

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1939-1940	N° 86		Zittingsjaar 1939-1940
N° 4-XI : BUDGET	16 JANVIER 1940	16 JANUARI 1940	BEGROOTING N° 4-XI

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
et de la Résorption du Chômage pour l'exercice 1940.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. BLAVIER (J.)

TABLE DES MATIERES :

	Pages
1° Chemins de grande communication ...	1
2° Reclassement de la voirie ...	5
3° Pavage ...	11
4° Plantations ...	12
5° Régie ...	12
6° Circulation ...	13
7° Calvaire des communes ...	15
8° Contrôleurs sociaux ...	16
9° Résorption du chômage ...	17

MESDAMES, MESSIEURS,

Chemins de grande communication.

L'article 24 de la loi du 10 avril 1841 stipule : « Lors-
qu'un chemin vicinal intéressera plusieurs communes,
la Députation du Conseil Provincial, après avoir pris
l'avis des Conseils Communaux, pourra le déclarer che-
min vicinal de grande communication ».

Se basant sur cette disposition, les Députations Per-
manentes ont classé des chemins vicinaux dans la caté-
gorie dite « de grande communication » en tenant compte
des nécessités exigées par le trafic du moment.

(1) La Commission, présidée par M. Van Belle, était composée de :

1° Les membres de la Commission des Travaux Publics : MM. De-
bersé, De Groeve, De Peuter, Fransman, Porta, Steps, Vaes, Van
de Velde (A.), Van Schuylenbergh. — Brunfaut, Delor, Fischer,
Schevenels, Van Acker, Van Hoeylandt, Van Santvoort. — Duray,
Marien, Rey, Tahon. — Desellier.

2° Les membres désignés par les Sections : MM. Lepage, Dhavé,
Gelders, Blavier (J.), Ernest.

BEGROOTING

van het Ministerie van Openbare Werken
en Werkverschaffing voor het dienstjaar 1940.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER BLAVIER (J.)

INHOUDSTAFEL :

	Bladz.
1° Wegen van groot verkeer ...	1
2° Nieuwe indeeling van de wegen ...	5
3° Bestrating ...	11
4° Beplantingen ...	12
5° Regie ...	12
6° Verkeer ...	13
7° Lijdensweg der gemeenten ...	15
8° Sociale controleurs ...	16
9° Werkverschaffing ...	17

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Wegen van groot verkeer.

Artikel 24 van de wet van 10 April 1841 bepaalt :
« Wanneer een buurtweg meerdere gemeenten aanbe-
langt, zal de Deputatie van den Provincialen Raad, na
advies van de gemeenteraden ingewonnen te hebben,
hem buurtweg van groot verkeer mogen verklaren. »

Steunend op deze bepaling, hebben de Bestendige Depu-
taties de buurtwegen ingedeeld in de klasse genaamd « van
groot verkeer », rekening houdend met de noodwendig-
heden van het huidig verkeer.

(1) De Commissie, voorgezeten door den H. Van Belle, bestond uit :

1° De leden van de Commissie voor de Openbare Werken : HH. De-
bersé, De Groeve, De Peuter, Fransman, Porta, Steps, Vaes, Van
de Velde (A.), Van Schuylenbergh. — Brunfaut, Delor, Fischer,
Schevenels, Van Acker, Van Hoeylandt, Van Santvoort. — Duray,
Marien, Rey, Tahon. — Desellier.

2° De leden door de Afdeelingen aangeduid : HH. Lepage, Dhavé,
Gelders, Blavier (J.), Ernest.

Il y en a 10,699 kilomètres actuellement. Ces routes, ainsi classées, sont subsidiées par l'Etat pour leur entretien et leur amélioration. L'Etat veut porter ce chiffre de 10,699 à 12,000 kilomètres, suite à des études d'une Commission spéciale, et pour cela il propose d'établir une répartition par province sans toujours tenir compte des situations acquises. Voici la répartition qui fut transmise aux provinces :

Provinces	Km. de routes existantes	Km. de routes proposées
Anyers...	974	1,300
Brabant ...	2,355	1,400
Flandre Occidentale ...	1,134	1,300
Flandre Orientale ...	153	1,300
Hainaut ...	2,032	1,500
Liège ...	1,361	1,500
Limbourg ...	415	900
Luxembourg...	650	1,400
Namur...	1,615	1,400
	10,699	12,000

L'article 24 de la loi du 10 avril 1841 est clair. Seules les Députations Permanentes ont le droit de classer les chemins dans la catégorie de grande communication. Seules, elles ont le droit de les déclasser. Nulle part dans la loi, l'intervention de l'Etat ne peut se manifester dans ce domaine. On se demande quel droit s'est arrogé la Commission spéciale en question pour écrire aux provinces et leur demander de déclasser au Hainaut 532 kilomètres de route de grande communication, au Brabant 955 kilomètres et à Namur 215 kilomètres. Voilà donc pour ces trois provinces 1,700 kilomètres de routes dont l'entretien a été subsidié depuis de nombreuses années, routes qui répondent à des besoins réels et incontestés et qui retomberaient dans la voirie ordinaire quand le trafic augmente d'intensité. Ces 1,700 kilomètres de routes se trouveraient bien vite dans l'état lamentable dans lequel la voirie vicinale est laissée actuellement. C'est une solution qui aggraverait le mal dans ces provinces, chose qui est intolérable.

Les Députations Permanentes intéressées, fortes des droits qui leur sont conférés par la loi de 1841, refuseront sûrement, avec raison, d'obtempérer à la circulaire reçue. Cette mesure, si elle était appliquée, aurait des conséquences fâcheuses et établirait des injustices flagrantes que personne ne peut admettre.

L'Etat supporte tous les frais d'entretien et d'amélioration de la grande voirie. Il subsidie actuellement à raison d'une moyenne de 1/3 environ, l'entretien et l'amélioration des chemins de grande communication.

En comparant la part qui serait ainsi supportée par l'Etat, c'est-à-dire par le contribuable général, au nombre de kilomètres de routes de chaque province, laissée à charge du contribuable local, on arrive à un résultat qui est de nature à faire réfléchir.

Thans zijn er 10,699 km. van die wegen. Aldus ingedeeld, worden zij voor hun onderhoud en verbetering, door den Staat gesubsidieerd. De Staat wil, ingevolge de studie van een bijzondere Commissie, dit cijfer van 10,699 op 12,000 km. brengen, en stelt derhalve voor een verdeling per provincie te doen, zonder steeds rekening te houden met de verworven toestanden. Ziehier de verdeling welke aan de provinciën werd overgemaakt :

Provinciën	Km. bestaande wegen	Km. voorgestelde wegen
Antwerpen...	974	1,300
Brabant ...	2,355	1,400
West-Vlaanderen ...	1,134	1,300
Oost-Vlaanderen ...	153	1,300
Henegouwen ...	2,032	1,500
Luik ...	1,361	1,500
Limburg ...	415	900
Luxemburg...	650	1,400
Namen ...	1,615	1,400
	10,699	12,000

Artikel 24 van de wet van 10 April 1841 is duidelijk. Alleen de Bestendige Deputaties hebben het recht de wegen in te deelen in de klasse van groot verkeer. Alleen zij hebben het recht ze te deklasseeren. Nergens in de wet is een spoor te vinden van mogelijke staatsusschenkomst op dit gebied. Men vraagt zich, af welk recht bedoelde bijzondere Commissie zich heeft toegeëigend, met zich tot de provinciën te richten om te vragen in Henegouwen 532 km. wegen van groot verkeer te deklasseeren, in Brabant 955 km., en in Namen 215 km. Ziedaar voor deze 3 provinciën 1,700 km. wegen waarvan het onderhoud sedert talrijke jaren werd gesubsidieerd, wegen die aan werkelijke en onbetwiste noodwendigheden beantwoorden en die onder de gewone wegen zouden terugvallen, juist wanneer het verkeer drukker wordt. Deze 1,700 km. wegen zouden zich spoedig in den ellendigen staat bevinden, waarin de buurtwegen op dit oogenblik gelaten zijn. Het is een oplossing die in deze provinciën het euvel nog zou verergeren, wat niet aan te nemen is.

De betrokken Bestendige Deputaties zullen ongetwijfeld, steunend op de rechten haar door de wet van 1841 verleend, en terecht weigeren, op het hun gezonden rondschrijven in te gaan. Moest deze maatregel toegepast worden, hij zou betreurenswaardige gevolgen hebben en een schreeuwend onrecht, dat niemand aanvaarden kan, in het leven roepen.

De Staat draagt al de onderhouds- en verbeteringskosten van de groote wegen. Hij verleent voor het oogenblik toelagen tot een gemiddeld bedrag van 1/3 ongeveer, voor het onderhoud en de verbetering van de wegen van groot verkeer.

Door het deel dat aldus door den Staat, anders gezegd door den algemeenen belastingbetaler zou worden gedragen, te vergelijken met het aantal kilometers wegen van elke provincie, ten laste van den plaatselijken belastingbetaler overgelaten, komt men tot een resultaat dat zeer tot nadenken stemt.

Provinces Provinciën	Nombre total des chemins <i>Totaal getal wegen</i>	Chemins de l'Etat <i>Rijksbanen</i>	Chemins de grande communication proposés <i>Voorgestelde groote verkeerswegen</i>	% d'entretien au compte de l'Etat dans la voirie totale <i>Onderhoudspercentage voor rekening van den Staat, op het totaal der wegen</i>
Anvers	2,558	741	1,300	45.9 %
<i>Antwerpen.</i>				
Brabant	5,592	750	1,400	21.7 %
<i>Brabant.</i>				
Flandre Occidentale... ..	4,720	983	1,300	30.0 %
<i>West-Vlaanderen.</i>				
Flandre Orientale... ..	4,555	786	1,300	26.3 %
<i>Oost-Vlaanderen.</i>				
Hainaut	6,848	832	1,500	19.4 %
<i>Henegouwen.</i>				
Liège	5,879	1,404	1,500	32.3 %
<i>Luik.</i>				
Limbourg... ..	2,111	823	900	53.2 %
<i>Limburg.</i>				
Luxembourg... ..	6,239	1,181	1,400	29.4 %
<i>Luxemburg.</i>				
Namur... ..	5,750	1,226	1,400	29.4 %
<i>Namen.</i>				

Les deux chiffres extrêmes 53.2 p. c. de la voirie totale du Limbourg serait à charge de l'Etat et 19.4 p. c. seulement dans le Hainaut. Pareille répartition peut-elle se défendre un seul instant ?

Certes, l'élément longueur n'est pas seul à considérer. Il y a l'élément dépenses nécessitées par les routes de chaque province et qui varient sûrement suivant le coefficient de la charge supportée et le genre de revêtement employé. Cette charge supportée est en proportion de l'importance industrielle ou touristique de chacun des milieux et le trésor y trouve son large compte. Il n'en reste pas moins vrai, d'autre part, que, quand le contribuable local du Limbourg par exemple ne paiera que 47 p. c. pour l'entretien de sa voirie locale peu chargée, celui du Hainaut en paiera 81 p. c. pour une voirie locale surchargée donc à frais d'entretien beaucoup plus grand.

Demandez-vous, de plus, dans quelle situation seraient ces Députations Permanentes. Elles ont appliqué la loi sans qu'aucune observation leur ait jamais été faite. Cette situation existe depuis de nombreux lustres et les voila maintenant obligées pour respecter un ordre reçu de choisir pour les déclasser des routes dont l'importance du trafic régional s'est toujours accru depuis leur classement. Cette décision de la Commission spéciale doit être revue et modifiée sérieusement. Disons-le, on procède par mesures fragmentaires au lieu de régler le problème général du reclassement de la voirie.

Als uiterste cijfers, heeft men 53.2 t. h. van al de wegen van Limburg, die ten laste van het Rijk zouden vallen, en slechts 19.4 t. h. voor Henegouwen. Kan dergelijke verdeling slechts een oogenblik worden verdedigd ?

