

(1)

(N° 35)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 JUILLET 1925.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1925 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DES CHEMINS DE FER,
MARINE, POSTES, TÉLÉGRAPHES
ET DES TRAVAUX PUBLICS (2), PAR M. GOLENTAUX.

MESSIEURS,

Le Budget des Travaux Publics, pour l'exercice 1925, sollicite un montant total de crédits s'élevant à :

Pour les dépenses ordinaires	fr. 88,526,640 »
Pour les dépenses exceptionnelles	17,455,000 »
Total	fr. 105,981,640 »

Les crédits alloués pour 1924, s'élèvent respectivement à 81,508,698 francs
et 13,033,698 francs fr. 94,542,387 »
Soit, pour 1925, une augmentation totale de 11,439,253 »

* * *

Nous avons, dans nos précédents rapports, signalé la dégression constante des dépenses de ce Département; il importe de rechercher les raisons qui, cette année, nécessitent une importante aggravation des charges du Budget ordinaire; comparativement à celles du Budget de 1924 :

La hausse du prix des matériaux et du coût de la main-d'œuvre, ainsi que le

(1) Budget, n° 4-VIII^{bis}.

(2) Composition de la Commission permanente des Chemins de Fer, Postes, Télégraphes et des Travaux publics : MM. Bertrand, président, Bologne, Brassine, De Bruyn (P.), Debruyne (René), Goffaux, Goetgebuur, Golenvaux, Lemonnier, Maillen, Neujean, Pepin, Poncelet, Van Belle, Van Isacker et Van Severen.

H

La distribution du présent rapport (n° 35) a eu lieu
le 3 juillet 1925.

relèvement des tarifs des chemins de fer, ont imposé une majoration de 1,000,000 de francs pour les dépenses du service ordinaire des routes et de 500,000 francs pour les travaux hydrauliques.

L'application de la nouvelle loi sur les loyers et du nouveau règlement concernant les abonnements au téléphone, ont, d'autre part, eu comme conséquence l'élévation des crédits concernant les bâtiments civils et le casernement de la gendarmerie; ils ont été majorés respectivement de 338,500 francs et de 200,000 francs.

Le poste « Automobiles, motocyclettes et bicyclettes de service », qui comprend dorénavant la charge des autos du Ministère de l'Intérieur et de l'Hygiène, s'est accru d'une dépense de 62,400 francs.

De plus, il a été indispensable de prévoir un nouveau décaissement (art. 6^{bis}) pour la redevance de 98,269 francs à payer à l'Administration des Postes pour transport des correspondances de service; c'est là une conséquence de l'organisation budgétaire nouvelle.

Il est enfin une série de majorations de crédits qui résultent de l'application de la récente péréquation des traitements fixes du personnel et des traitements de disponibilité. Leur total s'élève à 4,818,000 francs environ.

Le chapitre des dépenses exceptionnelles prend en charge, en son article 39, la partie mobile des traitements et salaires ou indemnités temporaires mobiles de vie chère. Le crédit non limitatif est de 9,500,000 francs. La péréquation impose donc, de ce chef, une augmentation de 2,192,311 francs sur les postes du Budget de 1924.

Le surplus des dépenses exceptionnelles prévues concerne, comme nous l'avons signalé antérieurement dans nos rapports, des travaux ne rentrant pas dans la catégorie des travaux d'entretien courant et ne constituant pas, d'autre part, un accroissement de l'outillage du pays.

Les prévisions de cette année portent sur :

Travaux exceptionnels aux palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'Etat, selon le détail donné dans une note-annexe au projet de Budget de 1925, distribuée lors de la dernière session (n° 4-VIII)	fr.	3,400,000	»
Mise en état des habitations royales.		265,000	»
Château royal de Laeken		250,000	»
Domaine de Gaesbeek		75,000	»
Casernement des gendarmeries		722,000	»
Études des questions relatives aux banlieues d'Anvers, Gand et Bruges		40,000	»
Canal de Mons à Condé		100,000	»
Canal de Gand à Terneuzen		350,000	»
Canal de Gand à Ostende		250,000	»
Dragages au port de Zeebrugge		2,500,000	»
Cours de langue		3,000	»
TOTAL.	fr.	7,955,000	»

On trouvera des justifications sur ces derniers travaux exceptionnels dans les observations des développements du projet de Budget de 1925 devenu caduc, et dans la note annexe du Budget soumis actuellement à nos délibérations.

Leur import est en majoration de 2,229,000 francs sur les Crédits demandés en 1924 pour les dépenses de même catégorie.

* *

Il résulte de cet examen comparatif des Budgets du Service des Travaux publics pour 1924 et 1923, que la péréquation des traitements a nécessité un surcroît de charges.

Celui-ci eût été infiniment plus sensible si, depuis 1921, d'importantes réductions de services n'avaient été successivement appliquées. Les compressions en matière de personnel ont continué pendant l'exercice qui vient de s'écouler.

Nous croyons bien faire en précisant les larges économies réalisées dans cette voie par l'honorable Ministre Baron Ruzette. Le soin énergique et persévérant qu'il y apporta mérite que nous lui renouvelions ici les félicitations que nous lui adressions l'an dernier.

