juste titre du danger que présente le viaduc jeté sur le canal de jonction près de la Porte du Schyn; cette construction est instable et menace effondrement. Il est un des premiers essais d'entreprises semblables en béton. Il présente des fissures, des suintements nombreux. Il vibre au passage d'un lourd transport. Au moindre accident, il risque de subir le sort du pont sur le Rupel à Boom, heurté par un bateau et coupé en deux, dont nous avons vainement signalé, à chaque discussion du budget, l'insécurité.

Dès l'origine d'ailleurs en 1904, le viaduc de Merxem a été reconnu insuffisant. Des ministres qui l'ont visité il y a vingt ans et plus, MM. Delbeke et Schollaert, l'ont proclamé dès lors, et M. le Ministre Sap en a promis récemment, au cours d'un voyage d'inspection, la reconstruction prochaine. Le viaduc au-dessus du canal forme goulot et n'a qu'une largeur de 12 mètres. De là, le chemin s'évase et atteint jusqu'à 20 mètres de largeur. Mais si, dès l'abord, ces proportions étaient tenues pour insuffisantes, que faut-il en penser actuellement? On peut en dire autant du canal lui-même. Par son étroitesse sous l'arche du pont, il constituera un danger permanent pour la navigation.

Nous signalons également l'urgence de la réfection du pont faisant partie du chemin de halage de l'État le long du canal, établi à l'entrée des bassins industriels de Merxem.

En 1932, en vue de l'exécution des travaux au canal Albert, le service des Ponts et Chaussées détourna les eaux des « Schyn » vers un collecteur sur le

zou onmiddellijk merkelijke verbetering teweegbrengen zonder al te groote kosten.

Merksem klaagt terecht over het gevaar opgeleverd door het viaduct over het verbindingskanaal in de nabijheid van de Schijnpoot. Dit viaduct is met instorting bedreigd. Het was een der eerste proeven van dergelijke ondernemingen in beton. Er bestaan talrijke kloven en doorzijingen. Het daverd wanneer een zwaar voertuig er over rijdt. Bij het geringste ongeval elooft de viaduct gevaar het lot te ondergaan van de brug over de Rupel te Boom, die werd aangevaren door een schip en in twee gesneden en op wier onveiligheid wij bij iedere bespreking van de begroting te vergeefs hebbengewezen.

Trouwens reeds van in den beginne in 1904 werd de viaduct te Merksem ontoereikend geacht. Ministers die twintig jaar geleden en nog vroeger daaraan een bezoek hebben gebracht, de heeren Delbeke en Schollaert, hebben het toen reeds verklaard en Minister Sap heeft onlangs naar aanleiding van een inspectiereis beloofd dat het viaduct eerlang nieuw gebouwd zou worden. Het viaduct boven het kanaal vormt een vernauwing en is slechts 12 meter breed. Vandaar wordt de weg breder en bereikt tot 20 meter breedte. Maar zoo deze afmetingen reeds van in den beginne ontoereikend werden geacht, wat moet men er dan thans overdenken? Hetzelfde mag gezegd van het kanaal zelf. Door zijn engheid onder den boog van de brug, zal het een blijvend gevaar opleveren voor de scheepvaart.

Wij wijzen ook op het dringend herstel van de brug die deel uitmaakt van het jaagpad van den Staat langsheen het kanaal en die gebouwd is aan den ingang van de nijverheidsdokken van Merksem.

In 1932, met het oog op de uitvoering der werken van het Albertkanaal, heeft de Dienst van Bruggen en Wegen de wateren van de Schijns

territoire de Merxem. Des plaintes surgirent émanant de l'autorité locale. Mais l'Administration rassura celle-ci en considération du caractère purement provisoire de l'ouvrage. Il convient donc de faire disparaître cet élément d'insalubrité publique. Ici les intérêts de la ville d'Anvers convergent avec ceux de Merxem; pour la salubrité d'une partie de l'agglomération anversoise, le voûtement de ces cours d'eau s'impose à la sollicitude des pouvoirs.

* * *

Comme travaux publics à réaliser à Gand par l'Etat, il y a l'exhaussement du pont de la porte d'Anvers. Le projet a été dressé et un crédit de 900,000 francs a déjà été inscrit au budget, puis supprimé. Ce travail est réclamé à bon droit pour éviter des interruptions fréquentes de la circulation sur la voie très encombrée de Gand-Anvers et la Côte.

Il consiste à relever de 1^m50 tout le pont levant existant, de façon que la plupart des bateaux puissent passer sans qu'on doive le manœuvrer.

Avec l'aide de l'Etat, la Ville de Gand pourrait combler certaines parties de petits cours d'eau intérieurs devenus sans aucune utilité et qui, par leurs eaux stagnantes, empestent les abords de façon intolérable, surtout l'été, au grand détriment de l'hygiène.