Gewis moet niet alleen de lengte-factor in aanmerking worden genomen. Ook heeft men rekening te houden met de uitgaven vereischt voor de banen in elke provincie, en welke voorzeker verschillend zijn naar gelang den coëfficiënt van den gedragen last en den aard der aangewende wegdekking. Die gedragen last is in functie van het nijverheids- of toeristisch belang van elk milieu, en de Schatkist vindt er ruim haar deel bij. Niettemin blijft het, anderzijds, een feit, dat wanneer de belastingplichtige, in Limburg, bij voorbeeld, slechts 47 t. h. zal betalen voor het onderhoud der plaatselijke wegen met weinig verkeer, die van Henegouwen 81 t. h. zal betalen voor de plaatselijke wegen met druk verkeer, dus waarvoor veel grotere onderhoudskosten noodig zijn.

Men vrage zich daarenboven af, in welken toestand die Bestendige Deputaties zich zouden bevinden. Zij hebben de wet toegepast, zonder ooit de minste opmerking te hebben opgelopen. Die toestand bestaat sedert talrijke lustums, en nu zouden zij, ten einde een gekregen bevel na te leven, met het oog op de deklasseering, banen moeten uitkiezen waarop het gewestelijk verkeer steeds toenam, sedert hun indeeling. Die beslissing van de bijzondere Commissie moet op ernstige wijze worden herzien en gewijzigd. Het dient gezegd, dat men met fragmentarische maatregelen te werk gaat, in stede van over te gaan tot de regeling van het algemeen vraagstuk der herklasseering van de wegen

A la date du 16 novembre 1936, le Ministre des Travaux Publics avait transmis aux provinces et aux communes une circulaire aux termes de laquelle l'octroi des subsides pour l'entretien et l'amélioration des chemins de grande communication était augmenté. Un barème de subsides était établi en tenant compte de plusieurs faits parmi lesquels on notait la largeur des chemins. Ces subsides étaient de 50, 35 ou 30 p. c. suivant les cas.

A la date du 27 décembre 1938 une nouvelle circulaire fut envoyée qui réduisait les subsides alloués par la circulaire précédente de 50 à 35 p. c.

35 à 25 p. c.

30 à 20 p. c.

Cette circulaire a un double effet désastreux. Le premier a eu pour résultat que les communes ont diminué les travaux de voirie du montant de la somme perdue comme subsides. Les sommes qu'elles pouvaient dépenser étaient portées au maximum dans leur budget. Plus elles dépensent pour un même travail plus le nombre des travaux diminue. Ce ne sont pas ici les travaux de voirie à effectuer qui servent de base, mais la somme qui peut être dépensée pour ces travaux. Il s'en suit que les travaux d'entretien de la voirie ont été réduits dans la même proportion que les subsides. L'état de la voirie s'en est largement ressenti en s'aggravant.

Le deuxième effet désastreux s'est manifesté sous la forme du chômage. Le nombre des travaux de voirie diminuant, les ouvriers occupés pour ces genres de travaux ont dû chômer, entraînant du chômage supplémentaire dans l'industrie qui fournit les matériaux pour ces travaux. On a calculé l'importance de ce chômage industriel. La proportion est la suivante : pour cent ouvriers occupés aux travaux des routes il y a 187 ouvriers qui sont occupés dans les industries qui produisent les matériaux. Ces deux chiffres font mesurer l'importance néfaste au point de vue du chômage qu'a eue la circulaire du 29 décembre 1938.

Cette circulaire doit être revue. Il vaut cent fois mieux dépenser l'argent en subsides qui permettent de faire travailler et d'entretenir plus efficacement la voirie que de le dépenser en indemnités de chômage.

Un autre fait doit entrer en ligne de compte pour l'octroi des subsides : la différence très importante qui existe dans la situation financière des communes.

Qui dit subside, dit aide aux communes. Doit-on aider toutes les communes dans la même proportion ? A mon avis poser la question c'est y répondre sans hésitation par la négative. L'effort demandé aux contribuables locaux doit être un critère nouveau à appliquer. Depuis 1928, sur ma proposition, la province de Namur applique ce principe d'un subside différentiel suivant l'importance des additionnels réclamés aux contribuables des communes. Les additionnels ont servi de base, parce que quand ils atteignent tel niveau, la taxe rénumératoire de voirie est obligatoire pour aller au delà. Quand ils atteignent tel autre

Op 16 November 1936, werd door den Minister van Openbare Werken aan de provinciën en aan de gemeenten een rondschrĳven gestuurd, naar luid waarvan de toegekende subsidiën voor onderhoud en verbetering der grootte verkeerswegen werden opgemaakt, rekening houdend met verschillende factors, waaronder de breedte der wegen werd aangestipt. Die subsidiën bedroegen 50, 35 of 30 t. h., naar de gevallen.

Op 27 December 1938, werd een nieuw rondschrĳven gestuurd, waarbij de toelagen, voorzien in vorig rondschrĳven, werden teruggebracht : van 50 tot 35 t. h.

van 35 tot 25 t. h.

van 30 tot 20 t. h.

Dit rondschrĳven had een dubbel rampspoedigen uitslag. In de eerste plaats, dat de gemeenten de baanwerken verminderden met het bedrag der aldus aan subsidiën verloren som. De sommen welke zij mochten uitgeven werden in hun begrooting op het maximum gebracht. Hoe meer uitgaven zij voor een zelfde werk doen, hoe meer het aantal werken vermindert. Hier worden niet de uit te voeren baanwerken tot grondslag genomen, doch de som welke voor die werken kon worden uitgegeven. Daaruit volgt, dat de onderhoudswerken aan het wegnen in zelfde mate als de subsidiën werden ingekort. De toestand der wegen heeft er in ruime maat, doch in nadeeligen zin, den weerslag van ondervonden.

Het tweede rampspoedig gevolg vertoonde zich in het opzicht der werkloosheid. Door de vermindering van het aantal baanwerken, zijn de aan dit soort werk gebezigde arbeiders werkloos geworden, daarbij aanleiding gevend tot nieuwe werkloosheid in de nijverheid welke de materialen voor die werken levert. De belangrijkheid van die werkloosheid in de nijverheid werd uitgedrukt. De verhouding is de volgende : op 100 werklieden die worden tewerkgesteld aan wegenarbeid, zijn er 187 die werkzaam zijn in bedrijven welke materialen voortbrengen. Aan beide cijfers kan men den noodlottigen terugslag in zake werkloosheid afmeten van het rondschrĳven van 29 December 1938.

Dit rondschrĳven moet worden gewijzigd. Het is veruit beter het geld te besteden onder den vorm van subsidiën, welke toelaten werk te verschaffen en de wegen doelmatiger te onderhouden, dan het uit te geven onder den vorm van werklozensteun.

Een ander feit moet in aanmerking worden genomen bij de toekenning van de subsidiën : het aanzienlijk verschil dat bestaat in den financieelen toestand der gemeenten.

Wie subsidie zegt, zegt steun aan de gemeenten. Moeten al de gemeenten in dezelfde verhouding worden geholpen ? Door de vraag te stellen, wordt er, naar mijn meening, zonder aarzeling, ontkennend op geantwoord. De inspanning welke aan de plaatselijke belastingplichtigen wordt gevraagd moet een nieuwe maatstaf zijn. Sedert 1928, past de provincie Namen, op mijn voorstel, dit beginsel van een differentieele subsidie toe, volgens het belang van de opcentimes welke op de gemeentelijke belastingplichtigen worden gelegd. De opcentimes werden tot grondslag genomen omdat, wanneer zij een zeker peil bereiken, de ver-

niveau toutes les autres taxes possibles sont également obligatoires. Les additionnels servent en réalité de base à la taxation communale. J'ai pu obtenir d'une province les renseignements ci-dessous au sujet des additionnels perçus au 1^{er} janvier 1939 dans toutes ses communes :

0 additionnel	5.2 p. c. des localités
0 à 50	9.9 p. c. »
51 à 80	50.1 p. c. »
81 à 100	20.1 p. c. »
101 à 150	9.3 p. c. »
151 à 200	3.8 p. c. »
plus de 201	2.6 p. c. »

Ces chiffres ont-ils besoin de commentaires ? Ne marquent-ils pas clairement que ce critère doit être retenu pour l'avenir. Moins de subsides quand le contribuable local est peu ou pas taxé, plus de subsides quand le contribuable local est fortement taxé.

Si l'on établissait une statistique des localités où l'on fait des travaux et que l'on y indiquerait l'importance de ceux-ci aucun doute sur le résultat. La proportion des subsides, qui est payée aux communes qui sont dans l'aisance ou qui sont riches, serait effrayante en comparaison de ceux payés aux communes pauvres.

Si une augmentation des subsides s'impose, une meilleure répartition de ceux-ci doit être faite également.

Reclassement de la voirie.

L'an dernier, dans le rapport que j'avais présenté à la Chambre sur le même budget, j'avais examiné principalement le problème de la voirie. Une des conclusions, que je tirais, était ainsi libellée : « Déposer et faire voter les projets de loi nécessaires pour résoudre le problème du reclassement de la voirie ».

A ce jour, rien n'est fait dans ce domaine. Depuis 15 ans pourtant, chaque année, la même question revient lors de la discussion du budget. Chaque année, M. le Ministre promet une solution prochaine. Cette année encore les membres de la Commission se sont plaints amèrement que cette question si importante était toujours sans solution.

Je ne m'étendrai plus comme l'an dernier sur la nécessité d'un reclassement, vu que cette idée est admise par tous. J'essaierai, maintenant que le principe est admis, d'aider à trouver la solution du problème.

Le problème de la voirie est un de ceux qui réclame une solution sans retard nouveau. Les routes reprennent une très grande importance dans vie économique du pays. Cette importance grandit chaque jour au fur et à mesure que les transports par autos s'accroissent. Le tourisme qui constitue une industrie d'avenir pour le pays, ne se développera normalement qu'en tenant compte de différents

geldende wegenbelasting verplicht is dit peil te boven te gaan. Wanneer zij een ander peil bereiken, zijn al de overige mogelijke taxes eveneens verplicht. In werkelijkheid, dienen de opcentimes tot grondslag van den gemeentelijken aanslag. Ik heb onderstaande inlichtingen van een provincie kunnen bekomen, omtrent de opcentimes welke op 1 Januari werden geïnd in al haar gemeenten :

0 opcentimes	5.2 t. h. der gemeenten
0 tot 50	9.9 t. h. »
51 tot 80	50.1 t. h. »
81 tot 100	20.1 t. h. »
101 tot 150	9.3 t. h. »
151 tot 200	3.8 t. h. »
Meer dan 201	2.6 t. h. »

Moeten deze cijfers nader worden toegelicht ? Blijkt er niet klaar uit dat deze maatstaf ook in de toekomst moet worden aangehouden ? Minder toelagen, wanneer de plaatselijke belastingplichtige weinig of niet wordt aangeslagen, meer toelagen, wanneer de plaatselijke belastingplichtige zwaar wordt aangeslagen.

Indien men een statistiek opmaakte van de plaatsen waar werken worden uitgevoerd en tevens het belang er van zou vermelden, dan zou de uitkomst niet twijfelachtig zijn. De verhouding van de subsidiën uitgekeerd aan welvarende of rijke gemeenten, zou verschrikkelijk zijn vergeleken met deze welke worden betaald aan de arme gemeenten.

Indien verhooging van de subsidiën noodig blijkt, dan moet ook tot een beter verdeling er van worden overgegaan.

Herklasseering van de wegen.

Het vorig jaar, in het verslag dat ik bij de Kamer over dezelfde begroting uitbracht, heb ik voornamelijk het vraagstuk van de wegen behandeld. Een van de gevolgtrekkingen welke ik maakte, luidde : « De wetsontwerpen indienen en doen aannemen welke noodig zijn om het vraagstuk van de herklasseering der wegen op te lossen. »

Tot dusver werd niets gedaan op dit gebied. Sedert vijftien jaar echter, komt elk jaar dezelfde kwestie ter sprake, bij de behandeling van de begroting. Ieder jaar zegt de Minister dat de oplossing aanstaande is. Nog dit jaar, hebben de leden uwer Commissie zich bitter er over beklaagd dat dit zoo belangrijk vraagstuk nog altijd niet werd opgelost.