* *

Au 31 décembre 1924, le relevé des services qui ont été supprimés depuis l'année 1921, s'établit comme suit :

1° *le 27 septembre 1921.* — Premier service spécial et temporaire pour l'étude et l'exécution des travaux projetés à Anvers;

2° *le 17 octobre 1921.* — Deuxième direction du service spécial du Bassin fluvial de l'Escaut;

3° *le 5 janvier 1922.* — Deuxième service spécial et temporaire pour l'étude et l'exécution des travaux corrélatifs à l'extension du port d'Anvers;

4° *le 17 février 1922.* — Service spécial et temporaire pour la reconstruction des ouvrages d'art sur la Haute-Lys;

5° *le 28 août 1922.* — Service spécial et temporaire en vue de la reconstruction des écluses de Nieuport;

6° *le 9 septembre 1922.* — Service spécial et temporaire en vue de l'étude des questions relatives à l'endiguement de la Meuse liégeoise et mitoyenne;

7° *le 9 septembre 1922.* — Service spécial et temporaire en vue de l'étude des modifications, extensions et améliorations à apporter à la banlieue d'Anvers;

8° *le 24 novembre 1922.* — Service spécial et temporaire en vue de la construction de nouveaux ouvrages d'art sur le Haut-Escaut;

9° *le 17 août 1923.* — Première direction du service spécial de la Meuse;

10° *le 5 octobre 1923.* — Deuxième direction du service des Ponts et Chaussées dans la Flandre Occidentale;

11° *le 3 novembre 1923.* — Service spécial des canaux des provinces de Limbourg et d'Anvers;

12° le 3 novembre 1923. — Troisième direction générale à l'Administration centrale des Ponts et Chaussées;

13° le 18 octobre 1924. — Service spécial des Bâtiments de la Gendarmerie;

14° le 22 novembre 1924. — Secrétariat général des Travaux Publics.

Voici d'autres indications plus appréciables :

Les suppressions de services, autres que celle du Secrétariat général, ont réduit l'effectif des différentes catégories d'agents mentionnées ci-dessous dans la mesure indiquée au tableau suivant :

DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PERSONNEL.	Nombre d'agents en fonctions dans les services d'exécution	
	en 1922.	au 31 décembre 1924.
Ingénieurs.	90	75
Conducteurs	196	179
Architectes	21	18
Personnel administratif	611	554
Personnel dessinateur	96	94
Surveillants	268	241
Messagers et boutefeux	33	21

Quant aux réductions de personnel, que la suppression du Secrétariat général et le rattachement des services qui en dépendaient, à la Direction générale des Ponts et Chaussées, permettront de réaliser, comme elles doivent être la conséquence d'un regroupement de services important, il n'est pas possible, à l'heure actuelle, de donner des précisions définitives à leur sujet.

* * *

La plupart des observations qui ont été présentées dans les sections de la Chambre et au cours des travaux de notre Commission concernent l'entretien et l'amélioration de nos routes.

Les plus importantes se rapportent naturellement à la réfection de notre réseau routier. Il ne nous appartient pas de traiter ici à fond ce problème, qui se rattache surtout au Budget extraordinaire.

Les crédits du Budget du Ministère des Travaux publics ne se rapportent qu'à l'entretien ordinaire. Celui-ci ne pourra se concevoir comme définitivement organisé qu'au moment, encore lointain, hélas! où notre grande voirie aura été complètement remise en état de viabilité.

De nouveaux efforts vers ce but sont faits cette année; en effet, les crédits demandés au Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires pour la remise en état de nos routes s'élèvent à 53,270,000 francs, outre 2,400,000 francs prévus au Budget des Dépenses recouvrables.

Ces prévisions, jointes au poste de 26,000,000 de francs affecté à l'entretien,

consacrent donc, au Budget de 1925, une somme totale de 81,670,000 francs à notre grande voirie.

Est-ce suffisant? Nous pensons que non.

La question est toutefois d'une telle complexité qu'elle demanderait des développements considérables qui ne sont point de mise dans l'examen de ce Budget ordinaire.

La diversité et la pertinence des observations qui ont été présentées au cours de nos travaux, méritent cependant l'attention de la Chambre. On nous a prié, d'ailleurs, de les lui soumettre lors de la discussion des crédits extraordinaires.

* * *

Le problème de la voirie, tel qu'il se pose depuis l'extension sans cesse grandissante du charroi automobile et des nécessités d'un roulage bien organisé, mérite d'être examiné dans son ensemble.

Or, de nombreuses confusions se font tout naturellement à son sujet; l'organisation du service intéresse différents Départements ministériels : les Travaux publics, l'Agriculture, l'Hygiène, les Chemins de fer même. Elle dépend aussi des provinces et des communes en très grande partie. Il n'est donc point étonnant que les réclamations présentées se trompent d'adresse.

Peut-être ne trouvera-t-on pas inutile qu'en un court raccourci nous nous efforcions d'établir les règles qui régissent la matière dans son ensemble?

L'ensemble des voies de communication routières en Belgique se subdivise comme suit :

I. — *Grande voirie* :

- (a) de l'État ;
- (b) provincial ;
- (c) chemins et routes concédés.

II. — *Petite voirie* :

- (a) urbaine ;
- (b) de grande communication ;
- (c) vicinale.

L'entretien de la grande voirie de l'État, est assuré par les services des Routes de l'Administration des Ponts et Chaussées; celui de la voirie provinciale est à charge des services techniques provinciaux; quant aux routes concédées, leur entretien incombe aux concessionnaires jusqu'à l'expiration de la concession, date à laquelle la route concédée rentre dans la grande voirie de l'État.

La petite voirie urbaine est celle qui, n'appartenant pas à une des trois catégories de grande voirie, est établie dans les parties agglomérées des villes et des communes de 2,000 habitants et plus; elle est entretenue par les autorités communales locales.

Les chemins de grande communication sont des chemins de petite voirie intéressant plusieurs communes, et déclarés « chemins de grande communication » par la députation permanente.