Il faut apporter des remèdes à la pollution intolérable des eaux de l'Escaut par l'Espierres, et construire une nouvelle écluse de 26 mètres à Terneuzen pour parer à l'insuffisance manifeste de l'écluse de 18 mètres qui bouche vraiment le canal de Terneuzen à son entrée et rend l'éclusage impossible ou dangereux pour les gros navires.

afgeleid naar een collector op het grondgebied van Merksem. Klachten rezen vanwege de plaatselijke overheid. Maar het bestuur stelde deze gerust ten aanzien van den louter voorloopigen aard van het werk. Deze oorzaak van openbare ongezondheid dient dus uit den weg geruimd. Hier loopen de belangen van de stad Antwerpen samen met die van Merksem; voor de salubriteit van een gedeelte van de Antwerpsche agglomeratie is de overwelfing van deze waterlopen geboden.

* * *

Als openbare werken te Gent uit te voeren door den Staat, dient vermeld de ophooging van de brug aan de Antwerpsche poort. Het ontwerp werd opgemaakt en een krediet van 900,000 frank werd reeds op de begroting uitgetrokken en vervolgens afgeschaft. Dit werk wordt terecht gevraagd om de veelvuldige stremmingen van het verkeer op de baan Gent-Antwerpen en de kust, waar het verkeer zeer druk is, te voorkomen.

Het gaat er om heel de bestaande ophaalbrug 1^m50 te verhoogen, derwijze dat de meeste schepen kunnen doorvaren, zonder dat de brug dient opgehaald.

Met de hulp van den Staat, zou de Stad Gent sommige gedeelten van kleine binnenwateren kunnen dempen, die geen nut meer hebben en die door hun stilstaand water den omtrek op onduidbare wijze vooral 's Zomers verpesten, tot groot nadeel voor de volksgezondheid.

Er dienen middelen gevonden tegen de ondraaglijke verontreiniging van het Scheldewater door de Spiere en er moet een nieuwe sluis van 26 meter gebouwd te Terneuzen om te voorzien in de klaarlijkende ontoereikendheid van de sluis van 18 meter, die het kanaal van Terneuzen werkelijk stopt bij de invaart en het schutten onmogelijk of gevaarlijk maakt voor de groote schepen.

Les conventions existantes sont en partie désuètes, incomplètes, ou n'ont pas été observées par l'Etat.

Le Département des Travaux publics a pris l'initiative de les remplacer par un nouveau statut et s'est mis d'accord avec Gand pour l'établir.

Malheureusement, depuis plus de *cinq ans*, ce projet de convention dort dans les bureaux du Ministère des Finances, qui oppose une inertie obstinée à toutes les réclamations.

* * *

Charleroi ne peut se dire satisfait du réseau des voies navigables actuellement en réalisation ou en conception. Son bassin industriel occupe la première place dans la métallurgie du pays. Le transport représente environ 30 p. c. du prix de revient. Pour une tonne d'acier fini, il a fallu amener par le réseau neuf tonnes environ de matières premières. Or, l'élément transport est à peine réduit, tandis que le prix de vente subit une compression considérable. La situation géographique de Liège et de Charleroi a présenté jusqu'aujourd'hui des avantages équivalents. Mais la mise en exploitation du canal Albert va les déséquilibrer. Une usine liégeoise raccordée au canal va améliorer son prix de revient de 16 francs à la tonne. Sur une production annuelle de 300,000 tonnes, c'est une prime de 4,800,000 francs. Les industries carolorégiennes réclament à leur tour un accès plus direct et de plus grande envergure à la mer. La canalisation de la Sambre et de la Meuse est considérée comme un palliatif. Sa réalisation entraîne en tout cas, au point de vue de la concurrence, un transport fluvial jusqu'à Liège et un transbordement supplémentaire, avant de s'aligner pour le voyage à Anvers.

Relier Liège à Anvers, c'est peu. Il faut voir au delà. C'est relier à la

De bestaande overeenkomsten zijn gedeeltelijk verouderd of onvolledig, ofwel werden zij door den Staat niet nageleefd.

Het Departement van Openbare Werken heeft het initiatief genomen om ze te vervangen door een nieuw statuut en het heeft zich met de stad Gent akkoord gesteld om dit op te maken.

Ongelukkig slaapt dit ontwerp van overeenkomst sedert meer dan *vijf jaar* in de burelen van het Ministerie van Financiën, dat hardnekkig doof blijft voor alle klachten.

* * *

Charleroi kan zich niet tevreden verklaren met het bevaarbaar net dat thans wordt uitgevoerd of dat voorzien is. Zijn nijverheidsbekken bekleedt de eerste plaats in de metaalnijverheid van het land. Het vervoer vertegenwoordigt ongeveer 30 t. h. van den kostprijs. Voor een ton afgewerkt staal moet men ongeveer negen ton grondstoffen langs het net aanvoeren. Welnu, de post « vervoer » is nauwelijks verlaagd, terwijl de verkoop prijs een aanzienlijke vermindering onderging. De aardrijkskundige ligging van Luik en van Charleroi bood tot hiertoe gelijke voordeelen. Doch het in gebruik nemen van het Albertkanaal zal dit evenwicht verbreken. Een Luiksche fabriek, met het kanaal verbonden, zal haar kostprijs met 16 frank per ton verlagen. Op een jaarlijksche voortbrengst van 300,000 ton beteekent zulks een premie van 4,800,000 frank. De nijverheden uit de streek van Charleroi eischen op hun beurt een meer rechtstreekschen en ruimeren toegang tot de zee. De kanaliseering van de Sambre en van de Maas wordt als een lapmiddel beschouwd. Haar verwezenlijking vergt in ieder geval, op gebied van de mededinging, een vervoer op de binnenwateren en een bijkomende overlading alvorens zich op rang te zetten voor de reis naar Antwerpen.