Il zal niet, zooals het vorig jaar, uitweiden over de noodzakelijkheid eener nieuwe indeeling, vermits dit denkbeeld door allen wordt bijgetreden. Ik zal, nu het beginsel werd aanvaard, pogen om de oplossing van het vraagstuk te helpen vinden.

Het vraagstuk van de wegen behoort tot deze welke zonder nieuw uitstel moet worden opgelost. De wegen krijgen weer een groote beteekenis in het economisch leven van het land. Deze beteekenis wordt met den dag grooter, naarmate dat het motorrijtuigenverkeer toeneemt. Het vreemdelingenverkeer dat een bron van inkomsten is voor het land, zal zich slechts normaal kunnen ontwikkelen in-

éléments, dont de bonnes routes, élément qui intervient en tout premier lieu. La mobilisation de l'armée a montré que dans ce domaine également la route joue actuellement un rôle primordial. On peut donner quantité d'autres raisons pour démontrer l'importance actuelle du rôle joué par la route dans la vie économique et sociale de notre pays.

L'Etat et les Provinces ont fait des efforts louables depuis 15 ans pour améliorer leurs routes respectives. Certes, le travail n'est pas terminé, mais les travaux continuent d'une façon sérieuse.

Malheureusement les communes n'ont pu arriver au même résultat à cause des possibilités financières très limitées dont elles disposent. Leur effort, quoiqu'étant très souvent digne de tout éloge, est resté stérile ou à peu près. Se rend-on compte qu'un mètre cube de pierrailles coûte 40 francs dans les communes les plus favorisées. Pour un chemin qui a 4 mètres de largeur et pour un léger rechargement, on peut au maximum recouvrir 5 mètres courant de chemin avec 1 mètre cube de pierrailles. Pour certaines communes, la taxe rénumératoire sur la voirie ne rapporte que 50 centimes et même moins par mètre courant de route. Il s'en suit que pour une dépense de 40 francs ces communes ne peuvent toucher que fr. 2.50 de taxe de voirie. Comprend-on maintenant la véritable cause du mauvais état de la voirie qui est à charge des communes et combien on est injuste vis-à-vis d'elles quand on les accuse de se désintéresser de l'entretien de leurs chemins ?

Les dépenses faites actuellement par les communes en comparaison avec celles des années d'avant 1914 sont de loin supérieures au coefficient d'augmentation des matériaux. Leur effort est donc beaucoup plus important qu'anciennement. Mais le coefficient de destruction des routes est tel que leurs efforts sont encore insuffisants.

Si l'Etat subsidie sérieusement les communes pour les travaux qu'elles font à leurs chemins de grande communication toutes les provinces ne suivent pas l'exemple de l'Etat. Il en est même qui n'allouent aucun subside sur les fonds provinciaux.

Les travaux faits par les communes sont proportionnellement plus onéreux que ceux faits par l'Etat ou les Provinces à cause qu'ils sont de loin de moindre importance. Les communes voisines ne se mettent pas toujours d'accord pour faire les travaux en même temps à des routes qui les intéressent. Il y a alors des dépenses improductives qui sont ainsi doublées et les travaux se font sans continuité. Des communes, n'ayant que des moyens parfois très limités, ne font que le minimum de travaux indispensables et encore aux seules routes se trouvant dans la partie agglomérée de la localité. D'autres ne veulent rien faire pour tel ou tel chemin parce que, disent-elles, ces chemins sont détruits par des étrangers à la localité ou au bénéfice de localités étrangères.

Les conséquences sont en réalité effrayantes. Il y a plus de la moitié des chemins qui sont en mauvais état dans l'ensemble du pays. On comprend aisément la situation dans laquelle se trouve notre voirie si l'on tient compte

dien men rekening houdt met verschillende gegevens waaronder de goede wegen de eerste plaats innemen. Bij de mobilisatie van het leger, is gebleken dat ook op dit gebied de weg thans een uiterst belangrijke rol vervult. Men kan redenen bij de vleet doen gelden om het belang aan te toonen, dat de weg op dit oogenblik vervult in het economisch en sociaal leven van het land.

Sedert vijftien jaar, hebben Staat en Provincie loffelijke pogingen gedaan om hun wegen te verbeteren. Zeker, het werk is niet voltooid, maar de werken worden op ernstige wijze voortgezet.

Ongelukkig, hebben de gemeenten denzelfden uitslag niet kunnen bereiken, wegens de zeer beperkte middelen waarover zij beschikken. Hun inspanning welke vaak allen lof verdient, is vruchteloos of vrijwel vruchteloos gebleken. Geeft men zich rekenschap er van dat een kubiekmeter steenslag, in de meest begunstigde gemeenten, 40 frank kost ? Voor een 4 meter breeden weg en voor een dunne overlaging, kan men ten hoogste 5 meter loopenden weg met een kubiekmeter steenslag bedekken. In sommige gemeenten, brengt de vergeldende wegenbelasting slechts 50 centiem en zelfs minder op per loopenden meter weg. Hieruit vloeit voort dat deze gemeenten op een uitgave van 40 frank, slechts fr. 2.50 wegenbelasting ontvangen. Ziet men thans in welke de ware oorzaak is van den slechten toestand van de wegen welke ten laste van de gemeenten vallen en hoe onrechtvaardig men te hunnen opzichte is, wanneer men ze beschuldigt het onderhoud hunner wegen te verwaarloozen ?

De uitgaven welke thans worden gedaan door de gemeenten, in vergelijking met deze van vóór 1914, zijn veruit hooger dan den verhoogingscoëfficiënt der materialen. Hun inspanning is dan ook veel belangrijker dan vroeger. De coëfficiënt van de beschadiging van de wegen is zoodanig dat hun pogingen nog onvoldoende zijn.

Indien de Staat in belangrijke mate de gemeenten tegemoet komt voor de werken welke zij uitvoeren aan hun wegen van groot verkeer, volgen al de provinciën het voorbeeld niet na van den Staat. Er zijn er zelfs welke geen subsidie uittrekken op de provinciale gelden.

De werken welke door de gemeenten worden uitgevoerd zijn, in verhouding, grooter dan deze uitgevoerd door den Staat en de Provinciën, omdat zij veruit van minder belang zijn. De aan elkaar grenzende gemeenten plegen niet altijd overleg om terzelfder tijd de werken uit te voeren aan wegen welke hun aanbelangen. Aldus ziet men dan onproductieve uitgaven verdubbelen, terwijl de werken zonder continuïteit worden uitgevoerd. Gemeenten, met soms maar zeer beperkte middelen, laten slechts het minimum van de onmisbare werken uitvoeren, en dan nog maar alleen aan de banen die zich in het aaneengebouwd gedeelte der localiteit bevinden. Andere willen niets doen aan den eenen of anderen weg omdat, zeggen zij, die wegen vernield worden door personen vreemd aan de gemeente of ten bate van vreemde localiteiten.

De gevolgen zijn werkelijk schrikwekkend. Over gansch het land, zijn meer dan de helft van de wegen in slechten staat. Men begrijpt gemakkelijk den toestand waarin onze wegen zich bevinden, zoo men rekening houdt met het-

de tous ces faits et que dans notre pays, on atteint un coefficient très important d'autos qui circulent sur nos routes. Il y avait, en Belgique, 5 autos, sans compter les autres véhicules à moteur, par kilomètre de route au 1^{er} janvier 1939 contre 2 1/2 en Allemagne et en Autriche, 2,4 au Danemark, 2,7 en France, 4 1/2 en Angleterre, 2 en Italie, 1,1 en Suède, etc. Le coefficient de destruction des routes étant en proportion de leur utilisation par les véhicules à moteur on se rend compte quel effort il faut faire dans ce domaine et dans tous les secteurs administratifs pour apporter la solution réclamée partout: avoir de bonnes routes. Il est plus que temps d'apporter un remède à la situation. Nos lois sur la voirie datent de 1841 et de 1863. Elles ont rendu de grands services, mais il est temps maintenant de les adapter à la situation du moment.

Classification.

Un principe doit être fixé à la base même de la réforme de la voirie. Les routes à trafic national ou international doivent être classées dans la grande voirie. Les frais doivent en incomber à l'Etat.

Les routes à trafic régional doivent être classées dans les chemins de grande communication. Les frais d'entretien doivent être supportés par les provinces, subsidiées par l'Etat et par les communes intéressées.

Enfin les routes à trafic local restent dans la petite voirie aux frais des communes.

La grande voirie.

L'Etat a un réseau routier de 8,800 kilomètres environ. Il y a lieu d'y ajouter les 1,576 kilomètres de routes provinciales. Celles-ci n'ont été créées qu'à cause de la carence de l'Etat dans certaines provinces. On peut s'en rendre compte en examinant le tableau ci-dessous:

Provinces Provinciën	Routes Etat Km. Rijksbanen	Routes prov. Km. Provinciewegen	Chemins vicinaux Buurtwegen	Total Totaal	% routes Etat % Rijksbanen
Anvers	741	199	1,618	2,558	28.9 %
Antwerpen.					
Brabant	750	355	4,487	5,592	13.4 %
Brabant.					
Flandre Occidentale . West-Vlaanderen.	983	189	3,548	4,720	20.2 %
Flandre Orientale Oost-Vlaanderen.	786	216	3,553	4,555	17.2 %
Hainaut... .. Henegouwen.	832	314	5,702	6,848	12.1 %
Liège... .. Luik.	1,404	46	4,429	5,879	23.8 %
Limbourg Limburg.	823	0	1,288	2,111	38.9 %
Luxembourg Luxemburg.	1,181	149	4,909	6,239	18.9 %
Namur Namen.	1,226	106	4,418	5,750	21.3 %

geen voorafgaat en ook met het feit, dat in ons land de auto's, in omloop op onze banen, een zeer belangrijken coefficient vertegenwoordigen. In België telde men, op 1 Januari 1939, buiten al de andere motorvoertuigen, 5 auto's per kilometer baan, tegen 2 1/2 in Duitschland en in Oostenrijk; 2,4 in Denemarken; 2,7 in Frankrijk; 4 1/2 in Engeland; 2 in Italië; 1,1 in Zweden, enz... Daar de baanvernielingscoëfficiënt in verhouding staat tot de wegbenutting door de motorvoertuigen, ziet men in welke krachtsinspanning op dit gebied dient gedaan, alsook in alle administratieve sectoren, ten einde de van overal gevraagde oplossing te bezorgen; namelijk: het bekomen van goede banen. Het is hoog tijd, een middel tegen dien toestand te vinden. Onze wetten op de wegen klimmen op tot 1841 en tot 1863. Zij hebben groote diensten bewezen, doch thans dienen zij aangepast aan de huidige omstandigheden.

Indeeling.

Een beginsel dient ten grondslag te liggen aan de hervorming der wegen. De banen van nationaal of internationaal verkeer dienen ingedeeld bij de groote wegen. De kosten er van moeten ten laste zijn van het Rijk.

De banen voor het gewestelijk verkeer moeten worden ingedeeld bij de wegen van groot verkeer. De onderhoudskosten dienen gedragen door de provinciën, met subsidiën vanwege het Rijk en de betrokken gemeenten.

De banen van plaatselijk verkeer blijven, ten slotte, ingedeeld bij de kleine wegen, ten laste van de gemeenten.

De groote wegen.

Het wegnennet van het Rijk beslaat ongeveer 8,800 km. Daarbij dienen 1,576 km. provinciewegen gevoegd. Deze werden slechts aangelegd wegens het in gebreke blijven van den Staat in sommige provinciën. Het nazicht van volgende tabel laat toe zich daarvan rekenschap te geven:

sides seraient déterminés suivant des bases établies par arrêté royal en tenant compte de l'effort fiscal réclamé aux contribuables des localités intéressées. Cette intercommunale recevrait en outre les dons et les taxes spéciales afférentes à ces routes comme impositions dues pour dégradations industrielles extraordinaires.

Ces chemins de grande communication sortant du cadre de la petite voirie ordinaire on comprendra qu'il n'est pas possible d'en laisser les menus entretiens à faire par les cantonniers communaux. Ce serait sous une autre forme retomber dans le même mal que celui que nous souffrons. Des cantonniers spéciaux affectés à ces chemins devraient être désignés, sur une liste de deux candidats présentés par chacune des communes intéressées, comme cela se pratique actuellement pour la nomination des gardes forestiers par exemple. Cette dépense rentrerait dans la catégorie des dépenses subsidiables et au même taux que celui fixé pour les travaux.