Cette autorité désigne, lors de cette déclaration, les communes appelées à contribuer à l'entretien du chemin. La province et l'État (Administration de la Voirie communale dépendant du Ministère de l'Agriculture) peuvent intervenir par voie de subside dans cet entretien.

La voirie vicinale, enfin, est entretenue par les communes qui peuvent recevoir à cette fin des subsides de l'État (Administration de la voirie communale).

Indépendamment des catégories de voirie susvisées, il convient de citer encore certains chemins entretenus par l'Administration des Eaux et Forêts et servant à l'exploitation des forêts domaniales, et aussi les chemins de halage existants le long des voies navigables, chemins qui sont, en général, entretenus par l'État (Voies hydrauliques) le long des canaux.

L'entretien dont il est question dans ce qui précède affecte naturellement toutes les parties de la route ou du chemin, chaussée, accotements, fossés, piste cyclable, ouvrages d'art, etc.

Quant aux alignements à adopter pour les routes et chemins, le soin de les proposer incombe toujours à l'autorité communale.

Enfin, un mot concernant les trottoirs ainsi que les égouts sous la voirie : ces ouvrages sont toujours établis par les communes et à leurs frais, mais moyennant subsides éventuels de l'État ou des provinces (Service de l'Hygiène, d'une part, Ponts et Chaussées, provinces ou voirie communale, d'autre part).

Cet exposé nous inspire une réflexion.

Nul ne dénie la crise intense de notre système routier ; la guerre l'a laissé dans un état pitoyable. L'essor qu'a pris la locomotion automotrice impose à notre voirie, déjà ravagée, des fatigues, jadis insoupçonnées.

Pour parer à cette situation, pour assurer la richesse qu'une bonne viabilité doit apporter au pays, pour la protection et la sécurité de la circulation, l'organisation administrative de nos services publics n'est-elle point vraiment trop surannée ? Ses complications ne sont-elles point un grand obstacle à un progrès inéluctable ? Si l'on veut éviter de graves désordres économiques, n'est-il pas nécessaire d'aborder dès maintenant des réformes radicales ?

Nous pensons qu'il est temps d'y songer. La science de nos spécialistes, la coordination des efforts de nos administrations, les sacrifices budgétaires, le concours des capitaux privés même, ont là un champ d'action vaste, presque illimité.

. . .

Deux faits, d'une importance capitale en la matière, ont eu leur heureuse réalisation pendant l'exercice écoulé.

C'est d'abord la loi et le règlement sur la police du roulage dont l'application vient de commencer.

C'est ensuite le bel ensemble de travaux élaboré par le Comité consultatif des

routes; nous saluons, l'an dernier, les espérances que nous fondions sur sa compétence et son activité. Nous ne nous sommes pas trompés.

Ne vient-il pas de rendre un service signalé en opérant très judicieusement le classement à adopter dans les travaux de construction et de réfection de nos routes de grande voirie. En proposant des rangs de priorité soigneusement et rationnellement étudiés, il a servi hautement l'intérêt national.

L'œuvre accomplie par le Comité dans sa section d'examen des questions de roulage et dans sa section technique n'est pas moins digne de notre gratitude.

* *

Comme chaque année des doléances se sont fait jour, au cours des travaux de la Commission, concernant le service des cantonniers.

La directive annoncée par le Ministre lui-même et exécutée par l'Administration, de stimuler leur zèle par des primes et de sanctionner par des peines leur inactivité paraît cependant avoir porté des fruits. Ils ne sont encore ni assez abondants, ni suffisamment généralisés.

Ces agents semblent encore trop absorbés par des devoirs administratifs. Leur place est exclusivement sur la route, l'outil à la main avec des approvisionnements de matériaux bien distribués.

L'abandon à leur triste sort des ornières naissantes et des nids de poule; l'état, souvent lamentable, des accotements, des fossés, des pistes cyclables surtout, sont autant de sujets de plaintes dont de nombreux membres de notre Commission se sont fait l'écho.

Il faut pour parer à ces défauts, non pas un personnel d'une ponctualité et d'un zèle quelconque, mais un corps d'agents d'élite, attentifs et pleins d'activité. Est-il possible de s'en assurer le concours? L'exemple des pays voisins nous permet de répondre affirmativement.

* *

Parmi les suggestions énoncées au cours de nos délibérations, il en est une à laquelle nous croyons utile de nous arrêter un instant.

Préoccupés du coût élevé des réfections de la voirie, nombre d'usagers de nos routes ont préconisé la confection au long des pavages ou empièvements de bandes de roulage établies en matériaux plus solides.

Il paraît rationnel, en théorie, qu'une assise plus résistante posée à l'endroit où la charge des véhicules écrase ou déchausse la voie, suffirait, en bien des cas, à maintenir en bon état de viabilité au moins les routes à charriage modéré.

Un de nos collègues a repris cette idée lors de l'examen en section, et nous a prié de la soumettre à l'administration compétente.

Il résulte des renseignements que nous avons pris, que cet aménagement de nos chemins de communication présenterait de graves inconvénients. L'expérience a démontré non seulement son inutilité mais même sa nocivité.

Il est admis que toute solution de continuité longitudinale existant dans une

chaussée est habituellement une cause de dégradation rapide pour le revêtement de celle-ci. L'expérience acquise ne laisse subsister aucun doute à cet égard.

Aussi a-t-on évité, sauf en certains cas spéciaux, de placer les pavés avec découpe, de manière à éviter soigneusement tout joint longitudinal d'une certaine longueur.