Luik verbinden met Antwerpen beteekent weinig. Men moet verder zien.

mer tout le bassin de Liège. « La capacité de transport maritime, disait M. le Ministre Forthomme, dans une interview à *L'Essor*, en novembre 1934, provoquera une évolution profonde de la navigation entre les deux villes. On étudie déjà la construction de navires de 1,500 à 2,000 tonnes, d'un type mixte, qui pourront naviguer non seulement sur le canal Albert, mais en haute mer, desservir les ports côtiers d'Angleterre, de France et même des pays scandinaves. On imagine aisément le champ d'action et les gains de temps et d'argent avec pareille perspective. »

Ces considérations sont suggestives aussi pour le bassin de Charleroi, dont l'activité sidérurgique risque de ne plus trouver bientôt son minerais dans l'Est français. La France protectionniste a déjà manifesté des tendances pour y sauvegarder sa propre vitalité aussi longtemps que possible. Il importe à la sidérurgie belge d'élargir ses bases d'approvisionnement en recherchant d'autres gisements exotiques qui ne manquent pas. L'on peut s'inspirer de l'exemple de l'Allemagne, qui a acquis des droits importants dans des minières étrangères, et envoie, avec le concours du Gouvernement, des navires de haute mer prendre les minerais pour les décharger sur les quais des usines allemandes.

L'industrie de Charleroi, dont les intérêts se confondent ici avec ceux du Centre, rêve d'un canal Albert n° 2, pour bateaux de 2,000 tonnes, par l'élargissement et l'aménagement du tronçon du canal de Charleroi à Clabecq (actuellement calibré à 600 tonnes) et l'élargissement moins important de Clabecq à Bruxelles (actuellement 1,350 tonnes). Le but est d'atteindre un fret sensiblement égal Charleroi-Anvers et Liège-Anvers, pour que l'un ne tue pas l'autre.

* * *

Geheel het bekken van Luik moet met de zee verbonden worden. « Het vermogen van zeevervoer, zegde Minister Forthomme in een persgesprek met *L'Essor* in November 1934, zal een grondige evolutie van de scheepvaart tusschen beide steden medebrengen. Men overweegt reeds het bouwen van schepen van 1,500 tot 2,000 ton, van een gemengd type, die niet alleen ophet Albert-kanaal, maar ook in volle zee zullen kunnen varen en de kusthavens van Engeland, van Frankrijk en zelfs van de Skadinaafsche landen bedienen. Men kan zich gemakkelijk het arbeidsveld, de besparing van tijd en geld van een dusdanig vooruitzicht voorstellen. »

Deze beschouwingen zijn ook van groote beteekenis voor het bekken van Charleroi, waar de staalnijverheid gevaar loopt eerlang haar erts niet meer te vinden in het Oosten van Frankrijk. Het protectionistische Frankrijk heeft reeds blijk gegeven van een neiging om er zijn eigen bestaan zoo lang mogelijk te vrijwaren. Het is voor de Belgische staalnijverheid van belang haar bevoorradingsbasissen te verruimen door het opsporen van andere vreemde erts-lagen, die niet ontbreken. Men kan zich laten leiden door het voorbeeld van Duitschland, dat aanzienlijke rechten heeft verkregen in de vreemde mijnen en met de hulp van de regering zeeschepen stuurt om het erts te halen en te lossen op de kaden van de Duitsche fabrieken.

De nijverheid van Charleroi waarvan de belangen op dit punt dezelfde zijn als die van het Centrum, droomt van een Albert-kanaal nummer 2, voor schepen van 2,000 ton, door de verbreding en de inrichting van het vak van het kanaal van Charleroi naar Klabbeek (thans gekalibreerd op 600 ton) en de minder belangrijke verbreding van het vak van Klabbeek tot Brussel (thans 1,350 ton). Het doel is een nagenoeg gelijken vrachtprijs te bereiken voor Charleroi-Antwerpen en voor Luik-Antwerpen, opdat de eene de andere niet zou ten onder brengen.

* * *

Antérieurement déjà, des crédits étaient prévus pour la suppression des passages à niveau de la route de Philippeville entre Charleroi et Couillet. Il faudrait les faire revivre, car ces passages sont presque continuellement fermés et font perdre un temps précieux à des milliers d'ouvriers et de véhicules qui doivent journellement se rendre à Charleroi. Cette perte de temps peut se chiffrer par des millions de francs par an.

Mons réclame un pont supérieur sur le canal à Nimy, et la disparition du passage à niveau du chemin de fer à Nimy.

Où en est l'étude de la suppression des passages à niveau à La Louvière et à Houdeng-Goegnies? En cette dernière localité, le projet des Chemins de fer, des Vicinaux et des Ponts et Chaussées, est combattu par l'Administration communale. M. le Ministre ne pourrait-il intervenir pour concilier tous les intérêts?

Sur la grand'route Bruxelles-Namur, il reste le passage à niveau de Wavre qui coupe malencontreusement cette grande communication vers les Ardennes, le Grand-Duché et l'Est de la France. Y a-t-il un projet de suppression de ce passage?