Ces chemins de grande communication peuvent à l'avenir changer de catégorie si le trafic qu'ils supportent actuellement change de nature.

La petite voirie.

Le reste des chemins de la petite voirie continuerait comme par le passé à être à charge des habitants de chaque commune. Ces chemins ne supportant qu'un trafic local, il n'est que légitime que le contribuable local en supporte lui-même les frais d'entretien.

A l'avenir, certains de ces chemins peuvent être classés dans d'autres catégories si le trafic, qu'ils ont à supporter, devient national ou régional.

Alignement.

Des plans d'alignement devront être dressés pour les chemins de petite voirie classés dans la grande voirie ou dans les chemins de grandes communications.

Vu l'importance qu'acquiert la voirie actuellement, plus aucune ouverture de chemin nouveau ne devrait être admise sans qu'il n'y ait en même temps un plan général d'alignement établi.

Economie.

Etat: Outre la dépense d'entretien et d'amélioration de sa voirie actuelle, l'Etat devrait supporter à l'ordinaire et de suite une dépense de dix millions environ pour l'entretien des 1,500 kilomètres de routes provinciales repassées dans la grande voirie.

Il y aurait ensuite environ 1,500 kilomètres de voirie vicinale qui repasserait dans le réseau de l'Etat au fur

en deze van de provinciën. Deze toelagen zouden bepaald worden volgens door Koninklijk besluit vastgestelde grondslagen welke rekening houden met den fiskalen last die van de belastingplichtigen van de betrokken gemeenten wordt geveerd. Deze intercommunale zou bovendien de giften en bijzondere taxes welke op deze wegen als belasting voor buitengewone industriele beschadiging drukken, mogen innen.

Daar deze wegen van groot verkeer buiten het kader van de gewone kleine wegen vallen, zal men begrijpen dat de kleine onderhoudswerken onmogelijk nog door de gemeentelijke cantonniers kunnen gedaan worden. Het ware, onder gewijzigden vorm, terugvallen in het euvel waaraan wij lijden. Bijzondere cantonniers zouden voor deze wegen dienen aangewezen te worden uit een lijst van twee kandidaten voorgedragen door elk der betrokken gemeenten, zooals dit voor het oogenblik gebruikelijk is voor de boschwachters, bij voorbeeld. Deze uitgave zou in de categorie vallen van de uitgaven vatbaar voor toelage, en in dezelfde mate als voor de werken is bepaald.

Deze wegen van groot verkeer kunnen in de toekomst in een andere categorie terugvallen, indien het verkeer dat ze te dragen hebben van een anderen aard wordt.

Kleine wegen.

De overige wegen van klein verkeer, zouden voorts, zooals in het verleden, ten laste van de inwoners van elke gemeente blijven. Daar deze wegen slechts voor plaatselijk verkeer dienen, is het rechtmatig dat de plaatselijke belastingplichtige er zelf de onderhoudskosten van draagt.

In de toekomst, kunnen sommige van deze wegen in andere klassen ingedeeld worden, indien het verkeer er op nationaal of gewestelijk wordt.

Rooilijnen.

Rooiplannen zullen moeten opgemaakt worden voor de kleine verkeerswegen ingedeeld bij de groote wegen of de groote verkeerswegen.

Gelet op het belang dat de wegen thans verkrijgen, zou geen enkele opening van nieuwen weg nog mogen aangenomen worden, zonder dat te gelijktijd een algemeen rooiplan wordt opgemaakt.

Economie.

Staat: Buiten de onderhouds- en verbeteringsuitgaven voor zijn huidige wegen, zou de Staat, op zijn gewone begrooting, en onmiddellijk, een uitgave van ongeveer 10 miljoen moeten dragen voor het onderhoud van de 1,500 km. provinciale wegen welke bij de groote wegen opnieuw zijn ingedeeld.

Er zouden dan bovendien ongeveer 1,500 km. buurtwegen zijn, welke in het Staatsnet zouden terugvallen, naar-

et à mesure de la réalisation d'un plan de reprise établi pour un terme de cinq années par exemple. Les travaux d'amélioration peu importants pour les routes provinciales mais très importants pour les chemins de petites voiries, peuvent être estimés vers deux cent millions. Ces dépenses extraordinaires, personne ne contestera ce caractère, se chiffrent donc par quarante millions par année, à porter au budget extraordinaire.

Quand le travail sera fini, la dépense d'entretien de ces chemins sera également de l'ordre de dix millions.

Mais un élément va intervenir pour faire diminuer la dépense ordinaire totale de l'Etat. Le fait d'avoir un nombre plus considérable de chemins en bon état, par l'application du reclassement en diverses catégories, va sûrement amener l'allègement du trafic actuel sur de nombreuses routes et partant le coefficient de la durée d'une route réparée sera fortement accru.

Provinces : Les provinces seront déchargées de dix millions qu'elles paient actuellement pour le service d'entretien des routes provinciales. Cette somme de dix millions portées aux chemins de grande communication devrait être augmentée de façon à amener une intervention totale des provinces à environ un tiers dans le coût de l'entretien et de l'amélioration des chemins de grande communication. Leur charge sera ainsi portée au maximum à une vingtaine de millions par année. Cette dépense ne sera pas insupportable vu qu'à l'heure actuelle, elle se chiffre par une quinzaine de millions déjà en subsides aux communes pour les chemins de grande communication et pour l'entretien des routes provinciales.

Communes : A l'heure actuelle il n'est pas de base bien fixe mais on peut dire, que dans les provinces qui subsidient le plus largement les travaux de voiries, plus de 50 p. c. des dépenses des chemins de grande communication sont à charge des communes. Ces dépenses tomberont à environ un tiers partout. Ce sera une disponibilité sérieuse que les communes pourront utiliser pour l'entretien de leur voirie locale ordinaire.

Conclusion.

Pour atteindre ce but il est nécessaire de modifier les articles 76 de la loi communale, 78 de la loi provinciale et les articles 24, 25, 26, 27 et 28 de la loi du 10 avril 1841, modifiée par celle du 20 mai 1863. J'ai cru bon d'esquisser dans ses grandes lignes les possibilités d'arriver à une solution rapide de ce problème qui est réclamé partout et par tous. Pouvons-nous espérer que 1940 mettra enfin un terme à toutes les réclamations si justifiées que l'on entend de toute part. Il est un fait acquis, c'est que si le reclassement s'opérait tel que nous en donnons la formule, les routes classées en grande voirie ou chemins de grande communication seraient rapidement en bon état. D'autre

mate de verwezenlijking van een terugnemingsplan dat bij voorbeeld over een termijn van vijf jaar zou lopen.

De werken van verbetering, weinig belangrijk voor de provinciale wegen, maar zeer belangrijk voor de kleine wegen, kunnen op ongeveer 200 miljoen geraamd worden. Deze uitzonderlijke uitgaven, waarvan dit karakter door niemand zal betwist worden, zouden dus een cijfer van 40 miljoen per jaar vertegenwoordigen, welke op de buitengewone begroting zouden ingeschreven worden.

Wanneer het werk zal af zijn, zullen de onderhoudskosten van deze wegen insgelijks ongeveer 10 miljoen bedragen. Maar een element zal tusschenkomen om de gezamenlijke gewone uitgave van den Staat te verlichten. Het feit een grooter aantal wegen in goeden staat te bezitten, door toepassing van de herklasseering in onderscheidene categorieën, zal ongetwijfeld het huidig verkeer op talrijke wegen verlichten, en bijgevolg zal de coëfficiënt van duurzaamheid van een herstelden weg aanzienlijk stijgen.

Provinciën : De provinciën zullen ontlast worden van 10 miljoen welke zij voor het oogenblik betalen voor den dienst van onderhoud van de provinciale wegen. Dit bedrag van 10 miljoen dat voor de wegen van groot verkeer wordt voorzien, zou moeten worden verhoogd derwijze dat de totale tusschenkomst der provinciën ongeveer een derde zou bedragen van de kosten van onderhoud en verbetering van de wegen van groot verkeer. Hun lasten zouden aldus ten hoogste op zoowat 20 miljoen frank's jaars worden gebracht. Deze uitgave zal niet te zwaar vallen, vermits zij op dit oogenblik reeds wordt becijferd op zoowat 15 miljoen voor toelagen aan de gemeenten voor de wegen van groot verkeer en voor de provinciale wegen.

Gemeenten : Voor het oogenblik, is er geen wel bepaalde basis, maar men mag zeggen dat in de provinciën welke de ruimste subsidies verleen en voor de wegwerken, meer dan 50 t. h. van de uitgaven voor de wegen van groot verkeer ten laste vallen van de gemeenten. Deze uitgaven zullen overal ongeveer een derde bedragen. Dit ware een belangrijk bedrag dat de gemeenten zullen kunnen gebruiken voor het onderhoud van hun gewone plaatselijke wegen.

Besluit.

Om dit doel te bereiken, is het noodig artikel 76 der Gemeentewet te wijzigen, alsmede artikel 78 der Provinciale wet en de artikelen 24, 25, 26, 27 en 28 van de wet van 10 April 1841 gewijzigd door deze van 20 Mei 1863. Ik vond het nuttig in groote lijnen de mogelijkheid te schetsen van een vlugge oplossing van een vraagstuk waarop overal en door allen wordt aangedrongen. Mogen wij de verwachting koesteren dat 1940 een einde zal maken aan al de zoo gegronde klachten welke men overal hoort uiten ? Het is een onbetwistbaar feit dat, indien de indeeling mocht geschieden volgens de formule welke wij voorstellen, de wegen welke bij de hoofdwegen of bij de wegen

part, les possibilités communales seraient sérieusement accrues pour donner aux communes le moyen d'améliorer les leurs. On aurait fait ainsi un pas sérieux vers le but à atteindre : de bonnes routes partout.

Pavage.

Nos carrières, d'où l'on extrait du grès ou du porphyre pour faire des pavés, constituent une de nos richesses nationales. Des demandes d'interpellation sont déposées, des plaintes se sont fait jour en Commission en se basant sur le fait que les revêtements en pavés en grès ne jouissent pas de la faveur que l'on est en droit d'escompter pour une industrie nationale. On comprend très bien les difficultés rencontrées pour donner satisfaction à toutes nos industries qui fabriquent des produits de revêtement et aux désirs légitimes des usagers de la route.

Un fait est marquant tout d'abord. L'industrie des carrières souffre énormément. Les statistiques du chômage en septembre révèlent que 52.52 p. c. des ouvriers sont chômeurs complets ou partiels. Mais le terme industrie des carrières est général. Il comprend non seulement les carrières à grès mais celles à pierres de taille, celles d'extraction de pierres pour la chaux, celles d'où l'on extrait le marbre, etc. Si l'on tient compte du fait que dans ce compartiment de notre industrie celle de la chaux travaille à plein rendement, on comprend dès lors que ce pourcentage est en réalité beaucoup plus élevé dans l'industrie spéciale du grès.

En 1934, l'Etat avait 3,890 kilomètres de routes pavées. En 1936, dernière année où la statistique fut établie, ce chiffre était de 3,916. Le nombre de kilomètres de routes pavées est donc resté stationnaire. Pendant cette même période le nombre de kilomètres de macadam à l'eau fut diminué de 500 kilomètres. On aurait pu donner quelques satisfactions aux carrières à grès en augmentant quelque peu le nombre de kilomètres de routes pavées. La différence de prix aurait été compensée largement par des indemnités de chômage que l'on n'aurait pas dû payer et par des taxes non perçues. Le prix n'est d'ailleurs pas de nature à exclure l'emploi du pavage, ce qui paraît avoir été fait en examinant les chiffres donnés plus haut.

Il y a quelques jours, je voyais le résultat d'une adjudication de commune, pour un petit pavage pourtant, où le pavage en petits pavés avait été soumissionné à 69 francs le mètre carré. Ce prix est-il prohibitif ? Personne n'oserait le soutenir.