Or, les bandes de roulement qu'il est parfois proposé d'établir dans les chaussées présentent au premier chef le défaut précité, et ce, de part et d'autre de la ligne. L'entretien des parties de chaussée longeant immédiatement la bande est difficile et onéreux : on le constate pour les pavages établis le long des rails de tramways, qui ne sont autres que des bandes de roulement à profil très étroit.

Un autre inconvénient plus grave encore réside dans la différence qui existe entre la résistance de la bande et celle de la chaussée voisine : supposons que celle-ci soit constituée d'un empierrement et que celle-là soit en béton armé, pour prendre un cas extrême.

Dès qu'une petite déformation se sera produite dans l'empierrement au droit du joint, elle ira en croissant avec grande rapidité, parce que les roues des véhicules qui descendent de la bande ou qui y remontent agiront par choc à l'endroit de la petite dépression initiale de l'empierrement. Celui-ci sera donc bientôt détruit en cet endroit, et sa destruction mettra en péril la zone de roulement elle-même.

Ce second défaut résulte donc du manque d'homogénéité de la chaussée ; on le constate partout où un pavage est flanqué d'un empierrement.

Il est inutile de s'étendre ici sur les défauts afférents, le cas échéant, au mode de constitution des bandes de roulement elles-mêmes, défaut qu'il doit être possible d'éviter, en choisissant judicieusement les matériaux et en les mettant en œuvre avec soin.

Mais il importe de signaler les multiples inconvénients qui résultent de l'existence des bandes au point de vue du croisement et du dépassement des véhicules. Les véhicules à allure rapide seront toujours gênés par ceux à allure lente, et beaucoup plus dans le cas d'étroites surfaces de roulement, parce que les voituriers ne céderont jamais de bonne grâce à autrui la meilleure partie de la chaussée pour devoir s'engager sur la partie moins roulante.

Un essai de bandes de roulement en béton a été fait en 1911 par l'Administration des Ponts et Chaussées dans le pavage de la route Bruxelles-Charleroi, entre la Petite Espinette et Waterloo. Cet essai fut désastreux : les bandes ne résistèrent pas une année et les pavés voisins se déchaussèrent tout aussi rapidement.

En quelques mois, les résultats négatifs avaient été tels que jusqu'à présent l'Administration n'a pas osé entreprendre un nouvel essai.

* * *

Les inondations soudaines qui, à plusieurs reprises, ont, cet hiver, exercé leurs ravages le long des rives de la Meuse et de la Sambre, ont attiré l'attention de la Commission des Travaux publics de la Chambre sur un inconvénient grave de l'organisation du service pendant les crues.

Les postes belges de la Meuse ne sont pas reliés aux postes français ni par ligne télégraphique ni par ligne téléphonique.

L'on conçoit aisément que, dans ces conditions, les précautions urgentes, en cas de hausse subite des eaux dans les régions françaises, ne peuvent être prises.

En novembre dernier, de très sérieux inconvénients en résultèrent qui ne furent pas sans occasionner une vive inquiétude. Les barrages de certaines écluses ne purent être abaissés en temps utile.

Il est de nécessité absolue qu'une entente entre les services français et belges puisse parer à ces dangers qui se représenteront indubitablement. Si un système d'information régulière ne peut être organisé, il apparaît indispensable que, dès la moindre menace de crue, des avertissements immédiats puissent être envoyés des régions supérieures.

Nous pensons donc que des négociations doivent, sans retard, être entamées avec l'administration française.

Nous attirons aussi l'attention de l'Administration des Ponts et Chaussées, sur la grande utilité qu'il y a à prévenir régulièrement et directement les autorités communales des principales localités menacées, afin qu'elles puissent prendre au plus tôt les mesures préventives qui s'imposent pour la sauvegarde des populations.

* *

Sous le bénéfice de ces considérations, votre Commission vous invite à adopter le Budget du Ministère des Travaux publics, tel qu'il est présenté par le Gouvernement.

Le Rapporteur,

FERNAND GOLENVAUX.

Le Président,

LOUIS BERTRAND.

(16)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 2 JULI 1925.

BEGROOTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET DIENSTJAAR 1925 ⁽¹⁾.

VERSLAG

UITGEBRACHT, NAMENS DE BESTENDIGE COMMISSIE VOOR DE SPOORWEGEN,
POSTERIJEN, TELEGRAFEN
EN DE OPENBARE WERKEN ⁽²⁾, DOOR DEN HEER **GOLENTAUX**.

MIJNE HEEREN,

De Begrooting van Openbare Werken, voor het dienstjaar 1925, vergt een totaal crediet van :

Voor de gewone uitgaven	fr. 88,526,640 »
Voor de uitzonderlijke uitgaven	17,455,000 »
TOTAAL	fr. 105,981,640 »

De credieten, verleend voor 1924, bedragen onderscheidenlijk 81,508,698 frank en 13,033,698 frank. fr. 94,542,387 »

Hetzij, voor 1925, een totale vermeerdering van. 11,439,253 »

In onze vorige verslagen, hadden wij gewezen op de voortdurende vermindering van uitgaven van dit departement; wij hebben dus de redenen na te gaan waarom dit jaar een aanzienlijke verzwaring van de lasten der Gewone Begrooting, vergeleken met die van 1924, noodig is gebleken :

De stijging van den prijs der bouwstoffen en van het arbeidsloon, alsmede de

⁽¹⁾ Begrooting, n^o 4-VIII^{bis}.

⁽²⁾ Samenstelling van de *Bestendige Commissie voor de Spoorwegen, Posterijen, Telegrafien en de Openbare Werken* : de heeren Bertrand, voorzitter, Bologne, Brassine, De Bruyn (P.), Debruyne (René), Goffaux, Goetgebuer, Golemtaux, Lemonnier, Maillen, Neujean, Pepin, Poncelet, Van Belle, Van Isacker en Van Severen.