La route qui relie la drève de Lorraine à la Petite-Espinette est impraticable dans la partie du Bois de la Cambre. Il importe de mettre fin à la querelle entre les Départements de l'Agriculture et des Travaux publics au sujet des charges de réfection.

L'Etat a construit au port de pêche de Zeebrugge 200 mètres de murs de quai; de son côté, la Ville de Bruges vient d'y construire une nouvelle minque. Il y a lieu d'aménager les terrains domaniaux, aux fins de permettre la création et le développement d'un quartier de pêcheurs, ainsi que l'établissement d'industries de pêche.

La construction de 200 mètres de

Vroeger reeds waren er kredieten voorzien voor de afschaffing der overwegen op de baan Philippeville, tusschen Charleroi en Couillet. Men zou deze kredieten opnieuw moeten uittrekken omdat deze overwegen bijna voortdurend gesloten zijn en een kostbaren tijd doen verliezen aan duizenden arbeiders en voertuigen die zich dagelijks naar Charleroi moeten begeven. Dit verlies van tijd kan op miljoenen frank per jaar worden geraamd.

Bergen vraagt een opgehoogde brug over het kanaal te Nimy en de verdwijning van den overweg van den spoorweg te Nimy.

Hoever staat het met de afschaffing van de overwegen te La Louvière en te Houdeng-Goegnies? In deze laatste gemeente wordt het ontwerp van de Spoorwegen, Buurtspoorwegen en Bruggen en Wegen bekampt door het gemeentebestuur. Zou de Minister niet kunnen ingrijpen om al de belangen overeen te brengen?

Op de groote baan Brussel-Namen blijft nog de overweg te Waver, die dezen grooten verkeersweg naar de Ardennen, het Groot-Hertogdom en het Oosten van Frankrijk ongelukkig onderbreekt. Bestaat er een ontwerp van afschaffing van dezen overweg?

De weg die de Lorreinendreef met de Kleine Hut verbindt, is onbruikbaar door het Ter Kamerenbosch. Een einde dient te worden gesteld aan het geschil tusschen de departementen van Landbouw en Openbare Werken betreffende de herstellkosten.

De Staat heeft bij de visschershaven te Zeebrugge 200 meter kaaimuur gebouwd; van haren kant heeft de stad Brugge aldaar een nieuwe vischmijn gebouwd. De domeingronden moeten worden aangelegd om de oprichting en de uitbreiding van een visscherswijk toe te laten, alsook de oprichting van visscheriibedrijven.

Het bouwen van 200 meter kaai,

quais, en remplacement d'une partie de talus nord du bassin de pêche, ayant été proposée par l'Administration des Ponts et Chaussées, il y aurait lieu d'améliorer la voirie de ce côté, pour permettre la création d'établissements industriels du côté Nord du bassin. D'ailleurs, tous ces travaux sont de nature à mettre en valeur des terrains domaniaux.

Il importerait aussi de réaliser, sans retard, le projet de prolongement du boulevard de Zeebrugge à Heyst, projet dont la réalisation constituera le premier pas vers l'aménagement du quartier des pêcheurs.

Des membres de la Commission se sont faits l'écho des plaintes du piéton, qui ne trouve plus où passer sur la route, sans danger.

Les entrepreneurs ont d'ailleurs la mauvaise habitude de laisser traîner le long des routes réfectionnées leur matériel ou des matériaux de toute sorte encombrant la libre circulation. Un contrôle plus sévère remédierait à cet abus.

La nouvelle route Bruxelles-Anvers par Meyse, Wolverthem et Boom est en pleine voie de création du côté de Bruxelles. Il n'en est pas de même du côté du Nord. Le passage reste entravé au bout de l'avenue Van Ryswyck par la voie ferrée Anvers-Vieux-Dieu. Si le déplacement de celle-ci incombe à la Société Nationale des Chemins de fer, il n'est pas moins opportun d'en souligner ici l'urgence, puisqu'il intéresse à un haut degré le développement routier et l'urbanisation de la Métropole. Nous prions donc M. le Ministre des Travaux Publics de s'assurer la collaboration de son collègue des Transports, des promesses formelles ayant été faites par ce Département. D'un autre côté, toutes les expropriations nécessaires pour faire déboucher l'avenue Van Ryswyck sur la Chaussée de Boom ont été faites par les soins de l'Administration communale, à telle

ter vervanging van een deel van het Noordertalud van het visschersdok, werd door het Bestuur van Bruggen en Wegen voorgesteld; de weg langs dien kant zou dus moeten worden verbeterd om de oprichting van nijverheidsbedrijven langs den Noorderkant van het dok mogelijk te maken. Al deze werken zouden overigens de domeingronden ten goede komen.

Onverwijld zou het ontwerp van verlenging van de Laan van Zeebrugge naar Heist moeten worden verwezenlijkt, als een eerste stap naar den aanleg van de visscherswijk.

Leden der Commissie waren de tolk van de klachten van den voetganger die niet meer weet waar zonder gevaar den weg over te steken.

De aannemers hebben trouwens de kwade gewoonte hun materieel of allerhande bouwstoffen te laten liggen langs de herstelde wegen, zoodat het vrije verkeer wordt gestremd. Een strenger toezicht zou dit euvel verhelpen.