Le pavage des chaussées s'impose pourtant dans bien des cas. Exemple : les revêtements, genre monobloc, constituent un danger permanent en hiver pour les fortes rampes de la haute Belgique. Ne voyons-nous pas de très nombreux accidents dont la cause n'est pas ailleurs ? Non seulement les autos en sont victimes, mais il est impossible aux chariots tirés par les chevaux de gravir ces rampes très glissantes, où comme on dit à la campagne : « les chevaux n'ont pas de pieds ». N'est-ce pas le cas encore et en tout temps dans les virages trop prononcés

van groot verkeer worden ingedeeld, weldra in een goeden staat zouden verkeerren. Anderzijds, zouden de middelen der gemeenten in groote mate toenemen, zoodat zij in staat zouden zijn ook hun wegen te verbeteren. Aldus zou men een grooten stap hebben gezet in de richting van het gestelde doel : overal goede wegen.

Bestrating.

Onze steengroeven waaruit men zandsteen en porfier delft om straatstenen te maken, zijn een van 's lands rijkdommen. Er werden vragen tot interpellatie ingediend en in de Commissie werd er over geklaagd dat de bestrating met zandsteenkeien niet den bijval hebben, dien men er van zou mogen verwachten voor een nationalen bedrijfstak. Men begrijpt zeer goed de moeilijkheden waarmee men te kampen heeft om voldoening te schenken aan al onze bedrijven welke bestratingsproducten vervaardigen en aan de gewettigde verlangens van de weggebruikers.

Een feit is vooral treffend. In de steengroevennijverheid is de crisis aanzienlijk. Uit de statistieken van de werkloosheid in September blijkt, dat 52.52 t. h. van de arbeiders volledig of gedeeltelijk werkloos zijn. Het woord steengroevennijverheid is echter algemeen. Het omvat niet alleen de zandsteengroeven, maar ook de harsteen-, kalksteen-, marmergroeven, enz. Indien men rekening houdt met het feit dat, in dit vak van onze nijverheid, de kalksteennijverheid met volle kracht werkt, ziet men dan ook in dat dit percent eigenlijk veel hooger is dan in de zandsteennijverheid.

In 1934, had de Staat 3,890 km. kasseiwegen. In 1936, het laatste jaar waarin de statistiek werd opgemaakt, bedroeg dit cijfer 3,916 km. Het aantal kilometers kasseiwegen is dus ongewijzigd gebleven. Gedurende hetzelfde tijdperk, nam het aantal kilometers waterbound macadam af met 500 km. Men had de zandsteengroeven kunnen tegemoet komen, door het aantal kilometers kasseiwegen eenigszins te verhoogen. Het prijsverschil ware ruimschoots vergoed geworden door den werkloozensteun welken men niet had moeten uitkeeren en door de niet geïnde taxes. Trouwens, de prijs kan niet worden aangevoerd tegen het gebruik van keien, wat blijkbaar wel het geval is wanneer men de hierboven gegeven cijfers onderzoekt.

Eenige dagen geleden, zag ik de uitkomst van een gemeentelijke aanbesteding, nochtans voor een kleinplaveisel, waarin dit kleinplaveisel werd ingeschreven tegen 69 frank per vierkante meter. Is deze prijs dan zóó hoog ? Niemand zou zulks durven beweren.

De bestrating der wegen dringt zich nochtans op in veel gevallen. Voorbeeld : de bedekking, in banden uit één stuk, is 's Winters een bestendig gevaar voor de steile hellingen in Hoog België. De oorzaak van zeer talrijke ongevallen is hieraan te wijten. Niet alleen zijn de auto's het slachtoffer er van, maar voor zware door paarden getrokken wagens is het onmogelijk deze zeer gladde hellingen te beklimmen, waarop zooals men op den buiten zegt : « de paarden geen voeten hebben ». Is dit ook niet op alle tijdstippen het geval in de al te scherpe bochten van menige

de quantité de nos routes où les véhicules à moteur dérapent avec facilité à cause de la vitesse, ce qui n'arriverait pas si ces virages étaient pavés ? On pourrait multiplier les exemples. Ceux-ci suffisent pour montrer que cette question doit retenir la très sérieuse attention du Département des Travaux publics. En dehors des routes de l'Etat, il reste 22,000 kilomètres de voiries vicinales dont les revêtements se font encore avec un simple empierrement, qui ne résiste pas au trafic actuel. Si le reclassement de la voirie s'opérait rapidement dans le sens que j'ai exposé, les communes pourraient disposer de capitaux pour remettre en état, chaque année, une partie de leur voirie. On trouverait là un débouché sérieux pour les pavés fabriqués par nos carrières et les réclamations justifiées, que nous entendons continuellement à ce sujet, auraient vécu.

Plantations le long des routes.

L'an dernier, j'avais réservé un chapitre spécial de mon rapport au sujet des plantations le long des routes.

Des membres, en Commission, sont revenus sur cette question cette année encore. Des griefs ont été formulés :

1° On se plaint des nombreuses espèces d'arbres que l'on rencontre en suivant une même route. Si, l'étude de la nature du terrain à planter implique parfois d'avoir recours à des essences différentes pour les plantations à faire, l'aspect esthétique de la route ne doit pas être négligé surtout dans un pays qui peut espérer un développement considérable de son industrie touristique. Aucun des éléments qui doivent donner une vue agréable ne doit être négligé ;

2° On signale que des plantations ont été négligées dans la partie flamande du pays. Ces faits ne se traduisent jamais que par une perte pour l'Etat, soit que les arbres soient retardés dans leur croissance normale, soit qu'imparfaitement élagués, ils perdent toute valeur marchande pour l'avenir. Un soin tout particulier devrait donc être donné aux plantations qui constituent une partie sérieuse de notre richesse nationale ;

3° On se plaint enfin que, dans certaines régions, après avoir abattu les arbres existants, on a attendu trop longtemps pour replanter. La période restée sans plantation représente une perte sèche pour l'Etat.

La conclusion à tirer de ces critiques, c'est que le Département des Travaux publics doit s'efforcer d'apporter le maximum d'attention pour réduire au minimum et faire disparaître, si moyen, toute perte possible dans ce domaine. Rien ne doit être négligé pour satisfaire les griefs du point de vue touristique.

Régie des routes.

Comme il a déjà été dit l'an dernier, dans le rapport du budget des Travaux Publics, les régies des routes s'occupent de l'enduisage des routes, des travaux d'entretien et de signalisation. Leur utilité, leur nécessité même n'est

onzer wegen waarop de motorrijtuigen gemakkelijk slippen wegens de snelheid, wat niet zou gebeuren indien deze bochten gekasseid waren. Men zou nog meer voorbeelden kunnen aanhalen. Deze volstaan om aan te toonen dat het Departement van Openbare Werken deze kwestie niet uit het oog mag verliezen. Buiten de Rijkswegen, zijn er 22,000 km. buurtwegen met eenvoudige steenslagverharding, welke echter niet bestand is tegen het huidige verkeer. Indien de nieuwe indeeling van de wegen kon geschieden in den zin welken ik heb uiteengezet, dan zouden de gemeenten over geld beschikken om elk jaar een gedeelte van hun wegen weer in goeden toestand te brengen. Hierbij zou men een ruimen afzet vinden voor de straatsteenen van onze groeven en zou er een einde worden gemaakt aan de gegronde klachten welke hierover gedurig worden geuit.

De wegbeplanting.

Het vorig jaar, had ik een bijzonder hoofdstuk van mijn verslag gewijd aan de wegbeplanting.

In de Commissie, hebben leden deze kwestie ook dit jaar ter sprake gebracht. Er werd geklaagd :

1° over de talrijke soorten van boomen welke men langs eenzelfde weg aantreft. Indien men, wegens de gesteldheid van den te beplanten bodem, verschillende soorten voor de beplanting moet gebruiken, mag het esthetisch uitzicht van den weg nochtans niet worden verwaarloosd, vooral niet in een land dat een aanzienlijke uitbreiding van het vreemdelingenverkeer mag verhoplen. Alles wat een aangenaam uitzicht kan geven moet dan ook te baat worden genomen ;

2° Men wijst er op dat de beplanting wordt verwaarloosd in het Vlaamsch gedeelte van het land. Deze feiten komen altijd neer op verlies voor den Staat, hetzij de boomen worden opgehouden in hun normalen groei, hetzij zij niet genoeg worden gesleund, zoodat zij alle waarde verliezen voor de toekomst. Bijzondere zorg zou dus moeten besteed worden aan de beplanting welke een aanzienlijk onderdeel van 's lands rijkdom vormt ;

3° Ten slotte, beklaagt men zich er over dat, in sommige streken, nadat de bestaande boomen werden geveld, men al te lang heeft gewacht met nieuwe beplanting. Het tijdperk waarin de beplanting achterwege bleef, is zuiver verlies voor den Staat.

De gevolgtrekking welke men uit deze kritiek kan maken, is dat het Departement van Openbare Werken alles in het werk moet stellen om elk mogelijk verlies op dit gebied tot een minimum terug te brengen of, zoo mogelijk, volkomen te doen verdwijnen. Niets mag worden verzuimd om tegemoet te komen aan de klachten in verband met het vreemdelingenverkeer.

De regie van de wegen.

Zooals reeds, verleden jaar, in het verslag van de begroting van openbare werken verklaard werd, laten de regieën der wegen zich in met de wegbestrijking en de werken van onderhoud en signalisatie. Hun nut, ja hun noodzake-

plus à démontrer. Pour s'en convaincre, il suffit de se rendre compte de l'état d'entretien des routes de la province de Namur où trois postes de Régie existent et fonctionnent d'une façon parfaite. La signalisation est surveillée de près, et lorsque pour une cause quelconque, soit par suite de neige, verglas ou arbres déracinés par le vent, la circulation est interrompue, celle-ci est, grâce à la Régie qui dispose du matériel nécessaire, rétablie dans un temps minimum. Les divers travaux exécutés par la régie sont effectués par des ouvriers qui sont devenus de véritables spécialistes dans ce genre de travail. Ces ouvriers, qui ne font pas partie du personnel de l'Etat, voudraient être classés dans la catégorie des ouvriers agréés à titre permanent.

Le fait de donner satisfaction à ces ouvriers répond à une idée de justice et d'équité et établit une garantie pour la continuation des bons travaux effectués. Leur qualité et leur expérience les font rechercher par les entrepreneurs de voirie qui les paient à des salaires supérieurs. Le fait, qu'ils peuvent être renvoyés en tout temps, n'étant qu'agréés temporaires, les poussent à accepter des situations plus lucratives. Si le lendemain leur était assuré en passant dans le cadre d'ouvriers agréés à titre permanent, ces ouvriers d'élite resteraient, sans doute possible, au service de l'Etat. Leur nomination dans ce cadre ne coûterait rien et ne serait qu'un stimulant sérieux qui contribuerait à augmenter encore leur dévouement et leur zèle au travail.

Circulation.

Chaque année, lors de la discussion du budget, en Commission comme à la Chambre, de nombreux griefs sont présentés au sujet de la circulation sur les routes. On les comprend très aisément quand on prend connaissance des statistiques des accidents de la route. En effet, elles révèlent : accidents de la route en Belgique :

1935	24,900 accidents
1936	28,600 »
1937	30,900 »
1938	31,500 »

Ces chiffres sont alarmants et méritent de retenir la très sérieuse attention du Ministère des Travaux publics. Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai écrit dans mon rapport sur le même budget l'an dernier, au sujet des profils en long et en large des routes, sur les grands rayons dans les tournants, sur la signalisation et sur la visibilité de nos routes. Toutes questions qui peuvent être la cause d'accidents nombreux.

C'est l'Etat qui trace et entretient ses routes et qui approuve après études la construction des autres chemins. Que d'accidents dus à un virage mal calculé ou à une chaussée où l'on ne rencontre que des nids de poules.