H

De ronddeeling van dit verslag (n^o 35) heeft plaats gehad
op 3 Juli 1925.

verhooging der spoorwegtarieven, hebben een verhooging van 1,000,000 frank meegebracht voor de uitgaven van den gewonen dienst der wegen, en van 500,000 frank voor de waterbouwwerken.

De toepassing van de nieuwe huishuurwet en van het nieuw reglement betreffende de telefoonabonneementen hebben, anderdeels, de credieten doen verhoogen voor de burgerlijke gebouwen en voor de kazerneering der gendarmerie; deze werden respectievelijk met 338,500 frank en met 200,000 fr. verhoogd.

De Postdienstautomobielen, -motorrijwielen en -rijwielen, waarin voortaan ook de last van de automobielen van het Ministerie van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid begrepen is, is verhoogd met een bedrag van 62,400 frank.

Daarenboven is het onmisbaar geworden een nieuwe uitgave te voorzien (art. 6^{bis}) voor het abonnement van 98,269 frank, te betalen aan het Ministerie van Posterijen voor vervoer van dienstbrieven; dat is een gevolg van de nieuwe inrichting der Begrooting.

Ten slotte, zijn een reeks credietverhoogingen het gevolg van de perequatie der vaste wedden van het personeel en der wedden van beschikbaarheid. Het totaal daarvan bedraagt ongeveer 4,818,000 frank.

In het hoofdstuk der Uitzonderlijke Uitgaven, artikel 39, staan aangeschreven het veranderlijk gedeelte der wedden en loonen of veranderlijke tijdelijke vergoedingen voor duurtetoelag. Het onbepaald crediet bedraagt 9,500,000 frank. De perequatie brengt dus, uit dien hoofde, een verhooging mee van 2,192,311 fr. vergeleken met de posten der Begrooting van 1924.

Het overige van de uitzonderlijke uitgaven betreft, zooals wij het in onze vorige verslagen gezegd hebben, werken die niet vallen binnen de categorie der werken van gewoon onderhoud en, anderdeels, niet dienen tot vermeerdering van 's lands uitrusting.

De ramingen voor dit jaar betreffen :

Buitengewone werken aan paleizen, hotels, gebouwen en monumenten van den Staat, zooals die omstandig beschreven zijn in een nota, welke gevoegd is bij het ontwerp van Begrooting voor 1925, en rondgedeeld werd tijdens den jongsten zitting (n° 4-VIII)	fr.	3,400,000	»
In orde brengen van de Koninklijke woningen		265,000	»
Koninklijk kasteel, te Laken		250,000	»
Domein te Gaesbeek		75,000	»
Gendarmeriekazerneering		722,000	»
Studies betreffende den Antwerpschen, Gentschen en Brugschen omtrek		40,000	»
Vaart van Bergen naar Condé		100,000	»
Vaart van Gent naar Terneuzen		350,000	»
Vaart van Gent naar Oostende		250,000	»
Baggerwerken in de haven, te Zeebrugge		2,500,000	»
Taalcursussen		3,000	»
TOTAAL.	fr.	7,955,000	»

Verantwoording van deze laatste uitzonderlijke werken is te vinden in de opmerkingen betreffende de vervallen Begrooting voor 1925, en in de nota, gevoegd bij de huidige Begrooting.

Hun bedrag is verhoogd met 2,229,000 frank vergeleken met de credieten die in 1924 gevraagd werden voor de uitgaven van denzelfden aard.

* *

Uit die vergelijking van de begrotingen van Openbare Werken voor 1924 en voor 1925 blijkt dat de perequatie der wedden de lasten vergroot heeft.

Deze toeneming van lasten zou veel aanzienlijker geweest zijn, hadden sedert 1921 geen belangrijke afschaffingen van diensten plaats gegrepen. De bezuiniging inzake personeel werd ook gedurende het verlopen dienstjaar doorgedreven.

Wij meenen goed te doen met te wijzen op de aanzienlijke besparingen die Minister Baron Ruzette op dat gebied verwezenlijkt heeft. De aanhoudende krachtdadigheid die hij hierbij aan den dag legde verdient dat wij hem thans opnieuw dezelfde gelukwensen toesturen als verleden jaar.

* *

Op 31 December 1924 waren de volgende diensten, sedert 1921, afgeschaft :

1^o 27 September 1921. — Eerste bijzondere en tijdelijke dienst voor studie en uitvoering der werken, ontworpen te Antwerpen;

2^o 17 October 1921. — Tweede Bestuur van den Bijzonderen dienst van het Stroomgebied der Schelde;

3^o 5 Januari 1922. — Tweede Bijzondere en tijdelijke dienst voor studie en uitvoering van werken betreffende de uitbreiding der Antwerpsche haven;

4^o 17 Februari 1922. — Bijzondere en tijdelijke dienst voor het herbouwen van kunstwerken op de Boven-Leie;

5^o 28 Augustus 1922. — Bijzondere en tijdelijke dienst voor het herbouwen der Nieuwpoortsche sluizen;

6^o 9 September 1922. — Bijzondere en tijdelijke dienst voor de studie der quaesties betreffende de indijking der Luiker Maas, en Gemeenschappelijke Maas;

7^o 9 September 1922. — Bijzondere en tijdelijke dienst voor de studie der wijzigingen, uitbreidingen en verbeteringen, toe te brengen aan den Antwerpschen omtrek;

8^o 24 November 1922. — Bijzondere en tijdelijke dienst voor het bouwen van nieuwe kunstwerken op de Bövenschelde;

9^o 17 Augustus 1923. — Eerste Bestuur van den Bijzonderen dienst der Maas;

10^o 5 October 1923. — Tweede Bestuur van den Dienst van Bruggen en Wegen in West-Vlaanderen;

11^o 3 November 1923. — Bijzondere Dienst van de Vaarten der provinciën Limburg en Antwerpen;

12° 3 November 1923. — Derde Algemeen Bestuur bij het Hoofdbeheer van Bruggen en Wegen;

13° 18 October 1924. — Bijzondere Dienst voor de Gendarmeriegebouwen;

14° 22 November 1924. — Algemeen Secretariaat van Openbare Werken.