De nieuwe baan Brussel-Antwerpen door Meise, Wolvenstem en Boom is in vollen aanleg aan de zijde van Brussel. Dit is niet het geval aan de Noorderzijde. De weg blijft gestremd aan het uiteinde van de Van Rijswijklaan door de spoorbaan Antwerpen-Oude-God. Indien de verlegging van deze laatste door de Nationale Maatschappij van spoorwegen moet gedaan worden, toch past het hier te wijzen op den spoedeischen aard daarvan, vermits zij in hooge mate de uitbreiding van het wegnnet en de urbanisatie van de Metropool aanbelangt. Wij verzoeken derhalve den heer Minister van Openbare Werken de medewerking van zijn collega van Vervoer in te winnen daar uitdrukkelijke beloften door dit Departement werden afgelegd. Anderdeels werden al de noodige onteigeningen om de Van Rijswijklaan op den Boomschen steenweg te doen uitloopen

enseigne que les entraves au développement de ce beau quartier de la ville pourraient tomber aisément devant l'initiative conjuguée des divers pouvoirs intéressés. Ainsi la chaussée Anvers-Boom-Bruxelles se profilerait enfin vers le Sud à la recherche de la route venant de Meysse.

Reste l'urbanisation de la rive gauche. La route en est le premier élément. La chaussée de Lillo continue de se morfondre dans le polder non exhaussé, et l'autostrade entrevu au sortir du tunnel dans la direction de la côte attend qu'on veuille s'en souvenir. Toutefois la visite que le Ministre des Travaux Publics a bien voulu faire sur les lieux le 15 février a réveillé nos espérances et nous autorise à attendre des précisions au cours de la discussion publique.

* * *

Les statistiques du Département révèlent que le Gouvernement a eu le souci, à mesure que la crise et le chômage croissaient, d'étendre et de multiplier les travaux publics en Belgique. Il y fut consacré :

En 1927	. .	179 millions.
En 1928	. .	258 —
En 1929	. .	373 —
En 1930	. .	632 —
En 1931	. .	553 —
En 1932	. .	481 —
En 1933	. .	662 —
En 1934	. .	587 —

Toutefois les travaux furent, au début, engagés en vue de leur utilité intrinsèque, sans toujours avoir suffisamment égard à la protection de nos industries nationales. Ce dernier point de vue s'est imposé de plus en plus par les circonstances, et il s'im-

door de zorg van het gemeentebestuur gedaan, zoodanig dat de bezwaren tegen de uitbreiding van deze schoone stadswijk gemakkelijk zouden wegvallen voor de gelijktijdige werking van de onderscheiden betrokken besturen. Derwijze zou de baan Antwerpen-Boom-Brussel ten slotte naar het Zuiden loopen in de richting van de baan van Meise.

Blijft de urbanisatie van den linker-oever. De weg is er het eerste bestanddeel van. De steenweg van Lilloo blijft steken in den niet opgehoogden polder, en de autostrade bij het uitrijden van de tunnel in de richting der kust wacht op een aanvang.

Nochtans heeft het bezoek dat de Minister van Openbare Werken op 15 Februari jl. ter plaatse heeft gelieven te brengen, ons nieuwe hoop gegeven, en dit feit laat ons toe ophelderingen te verwachten tijdens de openbare bespreking.

* * *

De statistieken van het Departement toonen aan dat de Regeering er naar streefde de openbare werken in België uit te breiden en te vermenvuldigen naarmate de crisis en de werkloosheid toenamen. Daaraan werden besteed :

In 1927	. .	179 millioen,
In 1928	. .	258 —
In 1929	. .	373 —
In 1930	. .	632 —
In 1931	. .	553 —
In 1932	. .	481 —
In 1933	. .	662 —
In 1934	. .	587 —

Evenwel werden de werken aanvankelijk aangevat met het oog op hun volle nut, zonder immer voldoende rekening te houden met de bescherming van 's lands nijverheidstakken. Dit laatste uitzicht drong zich al meer en meer op door de omstan-

posera impérieusement tant que le marché extérieur nous restera fermé ou entravé par la politique protectionniste des pays voisins. « Achetez belge » reste le mot d'ordre, quelles que soient nos théories économiques en temps normal. L'on ne doit se départir de cette ligne de conduite que si des besoins impérieux de première nécessité se dégagent et crient la misère de la masse.

C'est pourquoi nous saluons avec joie le travail entamé pour le nivellement des terrains de l'enceinte d'Anvers. La superficie du champ d'activité est assez vaste pour y placer quelques milliers d'ouvriers si l'on veut réserver la part la plus grande possible au travail manuel, ce qui entre, dit-on, dans les intentions du maître de l'ouvrage. Cette besogne terminée, il est à souhaiter que les administrations intéressées soient prêtes à utiliser les travailleurs à l'aménagement des nouveaux quartiers qui devront être amorcés sur cet emplacement.

A l'initiative de son dévoué président, la Commission a instauré une méthode de travail aussi pratique que fructueuse, en organisant des voyages d'études à travers le pays. C'est ainsi qu'au cours de ces dernières années, nous avons parcouru les routes axiales, classées les premières routes de Belgique, en compagnie des directeurs généraux, ingénieurs ou agents supérieurs du Département, pour nous rendre compte des améliorations nécessaires, fixer, d'accord avec les Ponts et Chaussées, la date de commencement et d'achèvement des travaux, nous réservant ainsi sur l'accomplissement des promesses faites un contrôle dont nous n'avons eu qu'à nous féliciter et à féliciter le Département lui-même.