C'est l'Etat qui détermine le revêtement de ses routes. Que d'accidents dus aux revêtements dérapants.

likenheid valt niet meer te bewijzen. Om zich er van te overtuigen, volstaat het zich rekenschap te geven van den staat van onderhoud van de wegen in de provincie Namen waar drie Regieposten bestaan en op volmaakte wijze werken. Over de signalisatie wordt van dichtbij gewaakt, en wanneer uit een of andere oorzaak, hetzij door sneeuw, ijzel of door den wind uitgerukte boomen het verkeer onderbroken wordt, wordt het door de Regie die over het noodige materieel beschikt in een minimum-tijd hersteld. De onderscheidene door de Regie uitgevoerde werken worden gedaan door werklieden die ware specialisten zijn geworden in het vak. Deze werklieden, welke geen deel uitmaken van het staatspersoneel, zouden willen opgenomen worden in de klasse van de voor vast aangestelde werklieden.

Het feit voldoening te geven aan deze werklieden, beantwoordt aan een gedachte van rechtvaardigheid en billijkheid en zou een waarborg zijn voor de voortzetting van den goeden arbeid. Hun waarde en hun ondervinding maken dat ze door de aannemers van wegwerken gezocht worden, en dan ook hogere loonen trekken. Het feit, dat zij elk oogenblik kunnen doorgestuurd worden, daar zij slechts tijdelijk aangenomen zijn, drijft ze er toe meer winstgevende posten aan te nemen. Indien de dag van morgen hun verzekerd was, door opgenomen te worden in het kader van de vaste werklieden, dan zouden deze « skilled labourers » ongetwijfeld in Staatsdienst blijven. Hun opneming in dit kader zou niets kosten en slechts een goede prikkel zijn, die hun toewijding en arbeidslust nog zou verhoogen.

Verkeer.

Elk jaar, bij de behandeling van de begroting, zoo in Commissie als in de Kamer, worden talrijke klachten geuit betreffende het verkeer op de wegen. Men kan ze gemakkelijk begrijpen, wanneer men kennis neemt van de statistiek van de verkeersongevallen. Inderdaad wijzen zij op volgend aantal ongevallen in België :

1935	24.900 ongevallen
1936	28.600 »
1937	30.900 »
1938	31,500 »

Deze cijfers zijn verontrustend en verdienen de volle aandacht van het Ministerie van Openbare Werken. Ik zal niet terugkomen op wat ik in mijn verslag over dezelfde begroting verleden jaar heb geschreven, betreffende de lengte- en breedteprofiels van de wegen, over de groote stralen in de bochten, over de signalisatie en over het vrij uitzicht op de wegen. Alle vraagstukken welke de aanleiding kunnen zijn tot talrijke ongevallen.

Het is de Staat die zijn wegen traceert en onderhoudt en die na onderzoek den aanleg van de andere wegen goedkeurt. Hoeveel ongevallen worden er niet veroorzaakt door slecht berekende scherpe bochten of door een steenweg met niets dan hennepolken ?

Het is de Staat die bepaalt welke bedekking zijn wegen zullen hebben. Wat al ongevallen worden door bedekkingen met slipgevaar veroorzaakt ?

C'est l'Etat qui établit le profil en large de sa voirie. Que d'accidents dus à un bombage trop prononcé.

C'est lui qui réglemente la signalisation. Que d'accidents à cause de l'insuffisance et parfois du manque de signaux. Il en est de même à cause de l'emplacement défectueux ou de la mauvaise hauteur de ceux-ci.

C'est lui qui commande les feux d'éclairage la nuit. Que d'accidents dus à l'éclairage soit insuffisant, soit éblouissant, soit pour avoir toléré que la couleur des feux d'éclairage des véhicules soit utilisée pour des réclames lumineuses.

C'est lui qui tolère les crêtes trop prononcées au-dessus des côtes de ses routes. Que d'accidents dus à cet écran opaque qui empêche de voir le danger qui arrive en sens inverse.

C'est lui qui contrôle les freins de certains véhicules. Que d'accidents dus à l'insuffisance ou au mauvais réglage de ceux-ci, etc., etc.

Certes, de nombreuses autres causes amènent des accidents bien pénibles, mais il serait hautement désirable que des mesures soient prises pour que toutes les causes d'accidents, dues aux routes, disparaissent sans retard. Nos routes ont, d'une façon générale, de grands défauts. Elles sont trop étroites et à virages trop prononcés à cause de l'intensité du trafic qui augmente sans cesse et de la rapidité des véhicules à moteur. Elles ont été calculées et établies pour supporter un tout autre trafic. Raison de plus donc pour prendre toutes les mesures possibles pour en diminuer le danger pour la circulation intense que nous connaissons actuellement.

Le reclassement des routes, que j'ai étudié dans un autre chapitre, viendra s'ajouter aux mesures à prendre pour améliorer la situation.

Nous avons un Office de la circulation routière qui travaille à faire respecter la loi du 1^{er} août 1899 et l'arrêté royal du 1^{er} février 1934. De ses études de nombreux arrêtés royaux ont été publiés modifiant en l'améliorant l'arrêté royal de 1934. Au moment actuel, il s'occupe spécialement des permis de conduire, de l'assurance obligatoire des véhicules, de la lumière jaune par lampe au cadmium pour faire disparaître les lumières éblouissantes, de la couleur blanche à imposer aux garde-boue des vélos, de la question de priorité de passage, de la question des carrefours, de la mise au point de la signalisation routière, etc. Vaste programme à réaliser le plus tôt possible.

Par arrêté royal en date du 5 septembre 1939, la Commission spéciale a été élargie. Elle s'est divisée en cinq sections pour apporter plus de célérité à ses décisions. Ces 5 sections ont dans leurs attributions spéciales :

- N° 1 Circulation en général,
- N° 2 Signalisation,
- N° 3 Véhicules à poids lourds,
- N° 4 Technique des véhicules.
- N° 5 Contentieux.

L'Office de la circulation routière est aidé pour faire respecter les règlements par une quantité d'agents qui

Het is de Staat die het breedteprofiel van zijn wegen vaststelt. Hoeveel ongevallen worden er niet door een te sterke tonronde van den weg veroorzaakt ?

Hij is het die de signalisatie regelt. Wat al ongevallen wegens ontoereikendheid van of gebrek aan verkeers-teekens ? Hetzelfde geldt voor hun gebrekkige plaatsing of hoogte.

Hij is het die de hand heeft over de verlichtingslampen 's nachts. Wat al ongevallen te wijten aan onvoldoende of verblindende verlichting of van het feit dat men toegelaten heeft de kleur van de verlichtingslampen van de voertuigen te gebruiken voor lichtreclames ?

Hij is het die te scherpe kruinen toelaat boven de hellingen van zijn wegen. Hoeveel ongevallen worden er niet veroorzaakt door dit ondoorschijnend scherm dat het zich op het gevaar uit de tegenovergestelde richting onmogelijk maakt ?

Hij controleert de remtoestellen van zekere voertuigen. Hoeveel ongevallen zijn te wijten aan de ontoereikende of gebrekkige regeling van de remmen ?, enz., enz.

Zeker, talrijke andere oorzaken brengen pijnlijke ongevallen mede, maar het zou hoogst wenschelijk zijn dat maatregelen worden getroffen opdat al de oorzaken van ongevallen, welke aan de wegen te wijten zijn, onverwijd zouden verdwijnen. Onze wegen hebben, over het algemeen, groote gebreken. Zij zijn te smal en met te scherpe bochten, nu dat het verkeer steeds drukker wordt en in aanmerking genomen de snelheid van de motorvoertuigen. Zij werden berekend en aangelegd om een heel ander verkeer te dragen. Reden te meer om al de noodige maatregelen te treffen om er het gevaar van te verminderen voor het drukke verkeer dat wij thans kennen.

De nieuwe indeeling van de wegen, welke ik in een ander hoofdstuk heb behandeld, zal ook nog bij de maatregelen komen welke ter verbetering van den toestand te treffen zijn.

Wij hebben een Dienst voor het wegverkeer, die er moet voor waken de wet van 1 Augustus 1899 en het Koninklijk besluit van 1 Februari 1934 te doen eerbiedigen. Zijn onderzoekingen hebben aanleiding gegeven tot talrijke Koninklijke besluiten welke het Koninklijk besluit van 1934 wijzigen en verbeteren. Op dit oogenblik, houdt hij zich vooral bezig met de rijbewijzen, de verplichte verzekering van de voertuigen, het geel licht door cadmiumlamp om het verblindend licht uit te schakelen, de witte kleur van de spatborden der fietsen, het vraagstuk van den verkeersvoorrang, het vraagstuk van de kruispunten, de rectificatie van de wegsignalisatie, enz. Zwaar programma dat zoo spoedig mogelijk dient verwezenlijkt te worden.

De bijzondere Commissie werd bij Koninklijk besluit van 5 September uitgebreid. Zij heeft zich in vijf afdeelingen gesplitst om sneller tot beslissingen te komen. Deze vijf afdeelingen hebben in hun bijzondere bevoegdheid :

- N° 1. Verkeer in het algemeen ;
- N° 2. Signalisatie ;
- N° 3. Zware voertuigen ;
- N° 4. Techniek der voertuigen ;
- N° 5. Geschillen van bestuur.

De dienst van het wegverkeer wordt, om de reglementen te doen eerbiedigen, geholpen door talrijke beambten

peuvent dresser des procès-verbaux pour les infractions constatées. On y avait ajouté une brigade spéciale de 26 gendarmes, qui vient d'être portée à 30, et qui, malgré qu'ils ont reçu des ordres d'éduquer au lieu de réprimer, se voient obligés de dresser de très nombreux procès-verbaux pour faire respecter les règlements de roulage qui sont violés. Le nombre des procès-verbaux dressés par eux s'élève jusqu'à 2,500 par mois. Ce chiffre démontre à l'évidence que le règlement sur la circulation routière est très peu respecté, malgré les dangers permanents d'accidents qui menacent les usagers de la route. Il est une infraction au règlement qui a déjà eu son écho devant la Chambre et que je veux signaler. C'est la question du poids que les véhicules transportent. Le règlement à cet égard a été étudié en tenant compte des caractères techniques des véhicules, de la possibilité de résistance de nos routes et des ouvrages d'art. Les dispositions à cet égard sont à peu près identiques dans tous les pays. Malheureusement les transporteurs sont loin de respecter scrupuleusement et le poids maximum et la vitesse imposée. Cette double infraction constitue un danger permanent qui a motivé ces interventions et qu'il faudrait s'attacher à faire disparaître sans retard. Afin de permettre un contrôle facile et rapide il y aurait lieu de placer bien en vue sur chaque véhicule, une plaque donnant les indications de vitesse et de poids maxima autorisé à transporter. Ce sera pour les transporteurs un premier avertissement qu'un contrôle sévère va s'opérer dans ce domaine et que dès lors, les conditions imposées doivent être rigoureusement respectées. Cette mesure n'aura un effet complet et efficace qu'à la condition que les polices locales aident à les faire respecter. Elles sont dans ce domaine les mieux placées pour agir avec succès. Par tous les moyens il s'avère de plus en plus nécessaire d'entrer dans cette voie. Arriver à faire disparaître les causes qui entraînent chaque année pareil nombre d'accidents de la route est une tâche à laquelle on doit s'atteler rigoureusement. Les agents de surveillance de régie des travaux publics qui circulent tous les jours dans leur cantonnement, grand parfois comme un arrondissement, pourraient rendre de précieux services pour assurer le respect des règlements de roulage s'ils étaient repris dans la catégorie des agents pouvant verbaliser.

Rien en un mot ne doit être négligé pour arriver au but à atteindre : diminuer le nombre d'accidents de la route.

Dois-je cette année encore marquer la nécessité d'une uniformisation dans la signalisation ? Dans ce domaine, communes et provinces devraient avoir non seulement des directives à prendre mais des lignes de conduite à observer venant de l'Office de la Circulation. Il y a en cette matière si importante un manque d'unité absolument regrettable.

Calvaire des communes.