Hierna volgen nog belangrijker aanwijzingen :

Door afschaffing en van andere diensten dan het Algemeen Secretariaat, werd de getalsterkte van verschillende categorieën van agenten in de volgende mate verminderd :

VERSCHILLENDE CATEGORIEËN VAN PERSONEEL.	Getal agenten in de uitvoeringsdiensten :	
	in 1922.	op 31 December 1924.
Ingenieurs.	90	75
Conducteurs	196	179
Bouwmeesters.	21	18
Bestuurspersoneel	611	554
Teekenpersoneel	96	94
Opzichters.	268	241
Boden en vuuraanleggers	33	21

Wat betreft de verminderingen van personeel die nog zullen mogelijk worden, ten gevolge van de afschaffing van het Algemeen Secretariaat en de aanhechting der daarvan afhangende diensten, daar die het gevolg moeten zijn van een gewichtige omgroepeering van diensten, is het vooralsnog niet mogelijk dien-aangaande bepaalde bijzonderheden mede te deelen.

* * *

Het meerendeel der opmerkingen, die gemaakt werden in de Kamerafdelingen en tijdens de werkzaamheden van onze Commissie, betreffen het onderhoud en de verbetering van ons wegnnet.

De belangrijkste dier opmerkingen betreffen natuurlijk het hermaken van onze wegen. Het ligt niet in onze bevoegdheid dat vraagstuk hier grondig te behandelen, hetwelk in hoofdzaak behoort bij de Buitengewone Begrooting.

De credieten van de Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken betreffen enkel het gewoon onderhoud. Dit onderhoud zal eerst mogen beschouwd worden als geheel en definitief ingericht, wanneer onze groote wegen volkomen in staat van bruikbaarheid zullen hersteld zijn, en dat oogenblik ligt eilaas! nog in een verre toekomst.

Dit jaar worden nieuwe pogingen in dien zin gedaan; inderdaad, de credieten, gevraagd op de Begrooting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het in goeden staat brengen van onze wegen, bedragen 53,270,000 frank, benevens 2,400,000 frank uitgetrokken op de Begrooting Verhaalbare Uitgaven.

Volgens die ramingen, gevoegd bij den post van 26,000,000 frank voor het

onderhoud, wordt dus, op de Begrooting van 1925, een totale som van 81,670,000 frank besteed aan onze groote wegen.

Is dat voldoende? Wij denken van neen.

De quaestie is echter zoo ingewikkeld, dat ze lange beschouwingen zou vergen, die niet passen bij het onderzoek van deze Gewone Begrooting.

De verscheidenheid en de gepastheid van de opmerkingen, die naar voren gebracht werden tijdens onze werkzaamheden, verdienen nochtans de aandacht van de Kamer. Men heeft ons trouwens verzocht haar die opmerkingen te onderwerpen, bij de bespreking van de buitengewone credieten.

* * *

Het vraagstuk der wegen, zooals het zich voordoet sedert het steeds toenemend automobiëlvervoer en sedert de noodwendigheden van een goed ingericht verkeer zulke uitbreiding genomen hebben, verdient in zijn geheel onderzocht te worden.

Welnu, heel natuurlijk gaat men dikwijls de zaken verwarren, naar aanleiding daarvan; de inrichting van den dienst betreft verschillende departementen: de Openbare Werken, Landbouw, Volksgezondheid, zelfs Spoorwegen. Ook hangt die inrichting grootendeels van de provincies en de gemeenten af. Het is dus niet te verwonderen, dat de ingediende klachten aan een verkeerd adres te recht komen.

Wellicht kan het van nut zijn, dat wij de in zwang zijnde regelen op dat stuk in het kort trachten samen te vatten:

I. — *Groote Wegen:*

- a) van Staat;
- b) van Provincie;
- c) Vergunde wegen en banen.

II. — *Kleine Wegen:*

- a) Stadswegen;
- b) Voor groot verkeer;
- c) Buurtwegen.

In het onderhoud van de groote Staatswegen wordt voorzien door de diensten der Wegen van het Beheer van Bruggen en Wegen; dat van de provinciewegen komt ten laste van de Provinciale technische diensten; en de vergunde wegen worden onderhouden door de concessiehouders, tot aan het verstrijken van den vergunningstermijn, op welken datum de vergunde baan dan bij de groote Staatsbanen opgenomen wordt.

De kleine stadswegen zijn die wegen, die niet tot een van de drie categorieën van groote wegen behooren en aangelegd zijn in de bebouwde kómmen van steden en dorpen van 2,000 inwoners en meer; ze worden onderhouden door de plaatselijke gemeenteoverheid.

De wegen van groot verkeer zijn kleine wegen, die verschillende gemeenten aanbelangen en door de Bestendige Deputatie tot « wegen van groot verkeer » bestempeld worden.