Continuant la série de ses visites de routes en province, la Commission sénatoriale des Travaux publics a effectué, le 9 juillet 1934, sous la

digheden, en het zal gebiedend blijven zoolang de buitenlandsche markt voor ons gesloten of belemmerd zal blijven door de protectionistische politiek der naburige landen. « Koopt Belgisch » blijft het ordewoord, welke onze economische theorieën in normalen tijd mochten zijn. Men moet van deze gedragslijn alleen afwijken indien dringende behoeften van eerste noodwendigheid zich veropenbaren en den nood der massa doen blijken.

Derhalve begroeten wij met vreugde het werk dat voor de nivelleering der gronden van den Antwerpschen gordel werd aangevat. Het arbeidsveld is genoeg uitgestrekt om er eenige duizenden arbeiders te werk te stellen indien men het ruimste aandeel aan den handenarbeid wil overlaten, hetgeen, naar het heet, het inzicht van den ondernemer is. Dit werk voltooid zijnde, is het te wenschen dat de betrokken besturen bereid zouden zijn de arbeiders te benuttigen voor de inrichting der nieuwe wijken welke op deze plaats moeten aangelegd worden.

Op initiatief van haar ijvervollen voorzitter heeft de Commissie een werkmethode ingevoerd die even practisch als vruchtbaar is, met studiereizen door het land in te richten. Aldus hebben wij deze laatste jaren de eerstgerangschikte hoofdwegen in België bezocht in gezelschap van de directeurs-generaal, ingenieurs of hogere ambtenaren van het departement, om ons te vergewissen over de noodige verbeteringen, om, in overleg met Bruggen en Wegen, den datum van aanvang en voltooiing der werken te bepalen, en aldus toezicht te oefenen op de vervulling van de gedane beloften, waarover wij ons slechts kunnen verheugen en het departement gelukwenschen.

Haar reeks bezichtigingen van wegen in de provincie voortzettend, heeft de Senaatscommissie voor Openbare Werken, op 9 Juli 1934, onder leiding van

direction de M. le Ministre Forthomme, une tournée sur les routes de la province de Liège.

Elle a examiné la situation au Thier de Cornillon, en rapport avec la suppression envisagée du passage à niveau, s'est rendue à Visé, et de là à l'écluse de Lanaye, s'est dirigée ensuite vers Fléron, où elle a pris connaissance du projet d'amélioration du tracé de la route n° 3 aux abords du fort, puis a suivi la route de l'Ourthe, pour se rendre compte de l'importance des améliorations nécessaires et décidées en principe pour Tilff, Esneux, Comblain-au-Pont et Comblain-Fairon.

Dans cette dernière localité, la Commission a eu l'occasion de visiter une carrière de grès.

Elle rentra ensuite à Liège, par Aywaille, Beaufays et Chaudfontaine, en prenant connaissance, au cours de l'itinéraire suivi, des travaux exécutés, en cours ou projetés.

* * *

Note de la minorité.

L'examen fait par la Commission du budget ordinaire montre que rien n'est fait en vue de résorber le chômage.

Bien au contraire.

Le crédit prévu pour l'entretien et la réfection des routes est réduit à 55,000,000 de francs pour 1935, alors qu'il était de 62,500,000 francs en 1934 et que, selon l'avis de la Direction générale des Ponts et Chaussées, c'est une somme de 125,000,000 de francs qui est nécessaire à un bon entretien de nos routes.

Ces travaux répartis dans l'ensemble du pays assurent de l'occupation à une main-d'œuvre nationale, répartie dans toutes nos provinces.

Le crédit pour l'amélioration de la

Minister Forthomme een rondreis op de wegen der provincie Luik ondernomen.

Zij heeft den toestand onderzocht bij Thier de Cornillon, in verband met de overwogen afschaffing van den overweg, begaf zich naar Visé en vandaar naar de sluis van Ternaaien, richtte zich vervolgens naar Fléron waar zij kennis nam van het ontwerp van verbetering van het tracé der baan n° 3 bij het fort. Daarna heeft zij de baan van de Ourthe gevolgd om zich rekenschap te geven van het belang der noodige en in beginsel besloten verbeteringen voor Tilff, Esneux, Comblain-au-Pont en Comblain-Fairon.

In deze laatste gemeente had de Commissie de gelegenheid een zandsteengroeve te bezichtigen.

Vervolgens keerde zij naar Luik terug, over Aywaille, Beaufays en Chaudfontaine, en nam kennis onderweg van de voltooide, uitgevoerde of ontworpen werken.

* * *

Nota van de minderheid.

Uit het onderzoek van de gewone begrooting door de Commissie blijkt dat niets werd gedaan om de werkloosheid op te lossen.

Wel integendeel.

Het krediet voorzien voor het onderhoud en het herstel der wegen werd verminderd op 55,000,000 frank voor 1935, terwijl het 62,500,000 frank voor 1934 bedroeg en dat, naar de meening van de Algemeene Directie van Bruggen en Wegen, een bedrag van 125,000,000 frank noodig is voor het goed onderhoud onzer wegen.