Chaque année, l'un ou l'autre membre de la Chambre se lève pour protester contre le calvaire imposé aux communes qui veulent faire des travaux.

welke processen-verbaal mogen opmaken wanneer zij overtredingen vaststellen. Men had er een bijzondere brigade van 26 rijkswachters, welke thans op 30 is gebracht, aan toegevoegd, welke, hoewel zij bevel hebben gekregen opvoedend en niet beteugelend op te treden, zich verplicht zien talrijke processen-verbaal op te maken om de overtreden reglementen op het verkeer te doen eerbiedigen. Het aantal door hen opgemaakte processen-verbaal bereikt 2,500 per maand. Dit cijfer bewijst dat het reglement op het wegverkeer weinig wordt nageleefd, spijs het bestendig gevaar van ongevallen voor de weggebruikers. Er is een overtreding van het reglement, welke reeds in de Kamer aangeraakt werd en waarop ik hier wil wijzen. Het is het vraagstuk van het door de voertuigen vervoerd gewicht. Het reglement werd, wat dit betreft, bestudeerd, rekening houdend met de techniek van de voertuigen, de weerstandsmogelijkheden van onze wegen en kunstwerken. De bepalingen zijn in dit opzicht nagenoeg dezelfde in alle landen. Ongelukkiglijk, leven de vervoerders het maximum gewicht noch de opgelegde snelheid niet na. Deze tweevoudige overtreding vormt een bestendig gevaar waartegen moest worden ingegaan en dat men, zonder verwijl, zou moeten doen verdwijnen. Met het oog op een gemakkelijke en vlugge controle, zou men op elk voertuig een plaat moeten doen aanbrengen, waarop de snelheid en het toegelaten maximumgewicht vermeld staan. Voor de vervoerders ware dit een eerste waarschuwing, dat een strenge controle op dit gebied op handen is en dat de opgelegde voorwaarden dan ook stipt moeten worden nageleefd. Deze maatregel zal pas dan een volledig en doelmatig uitwerksel hebben, indien de plaatselijke politie haar medewerking verleent. Zij is op dat gebied beter in staat om met succes op te treden. Hoe langer des te meer blijkt het noodig om tot deze middelen zijn toevlucht te nemen. De oorzaken weg te nemen waardoor ieder jaar een dergelijk aantal ongevallen op den weg voorkomen, is een taak welke men met kracht ter hand moet nemen. De toezichtsagenten van de regie der openbare werken, die alle dagen de ronde doen in hun kantonnement, soms zoo groot als een arrondissement, zouden kostbare diensten kunnen bewijzen, betreffende de naleving van de reglementen op het verkeer, indien zij werden opgenomen in de categorie der agenten die proces-verbaal mogen opmaken.

Kortom, niets mag worden verwaarloosd om tot het te bereiken doel te komen, namelijk : de vermindering van het aantal ongevallen op de baan.

Moet ik dit jaar nogmaals den nadruk leggen op de noodzakelijke eenmaking der seinregeling ? Op dit gebied, zouden de gemeenten en provinciën niet alleen richtlijnen moeten geven, doch insgelijks richtlijnen moeten naleven, uitgaande van den Dienst van het Verkeer. Op dit zoo belangrijk gebied, heerscht een zeer te betreuren volkomen gebrek van eenheid.

Lijdensweg der gemeenten.

Ieder jaar, komt het een of ander Lid van de Kamer protest aantekenen tegen de moeilijkheden berokkend aan de gemeenten die werken willen uitvoeren.

Chaque année on annonce une étude de la question pour améliorer la situation.

Force m'est de constater que rien n'est fait à ce jour.

Arrivé au Service technique provincial, qui ordinairement est surchargé, le dossier attend tout un temps précieux pour examen et contrôle des calculs. Ce premier arrêt de plusieurs semaines passé, le dossier est soumis au Bureau de l'Administration Provinciale. Il subira là un nouveau retard de quelques semaines au moins pour approbation par la Députation Permanente.

Le projet, ainsi préparé et approuvé, est transmis à Bruxelles. Là il va continuer son chemin de la croix, faisant des stations prolongées dans chacun des départements qui doivent intervenir. Ces stations vont durer des semaines et parfois des mois. On en a vu qui duraient plus d'un an. Les exemples sont nombreux. Si par malheur la Commission des Sites et des Monuments doit être saisie du dossier, on se demande quand il en sortira. Certes, cette question de maintenir intacts nos sites merveilleux revêt une importance indéniable, mais il n'en est pas moins vrai que toute diligence devrait être faite pour que très rapidement le dossier soit approuvé. Quand, à la vitesse de la tortue, les communes, par voie hiérarchique, sont avisées qu'enfin tout est prêt; alors commence une nouvelle phase. Après les deux mois nécessaires pour la mise en adjudication et l'approbation par le Conseil communal, le dossier repart pour un nouveau voyage par voie hiérarchique. L'adjudication approuvée — il faut pour cela plusieurs semaines —, le voyage de retour reprend par la même voie.

Les travaux finis, les décomptes de l'adjudication des travaux en question doivent être rédigés et fournis en trois exemplaires pour aller à l'approbation qui nécessite un nouveau temps considérable. Ne se rend-on pas compte que cette situation doit finir? Pour un petit dossier, il n'est pas rare qu'un bourgmestre doive donner une centaine de signatures. Quelle perte de temps, quelle paperasserie inutile, que de travaux d'écritures onéreux on pourrait supprimer si des mesures sérieuses étaient prises pour assurer la rapidité et la simplification des dossiers des travaux des communes. Les plaintes que nous entendons partout, il faut bien le reconnaître, ne sont que trop justifiées. Des mesures urgentes s'imposent dans ce domaine.

Contrôleurs sociaux.

M. Laboulle, alors Ministre des Travaux Publics, a établi le contrôle social des entreprises qui travaillaient pour l'Etat. Ce contrôle n'était pas un empiètement sur celui établi par le Ministère de la Prévoyance Sociale. Le contrôle, ainsi organisé, a rendu des services très appréciables. On se rappelle les nombreuses récriminations du moment au sujet du non-respect des conditions sociales

Elk jaar wordt medegedeeld dat de kwestie zal worden ingestudeerd, ten einde den toestand te verbeteren.

Ik ben er toe genoopt, te moeten vaststellen, dat tot op heden niets werd gedaan.

Na zijn aankomst bij den Provincialen Technischen Dienst, die gewoonlijk door werk is overladen, moet het dossier een kostbaren tijd verliezen voor het onderzoek en het nazicht der berekeningen. Na dit oponthoud van verschillende weken, wordt het dossier overgemaakt aan het Bureau van het Provinciaal Bestuur. Daar zal het een nieuwe vertraging van ten minste enkele weken ondergaan voor de goedkeuring door de Bestendige Deputatie.

Het aldus voorbereid en goedgekeurd ontwerp wordt overgemaakt te Brussel. Dàar gaat het verder zijn lijdensweg op, met langdurige stilstanden in ieder van de departementen die moeten tusschenkomen. Die oponthouden kunnen weken, soms maanden duren. Sommige duurden zelfs één jaar. Menige voorbeelden kunnen worden aangehaald. Wanneer, per ongeluk, het dossier dient voorgelegd aan de Commissie voor Monumenten en Landschappen, dan vraagt men zich af wanneer het terug zal komen. Voorzeker is het vraagstuk opgeworpen met het oog op de vrijwaring van onze prachtige landschappen van onbetwistbaar belang, doch niettemin zou met den vereischten spoed moeten worden te werk gegaan, opdat het dossier zeer snel zou worden goedgekeurd. Wanneer, met het tempo van een slakkengang, de gemeenten, langs hiërarchischen weg bericht ontvangen, dat eindelijk alles klaar is, dan begint een nieuwe phase. Na de twee maanden vereischt voor de aanbesteding door den Gemeenteraad, onderneemt het dossier een nieuwe reis, langs hiërarchischen weg. Eens de aanbesteding goedgekeurd, waarvoor verschillende weken noodig zijn, geschiedt de terugkeer, langs zelfden weg.

Na voltooiing der werken, moeten de afrekeningskosten van de in kwestie zijnde werkaanbesteding in drie exemplaren worden opgemaakt en bezorgd, met het oog op hun goedkeuring, wat nogmaals veel tijd in beslag neemt. Geeft men er zich geen rekenschap van, dat zulke toestand een einde moet nemen? Voor een klein dossier, is het niet zeldzaam, dat een burgemeester een honderdtal handteekeningen moet verstrekken. Welk tijdverlies, welken onnoodigen papierrommel, welke kostbare schrijfwerken zouden niet kunnen worden voorkomen, indien ernstige maatregelen werden genomen ten einde de behandeling van de dossiers der gemeentewerken te bespoedigen en te vereenvoudigen. De klachten die wij overal hooren, men moet zulks toegeven, zijn maar al te gegrond. Dringende maatregelen dienen op dit gebied getroffen.

Sociale controleurs.

Door den heer Laboulle, toenmalig Minister van Openbare Werken, werd een sociale controle ingericht voor de ondernemingen voor rekening van den Staat. Die controle had niets gemeens met die uitgeoefend door het Ministerie van Sociale Voorzorg. Men herinnert zich nog de talrijke klachten die toen tot uiting kwamen nopens de nietnaleving van de voorwaarden van socialen aard, opgelegd

imposées par les cahiers des charges. Le nombre de ces contrôleurs sociaux était de quatre. A ce jour, il est réduit à deux. L'un est mobilisé, l'autre chargé d'un autre service. Ce fait a motivé les observations d'un membre de la Commission. Il met en parallèle le fait du changement d'attribution d'un contrôleur social et le fait d'une augmentation de crédit de 334,000 francs ainsi motivée : « Elargissement des cadres. Création du service de l'inspection sociale ».

Le budget fut préparé longtemps avant les événements internationaux que nous vivons. Les événements ont diminué le nombre des travaux dans une grande proportion et ont été de nature à arrêter, non seulement l'élargissement de ce service mais à détacher un des contrôleurs en fonction dont momentanément le besoin ne se faisait plus sentir. Ce service sera rétabli entièrement et élargi quand la situation redeviendra normale.

Résorption du chômage.

Cette question fut très sérieusement soulevée en Commission. Comparés à ceux de 1939 les crédits proposés au budget ordinaire des travaux publics pour 1940 et qui ont trait à des travaux s'établissent comme suit :

Libellés	1939	1940	+	—
Routes	69,850,000	71,850,000	2,000,000	
Bâtim. civils.	22,555,000	25,055,000	2,500,000	
Gendarmerie.	8,700,000	9,250,000	550,000	
Canaux	46,500,000	51,000,000	4,500,000	
Ports... ..	26,600,000	21,600,000		5,000,000
Voirie comm.	6,000,000	6,000,000	—	—
			9,050,000	5,000,000
Différence en plus :			4,050,000	

dont un quart représente des dépenses de matériel et le reste des dépenses de travaux.

De nombreux travaux ont été signalés comme urgents. Quoiqu'ils rentrent tous dans les travaux dont le coût doit être supporté par le budget extraordinaire, j'en fais l'énumération : Suppression des passages à niveau à Boom, Wilrijk et aux Hauchies (Marcinelle) ; élargissement du pont du Canal Albert à Merxem et de la Meuse à Hastière et à Yvoir, prolongement de l'avenue Plantin-Moretus et voûtement des Schyns à Anvers, le prolongement de la route d'Anvers vers Burght le long de l'Escaut, établissement d'égoûts le long du Canal Albert, exécution et amélioration de certaines wateringues en Flandres, travaux nécessaires aux écoles moyennes, construction de la Cité administrative, travaux contre les inondations dans le pays de Charleroi, amélioration de certains ponts et de digues en Flandre Orientale, travaux aux bâtiments de l'Etat, etc.

door de lastenkohieren. Die sociale contrôleurs waren vier in getal. Thans zijn er nog twee. Een er van is gemobiliseerd, de andere belast met een anderen dienst. Dit feit gaf aanleiding tot opmerkingen vanwege een lid van de Commissie. Hij maakte een vergelijking tusschen de verandering van de bevoegdheid van een sociaal controleur en het feit dat een kredietverhoging van 334,000 frank is voorzien, verantwoord als volgt : « Verruiming van de kaders. Instelling van den Dienst voor Sociaal toezicht. »

De begroting werd voorbereid, lang vóór de internationale gebeurtenissen die wij thans beleven. Die omstandigheden hebben, in zeer groote maat, het aantal werken verminderd, en zijn van aard geweest, niet alleen de uitbreiding van dien dienst stop te zetten, maar daarenboven aanleiding te geven tot het detacheren van één der in functie zijnde contrôleurs, wiens aanwezigheid tijdelijk niet noodzakelijk meer werd geacht. De dienst zal volledig worden heringesteld en verruimd, eens dat de toestand opnieuw normaal zal zijn geworden.