Alsdan, worden ook door de Deputatie de gemeenten aangewezen die tot het onderhoud van de betrokken wegen bij te dragen hebben; Staat (Beheer der Gemeentewegen afhankelijk van het Ministerie van Landbouw) en Provincie kunnen, bij wijze van toelagen, ook bijdragen in dat onderhoud.

De buurtwegen, ten slotte, worden onderhouden door de gemeenten die daarvoor toelagen kunnen ontvangen vanwege den Staat (Beheer der Gemeentewegen).

Buiten bovenbedoelde categoriën van wegen, dienen nog sommige wegen genoemd, die onderhouden worden door het Beheer van Waters en Bosschen, en dienen voor het ontginnen van domeinbosschen, alsook de jaagpaden die bestaan langs de scheepvaartwegen, welke doorgaans door den Staat (Waterwegen) onderhouden worden langs de kanalen.

Het onderhoud waarvan sprake hierboven betreft natuurlijk al de deelen van baan of weg; steenweg, zijwegen, grachten, rijwielpad, kunstwerken, enz.

Wat betreft de rooilijnen langs banen en wegen, die moeten steeds door de gemeenteoverheid voorgesteld worden.

Een woord, ten slotte, betreffende de stoepen en de riolen onder de wegen : deze werken worden overal door en op kosten van de gemeenten aangelegd, maar eventueel mits toelage vanwege Staat of provincie (Volksgezondheid, eenerzijds, Bruggen en Wegen, Provincie of Gemeentewegen, anderzijds).

Bij deze uiteenzetting komt bij ons de volgende gedachte op :

Niemand loochent de scherpe crisis die ons wegenstelsel doorworstelt : de oorlog heeft onze wegen in een erbarmelijken toestand gelaten. En dan komt nog het autovervoer aan onze reeds vernielde wegen vroeger ongekende eischen opleggen.

Om dien toestand te verhelpen, om den rijkdom te bevorderen die door degelijke wegen aan het land moet bezorgd worden, met het oog ook, op de veiligheid van het verkeer, kan men zich afvragen of de bestuursinrichting van onze openbare diensten werkelijk niet al te verouderd is. Is het ingewikkelde van die diensten geen groote hindernis voor den noodzakelijken vooruitgang? Indien men erge economische verwickelingen wil voorkomen, is het niet noodzakelijk van nu af aan reeds grondige hervormingen in te voeren?

Wij meenen dat het tijd is daaraan te denken. Daar ligt een ruim, een bijna onafzienbaar arbeidsveld open voor de wetenschap van onze specialisten, voor de medewerking van het privaatkapitaal.

* * *

Twee feiten, van het allerhoogste belang op dat stuk, deden zich voor gedurende het verlopen dienstjaar.

Ten eerste, de wet en het reglement op de politie van het vervoer per as, waarvan de toepassing van kracht geworden is.

Dan, de mooie samenhang van werken, opgemaakt door het Raadgevend Comité der Wegen; verleden jaar, koesterden wij prachtige verwachtingen van zijn bevoegdheid en zijn werkzaamheid. Die verwachtingen werden niet teleurgesteld.

Heeft dat Comité geen uitstekenden dienst bewezen, door op zeer oordeelkundige wijze de werken tot het aanleggen en hermaken van onze groote wegen te rangschikken? Door zorgvuldig en redematig bestudeerde prioriteitsrechten voor te stellen, heeft het in hooge mate 's lands belangen gediend.

Niet minder erkentelijkheid zijn wij aan het Comité verschuldigd om het werk dat het verricht heeft in zijn afdeeling voor onderzoek van verkeerquaesties en in zijn technische afdeeling.

* *

Zooals telkenjare, werden ook nu weer klachten ingediend, tijdens de werkzaamheden der Commissie betreffende den dienst der kantonniërs.

Nochtans schijnt de maatregel, aangekondigd door den Minister zelf en uitgevoerd door het Beheer, — bestaand in het toekennen van premies en het toepassen van straffen om hun ijver aan te wakkeren en hun werkeloosheid tegen te gaan, — wel vruchten afgeworpen te hebben. Ze zijn echter nog niet overvloedig genoeg, noch algemeen genoeg.

Die bedienden schijnen nog te zeer in beslag genomen door bestuursplichten. Hun plaats is enkel en alleen op de baan, met hun gereedschap in de hand, en met goed verdeelde bouwstoffen langsheen den weg.

Het veronachtzamen van beginnende wagenslagen en van putten zoogenaamd « Hennepolken »; de vaak ellendige toestand van zijwegen, grachten, vooral van rijwielpaden, zijn zooveel redenen tot klachten, die talrijke leden van onze Commissie vertolkt hebben.

Die gebreken moeten verholpen worden, niet door een personeel met een tamelijke stiptheid en ijver, maar door een keurkorps van bedienden, die de aandacht steeds gespannen hebben en vol werkijver zijn. Is het mogelijk zulk personeel te vinden? Het voorbeeld van naburige landen antwoordt ons bevestigend.

* *

Onder de voorstellen die geopperd werden tijdens onze beraadslagingen, achten wij het nuttig een oogenblik stil te staan bij het volgende.

Bezorgd om de hooge kosten voor het herstellen der wegen, hebben tal van weggebruikers aangeraden dat men langs de kassei- of steenslag verhardingen rijstrooken zou aanleggen in kloeker bouwstoffen.

In theorie, schijnt het redematig dat een harder materialenlaag, op de plaats waar de last der voertuigen den weg stukrijdt of loswoelt, in veel gevallen zou volstaan om, althans de wegen met een matig verkeer, in goeden staat van bruikbaarheid te behouden.