Deze werken verdeeld over het geheele land bezorgen bezigheid aan inlandsche arbeidskrachten, over al onze provincies verdeeld.

Het krediet voor de verbetering der

voirie communale est réduit de 5,875,000 à 3,023,125 francs.

Ces réductions de crédit porteront un grave préjudice à nos routes, car tout le monde sait que la route qui n'est pas entretenue régulièrement et journellement nécessitera dans l'avenir des sommes pour réparations bien plus considérables que celles nécessaires à un bon entretien.

Le Gouvernement fait dire que le budget extraordinaire comportera une somme de 200 millions pour les routes.

La Commission n'étant pas en possession du budget extraordinaire n'a pu vérifier cette affirmation, mais la minorité tient à faire remarquer immédiatement que la politique qui tend à prendre d'un côté une centaine de millions pour les porter à un autre budget, n'est pas une politique de résorption du chômage ni une conception saine des travaux publics.

C'est au budget des travaux publics et au budget extraordinaire que devrait se marquer le plus la volonté d'arriver à résorber le chômage.

Pour le budget ordinaire qui nous est soumis, nous constatons que rien n'est fait dans ce domaine pas plus, du reste, que la volonté d'aider nos industries nationales de la pierre et du ciment à sortir de la crise qui les étouffe.

La politique suivie par le Gouvernement est le contrepied de celle nécessitée par les besoins du pays, de nos industries et de nos populations; et la minorité de la Commission la condamne formellement.

* * *

Votre Commission a approuvé le Budget à la majorité des membres présents; le présent rapport a été admis à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. LEBON.

Le Président,
Baron BOËL.

gemeentewegen werd verlaagd van 5,875,000 frank op 3,023,125 frank.

Deze kredietverminderingen berokkenen ernstig nadeel aan onze wegen, want ieder weet dat de weg die niet regelmatig en dagelijks onderhouden wordt, later voor herstel veel hogere bedragen vergen zal dan die welke noodig zijn voor een goed onderhoud.

De regeering laat zeggen dat de buitengewone begrooting 200,000,000 frank voor de wegen zal voorzien.

Daar de Commissie niet in bezit is van de buitengewone begrooting, kon zij dit niet nagaan, doch de minderheid wil onmiddellijk doen opmerken dat de politiek die er in bestaat van de eene begrooting honderden miljoenen af te nemen om ze op een andere over te dragen, geen politiek is van opslorping der werkloosheid noch een gezonde opvatting van openbare werken.

Uit de begrooting van openbare werken en uit de buitengewone begrooting, moet duidelijk de wil blijken tot opslorping der werkloosheid.

Uit de ons voorgelegde gewone begrooting blijkt dat in dit opzicht niets werd gedaan, zoomin overigens als de wil onze nationale steen- en cementbedrijven uit de hen verstikkende crisis te helpen.

De door de regeering gevolgde politiek druischt rechtstreeks in tegen die opgelegd door de behoeften van het land, van onze nijverheid en onze bevolking, en de minderheid der Commissie keurt haar ten stelligste af.

* * *

In uw Commissie werden de begrooting door de meerderheid der aanwezige leden en het verslag eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. LEBON.

De Voorzitter,
Baron BOËL.

SÉNAT DE BELGIQUE

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1935.

Suite des questions posées par la Commission et Réponses du Gouvernement.

ONZIÈME QUESTION.

L'article 3, 1^o porte une dépense de 87,640 francs pour personnel temporaire; au 2^o figure une somme de 3,134,250 francs pour le même objet (administration des Ponts et Chaussées).

L'article 4 porte une dépense de 1,051,480 francs pour traitements de disponibilité à des fonctionnaires et employés.

Serait-il possible de savoir :

1^o Les mesures qui ont été prises pour remettre au travail les fonctionnaires mis en disponibilité?

2^o Quel est le nombre de personnes ainsi réemployées et la nature de leurs fonctions?

3^o Quelle est l'économie réalisée de ce chef en 1933 et 1934?

4^o Quelle est l'économie prévue pour 1935?

RÉPONSE.

1^o Les fonctionnaires *rappelables* mis en disponibilité sont rappelés à l'activité au fur et à mesure des exigences du service.

2^o Depuis 1932 :

4 Ingénieurs;

BELGISCHE SENAAAT

Verslag uit naam der Commissie van Openbare Werken, belast met het onderzoek van de Begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1935.

Vervolg der Vragen gesteld door de Commissie en Antwoorden der Regeering.

ELFDE VRAAG.

Artikel 3, 1^o vermeldt een uitgave van 87,640 frank voor tijdelijk personeel; onder 2^o komt een som voor van 3,134,250 frank voor hetzelfde doel (bestuur van Bruggen en Wegen).

Artikel 4 vermeldt een uitgave van 1,051,480 frank voor beschikbaarheidswedden van ambtenaren en bedienden.

Kan worden medegedeeld :

1^o Welke maatregelen werden genomen om de in beschikbaarheid gestelde ambtenaren terug aan het werk te stellen?

2^o Hoeveel aldus teruggeroepen werden en de aard van hun ambt?