Werkverschaffing.

Die kwestie werd zeer ernstig onderzocht in de Commissie. Vergeleken met die voor 1939, vertoonen zich de kredieten, betrekking hebbende op de uitvoering van werken, en voorzien in de gewone begroting van Openbare werken voor 1940, als volgt :

Benamingen	1939	1940	+	—
Wegen	69,850,000	71,850,000	2,000,000	
Burg. gebouwen	22,555,000	25,055,000	2,500,000	
Rijkswacht	8,700,000	9,250,000	550,000	
Vaarten... ..	46,500,000	51,000,000	4,500,000	
Havens	26,600,000	21,600,000		5,000,000
Gemeentewegen	6,000,000	6,000,000	—	—
			9,050,000	5,000,000
Vershil in meer :			4,050,000	

waarvan een vierde de uitgaven voor materieel vertegenwoordigt en het overige de uitgaven voor werken.

Talrijke werken werden als dringend aangestipt. Hoewel zij dienen gerangschikt onder de werken waarvan de kosten dienen gedragen door de buitengewone begroting, laat ik er hier de opsomming van volgen : Afschaffing van de overwegen te Boom, Wilrijk en aux Hauchies te Marcinelle ; verbreding van de brug over het Albert-kanaal te Mierkssem en over de Maas te Hastière en te Yvoir ; verlenging van de Plantijn-Moretuslei en de welving van het Schijn te Antwerpen ; verlenging van de baan van Antwerpen op Burgt, langsheen de Schelde ; aanleggen van duikers langsheen het Albert-kanaal ; uitvoering en verbetering van sommige wateringen in Vlaanderen ; noodige werken aan de Middelbare Scholen ; bouwen van een Bestuurswijk ; werden tot verhindering van de overstromingen in het land van Charleroi, verbetering van sommige bruggen en dijken in Oost-Vlaanderen, werken aan de Rijksgebouwen, enz.

Tous les travaux entrepris par les pouvoirs publics, soit Etat, provinces ou communes, constituent un élément très important pour la résorption du chômage. Le tableau suivant montre très bien cette importance :

Nature des travaux	Ouvriers sur le chantier	Ouvriers en dehors du chantier	Total
Routes	100	187	287
Egouts	100	68	168
Bâtiment	100	148	248
Distribution d'eau ...	100	147	247
Travaux hydrauliques.	100	141	241
	500	691	1,191
	—=100	—=140	—=240
	5	5	5

Pour une moyenne de 100 ouvriers occupés sur les chantiers principaux, il y en a donc 140 qui sont occupés dans les chantiers et usines où l'on fabrique les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux.

Pendant les années 1936, 1937 et 1938 l'O.R.E.C. a subsidié des travaux qui ont fourni 55,813,000 journées de travail sur le chantier principal. Si l'on applique le coefficient 2.40, on trouve que le total général des journées de travail, pour les travaux subsidiés par l'O.R.E.C., se chiffre par 133,975,000 journées. La dépense de l'O.R.E.C. pour tous ces travaux subsidiés à raison de 25 p. c., s'élève à 780,000,000 de francs. Il s'ensuit que chaque journée de travail fournie par ce système a coûté 780,000,000 : 133,975,000 = 6 francs à l'Etat. A la lumière de ce chiffre de 6 francs de coût à l'Etat par journée occupée, sans compter les autres subsides par journée occupée, comparé à l'importance de l'indemnité journalière de chômage allouée, on se rend compte de suite qu'un effort réel doit être accompli dans le sens de l'organisation des travaux afin de pousser à l'équipement et au relèvement économique du pays.

Cette question doit donc retenir la très sérieuse attention du Département des Travaux Publics. J'insiste sur un fait qui ressort ici de ces données, c'est que la réduction des subsides pour la voirie communale signalée au premier chapitre de mon rapport a été très néfaste. Il faut se rendre compte que les travaux communaux sont ceux qui grèvent le moins le budget de l'Etat et qui permettent d'occuper le plus d'ouvriers sur les chantiers en raison même de leur dispersion dans toutes les régions du pays et de l'absence quasi totale des machines pour les exécuter. Si, par exemple, l'échelle des subsides pour l'entretien des chemins de grandes communications était rétablie à son niveau de 1936, soit 50, 35 ou 30 p. c., l'augmentation des dépenses de l'Etat passerait vers une moyenne de 33 à 43 p. c., soit 10 p. c. en plus de la valeur des subsides. Les 25 p. c. de l'O.R.E.C. représentant 6 francs de subsides par journée, il s'en suit que l'augmentation en ques-

Al de werken ondernomen door de Openbare Machten, hetzij Staat, Provinciën of Gemeenten, gelden als een zeer belangrijke factor bij de werkloosheidsbestrijding. Dit belang blijkt zeer goed uit volgende tabel :

Aard der werken	Werklieden op het werk	Werklieden buiten de werkplaats	Totaal
Wegen	100	141	287
Riolen	100	68	168
Gebouwen	100	148	248
Waterleidingen ...	100	147	247
Waterwerken	100	141	241
	500	691	1,191
	—=100	—=140	—=240
	5	5	5

Wanneer gemiddeld 100 werklieden worden gebezigd op de voornaamste werken, zijn er dus 140 gebezigd in de werkplaatsen en fabrieken waar de noodige materialen voor de uitvoering der werken worden gefabriceerd.

Tijdens de jaren 1936, 1937 en 1938, werden door de Orec werken gesubsidieerd welke 55,813,000 werkdagen hebben opgeleverd in den hoofdzetel van het werk. Zoo men daarop de coëfficiënt 2.40 toepast, dan komt men tot een gezamenlijk bedrag werkdagen, wat de werken betreft, gesubsidieerd door de Orec, overeenstemmend met 133,975,000 dagen. De uitgave gedaan, door de Orec, voor al die gesubsidieerde werken, naar rato van 25 t. h., bereikt 780,000,000 frank. Daaruit volgt dat iedere dag werk, door dit stelsel verschaft, aan het Rijk heeft gekost : 780,000,000 : 133,975,000 = 6 frank. Wanneer men dit cijfer van 6 frank aan kosten voor het Rijk, per gebruiks-dag, in aanmerking neemt, zonder mederekening van de andere toelagen, per benuttingden dag, in vergelijking met het bedrag der dagelijks wegens werkloosheid toegekende vergoeding, dan ziet men dadelijk in, dat een werkelijke krachtsinspanning dient gedaan in den zin van de inrichting der werken, ten einde de toerusting en de economische heropbeuring van het land aan te wakkeren.

Deze kwestie moet, bijgevolg, met de meeste aandacht worden onderzocht door het Departement van Openbare Werken. Ik leg den nadruk op een feit dat uit deze gegevens blijkt, namelijk, dat de inkrimping van de toelagen voor de gemeentewegen, waarop in het eerst hoofdstuk van mijn verslag wordt gewezen, uiterst noodlottig is geweest. Men moet zich rekenschap er van geven dat de gemeentewerken het minst de Rijksbegrooting bezwaren en toelaten het meest arbeiders te werk te stellen op de bouwplaatsen, daar zij over gansch het land zijn verdeeld en bijna alle zonder machines worden uitgevoerd. Indien, bij voorbeeld, de toelagenschaal voor het onderhoud van de wegen van groot verkeer opnieuw op het peil van 1936, hetzij 50, 35 of 30 t. h. werd gebracht, dan zou de verhooging van de uitgaven van den Staat een gemiddelde van 33 à 43 t. h. bereiken, hetzij 10 t. h. meer dan het bedrag van de toelagen. Daar de 25 t. h. van den Dienst

tion ne représenterait que fr. 2.40 par ouvrier occupé. Comparez ce chiffre aux indemnités de chômage payées. Cette dépense en moins pour les communes aurait pour résultat d'augmenter la quantité de travaux à faire et de diminuer sérieusement l'importance du chômage. Cette augmentation du nombre des travaux de voirie des communes sera en proportion de l'augmentation des subsides.

Le système que l'on a voulu instauré de 5 heures de travail pour les chômeurs en ajoutant 5 francs aux indemnités de chômage n'a donné aucun résultat sérieux. Cela se comprend d'ailleurs, il n'y a pas que la main-d'œuvre ordinaire qui compte, il y a les matériaux nécessaires à acheter et souvent des ouvriers spécialistes à engager à gros salaires pour faire les travaux. Ces dépenses spéciales, en dehors du travail des chômeurs, ne sont pas subsidiées puisque les travaux se font en régie. Là où même loyalement, on a essayé d'appliquer le système nouvellement innové, des abus très nombreux ont été signalés par les journaux et les organismes syndicaux. Bref, une autre solution s'impose, c'est celle des travaux largement subsidiés soit en maintenant les subsides de l'O.R.E.C., supprimés par circulaire ministérielle du 20 septembre 1939, soit en augmentant les subsides actuels alloués aux communes. Que l'on retienne donc l'une ou l'autre de ces solutions. La première me paraît pourtant de loin préférable car par ce moyen beaucoup de travaux peuvent être subsidiés et qui ne le peuvent pas par la voie normale. Les journées des chômeurs occupés ne représentent pour l'Etat qu'une dépense de un tiers de celle faite pour une journée de chômage et à raison d'un subside de 25 p. c. du montant des travaux.

La solution du problème du chômage paraît donc se trouver dans la réalisation de travaux, mais en donnant la priorité aux matériaux belges.

Le Rapporteur,

J. BLAVIER.

Le Président,

F. VAN BELLE.

voor Economisch Herstel neerkomen op 6 frank per dag, vloeit hieruit voort dat deze verhooging slechts fr. 2.40 per tewerkgesteld arbeider zou bedragen. Vergelijkt dit cijfer met den uitgekeerden werklozensteun. Dank zij deze vermindering van uitgave, zouden de gemeenten meer werken kunnen uitvoeren en aldus den omvang van de werkloosheid in belangrijke mate doen afnemen. Deze verhooging van het aantal wegwerken van de gemeenten zal in verhouding zijn tot de verhooging van de toelagen.

Het stelsel waardoor een arbeid van 5 uren werd opgelegd aan de werklozen en 5 frank werd toegevoegd aan den werklozensteun, heeft geen merkbare uitslagen opgeleverd. Dit is, trouwens, te begrijpen, daar niet de gewone arbeiders den doorslag geven, maar wel de materialen welke noodig zijn alsmede de aanwerving tegen hoog loon van geschoolde arbeiders om de werken te verrichten. Voor deze bijzondere uitgaven worden, buiten het werk van de werklozen, geen toelagen verleend, vermits deze werken in eigen beheer worden uitgevoerd. Zelfs daàr waar men een eerlijke poging heeft gedaan om het nieuw stelsel in te voeren, werd door de bladen en de syndicale organismen op talrijke misbruiken gewezen. Kortom, er dringt zich een ander oplossing op, namelijk, deze van werken welke ruimen steun ontvangen, hetzij door de toelagen van den D.V.E.H. te handhaven, welke werden afgeschaft bij ministerieel rondschrijven van 20 September 1939, hetzij door de huidige toelagen te verhoogen welke aan de gemeenten worden toegekend. Men late dus zijn keus vallen op een van beide oplossingen. De eerste is veruit te verkiezen, omdat door dit middel veel werken kunnen worden gesteund, wat niet mogelijk is langs den normalen weg. De dagen van de tewerkgestelde werklozen komen voor den Staat neer op een uitgave van een derde van deze gedaan voor een dag werkloosheid en ten bedrage van een toelage van 25 t. h. van het bedrag van de werken.

De oplossing van het werkloosheidsvraagstuk schijnt dus te vinden in de uitvoering van werken waarbij de voorkeur wordt gegeven aan Belgische materialen.

De Verslaggever,

J. BLAVIER.

De Voorzitter,

F. VAN BELLE.