Bij het onderzoek in de Afdeelingen, heeft een van onze Collegas die gedachte weer opgenomen, en ons verzocht ze aan het bevoegde bestuur te onderwerpen.

Uit ingewonnen inlichtingen blijkt evenwel dat die handelwijze erge bezwaren zou opleveren. De ervaring heeft bewezen dat ze niet alleen nutteloos, maar zelfs schadelijk is.

Het staat vast dat elke onderbreking in het doorlopende lengteprofiel eener baan doorgaans een oorzaak van snelle beschadiging der verharding is. Desaan-gaande bestaat, uit ondervinding, niet de minste twijfel.

Ook heeft men, behalve in zekere bijzondere gevallen, zorg gedragen de kasseisteenen met schrankende voegen te leggen, ten einde alle langere voegen in de lengterichting zorgvuldig te vermijden.

Welnu, de rijstrooken die men soms voorstelt aan te leggen in de steenwegen, leveren in de eerste plaats dat gebrek op, en wel aan weerszijden van de lijn. Het onderhoud van de steenweggedeelten die onmiddellijk langs die strook liggen is moeilijk en kostbaar : dat ondervindt men bij de bestratingen langs tramwegsporen, die feitelijk niets anders zijn dan rijstrooken met zeer smal profiel.

Een ander en nog erger bezwaar ligt in het verschil van weerstand tusschen de rijstrook en den eigenlijken steenweg. Ondersteld dat de steenweg gemaakt is van steenslag en de rijstrook van gewapend beton, om een uiterst geval te nemen.

Zoodra een geringe misvorming ontstaat in de steenslagverharding tegenover de voeg, zal die zeer snel vergrooten, omdat de raderen van de voertuigen die van de rijstrook afrijden of zich er op begeven, een schok zullen teweegbrengen ter plaatse van de aanvankelijk geringe inzakking in de steenslagverharding. Deze zal dus spoedig stukgereden zijn op die plaats, en daardoor zal de rijstrook zelf gevaar lopen.

Dit tweede gebrek is dus het gevolg van het gemis aan gelijkaardigheid van den steenweg; men vindt het overal waar een steenslagverharding langs een kasseibestrating is aangelegd.

Het is van geen nut hier verder uit te weiden over de gebreken die desvoor-komend verbonden zijn aan de samenstelling van de rijstrooken zelf, welke gebreken men wel zal kunnen vermijden door de bouwstoffen oordeelkundig uit te kiezen en ze zorgvuldig te verwerken.

Doch er dient gewezen op de talrijke bezwaren die door de aanwezigheid van rijstrooken ontstaan voor het kruisen en voorbijrijden der voertuigen. De snelrijdende rijtuigen zullen steeds gehinderd worden door de smalle traag rijdende, en zulks in veel hoogere mate waar rijstrooken bestaan, omdat de voerlui nooit gewillig het beste gedeelte van den steenweg aan anderen zullen afstaan, om zelf op het minder goede gedeelte te gaan rijden.

Een proef met rijstrooken in beton werd, in 1911, genomen door het Beheer van Bruggen en Wegen in de bestrating der baan Brussel-Charleroi, tusschen de Kleine Hut en Waterloo. De proef liep uit op een ware ramp : de rijstrooken zelf konden het geen jaar lang uithouden en de aanliggende kasseisteenen kwamen even spoedig los.

Op enkele maanden tijds, waren de negatieve resultaten van dien aard geweest, dat het Beheer tot hiertoe geen nieuwe proeven heeft durven nemen.

*
* *

De plotse overstromingen die dezen Winter, herhaalde malen, de Maas- en de Samberoovers geteisterd hebben, hebben de aandacht van de Commissie voor Openbare Werken gevestigd op een ergelijk bezwaar in de inrichting van den dienst bij vloed.

De Belgische Maasposten zijn noch telefonisch, noch telegraphisch, met de Fransche posten verbonden.

Men begrijpt dienvolgens gemakkelijk dat, in geval van plotselinge stijging van het rivierpeil in Frankrijk, de noodige dringende maatregelen bij ons niet kunnen getroffen worden.

In November laatstleden zijn daaruit zeer erge gevolgen ontstaan, die groote onrust verwekt hebben. De stuwen van zekere sluizen konden niet tijdig neergelaten worden.

Het is volstrekt noodzakelijk dat, door een overeenkomst tusschen de Belgische en Fransche diensten, dat gevaar bezworen wordt, hetwelk zich ongetwijfeld nog zal voordoen. Kan geen regelmatig inlichtingsstelsel ingericht worden, dan blijkt het volstrekt noodzakelijk dat, bij de minste bedreiging met vloed, onmiddellijk gewaarschuwd wordt van uit de hooger gelegen streken.

Wij zijn dus van meening dat er onverwijld onderhandelingen moeten aangeknoopt worden met het Fransch Bestuur.

Wij vestigen ook de aandacht van het Beheer van Bruggen en Wegen op het groote nut dat besloten ligt in het regelmatig en onmiddellijk waarschuwen van de gemeenteoverheid der voornaamste bedreigde localiteiten, opdat ze zoo spoedig mogelijk de noodige voorzorgsmaatregelen zou kunnen treffen tot beveiliging van de bevolking.

*
* *

Onder verwijzing naar bovenstaande beschouwingen, verzoekt Uw Commissie U de Begrooting van het Ministerie van Openbare werken goed te keuren, zooals ze door de Regeering wordt voorgesteld.

De Verslaggever,
FERN. GOLENVAUX.

De Voorzitter,
LOUIS BERTRAND.