3^o Welke besparing werd daardoor verwezenlijkt in 1933 en 1934?

4^o Welke besparing wordt voorzien voor 1935.

ANTWOORD.

1^o De in beschikbaarheid gestelde ambtenaren die *kunnen teruggeroepen* worden, worden in activiteit teruggeroepen naar gelang de behoeften van den dienst.

2^o Sedert 1932 :

4 Ingenieurs;

- 1 Conducteur;
- 1 Sous-chef de bureau;
- 15 Commis-rédacteurs;
- 1 Commis d'ordre;
- 1 Commis-dessinateur;
- 1 Surveillant;
- 1 Electricien;
- 1 Agent des voies navigables.

3^o et 4^o Il n'est pas possible de fournir des chiffres, car le rappel des agents en disponibilité a été provoqué par le départ d'agents en fonctions (mises à la retraite ou décès), ou pour éviter le recrutement d'agents nouveaux.

DOUZIÈME QUESTION.

L'article 6-1^o porte une dépense de 77,600 francs pour prestations spéciales. — Primes.

Serait-il possible de connaître le genre de primes établi et les méthodes d'application qui ont été arrêtées pour leur distribution?

RÉPONSE.

L'article 6-1^o, au montant de 77,600 francs, comprend une dépense de 1,800 francs (voir tableau des développements) du chef de primes forfaitaires à allouer à deux agents transférés de l'ancien Ministère des Chemins de fer, Postes, etc., à l'Office d'Electricité relevant du Ministère des Travaux publics.

Ces deux électriciens assurent le service permanent d'entretien à l'Hôtel des chèques postaux et à l'Hôtel de Bruxelles-Centre.

Toutefois, à dater du 1^{er} janvier 1935, les deux électriciens bénéficiaires des dites primes, ont été assimilés à leurs collègues des Travaux publics.

La somme prévue au budget de 1935 du chef précité, soit 1,800 francs moins 20 p. c. = 1,440 francs, deviendra disponible.

- 1 Conducteur;
- 1 Bureel onder-overste;
- 15 Klerken-opstellers;
- 1 Ordeklerk;
- 1 Klerk-teekenaar;
- 1 Opzichter;
- 1 Electricien;
- 1 Bediende van de bevaarbare wegen.

3^o en 4^o Het is onmogelijk cijfers te verstrekken, want de terugroeping der bedienden in beschikbaarheid werd medegebracht door het heengaan van bedienden (op pensioenstelling of overlijden), of om aanwerving van nieuwe bedienden te voorkomen.

TWAALFDE VRAAG.

Artikel 6-1^o voorziet een uitgave van 77,600 frank voor bijzondere dienstverstrekkingen. — Premiën.

Ware het mogelijk den aard der premies te kennen alsook de wijze van toepassing die voor hun uitkeering werd vastgesteld.

ANTWOORD.

Artikel 6-1^o, bedrag 77,600 frank, bevat een uitgave van 1,800 frank (zie de ontleding) voor forfaitaire premiën toe te kennen aan twee bedienden van het vroegere Ministerie van Spoorwegen, Posterijen, enz., overgeplaatst naar den Dienst van Electriciteit die van het Ministerie van Openbare Werken afhangt.

Beide electriciens verzekeren den bestendigen onderhoudsdienst in het Postcheckgebouw en in het Gebouw van Brussel-Centrum.

Vanaf 1 Januari 1935 echter werden bedoelde twee electriciens die voormelde premiën ontvingen, gelijkgesteld met hun collega's van Openbare Werken.

Het bedrag daarvoor voorzien op de begroting van 1935, zijnde 1,800 frank min 20 t. h. = 1,440 frank, wordt beschikbaar.

TREIZIÈME QUESTION.

L'article 26, 11^o prévoit une somme de 3,023,125 francs pour subsides aux communes pour l'extension et l'amélioration de la voirie communale, etc.

En 1934, la somme prévue était de 5,875,000 francs.

Comment le Gouvernement concilie-t-il cette réduction avec ses déclarations en faveur d'une politique de travaux nombreux répartis sur toute l'étendue du pays?

RÉPONSE.

Pour apprécier la politique suivie par le Gouvernement en matière de travaux, on ne peut se contenter de fixer son attention sur un chiffre du budget des dépenses ordinaires.

Les subsides pour travaux d'amélioration et de réfection extraordinaire sont largement prévus au budget des dépenses extraordinaires.

DERTIENDE VRAAG.

Artikel 26, 11^o voorziet een bedrag van 3,023,125 frank voor toelagen aan de gemeenten voor uitbreiding en verbetering der gemeentewegen enz.,

In 1934, bedroeg het voorziene bedrag 5,875,000 frank.

Hoe brengt de Regeering deze vermindering in overeenstemming met haar verklaringen ten voordeele eener politiek van veelvuldige werken verdeeld over heel de uitgestrektheid van het land?

ANTWOORD.

Om de politiek, door de Regeering gevolgd op gebied van werken, te bevoordeelen, mag men er zich niet mede vergenoegen zijn aandacht te vestigen op een cijfer der begrooting van de gewone uitgaven.

De toelagen wegens werken van verbetering en buitengewone herstelling zijn ruim voorzien op de begrooting der buitengewone uitgaven.