

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 17 MAART 1927.

Begrooting

VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

VOOR HET DIENSTJAAR 1927 (1).

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE (2), UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER **GOLENVAUX**.

MIJNE HEEREN,

De Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken voor 1927, zooals zij door den Senaat is aangenomen geworden, vraagt een gezamenlijk totaal van credieten ten beloope van :

Voor de gewone uitgaven fr.	87,826,318
Voor de uitzonderlijke uitgaven	34,915,414
Te zamen.	122,741,732

Dezelfde voor 1926 bewilligde credieten beliepen onderscheidenlijk 88 miljoen 75,306 en 15 miljoen 943,000 frank, of te zamen : 104,018,305 frank.

De huidige begrooting is dus in vermeerdering op de vorige met eene som van 18,723,427 frank.

De uitgaven voor het hoofdbestuur, het personeel der onderscheidene bestuurs- en technische diensten, de pensioenen en de levensduurte vergen een geheel bedrag van 51,785,689 frank.

De credieten bestemd voor de werken beloopt 70,956,043 frank.

De wanverhouding tusschen beide bedragen zou onrust kunnen wekken, zoo

(1) Begrooting door den Senaat overgezonden, n° 4^{ix}.

(2) De Bijzondere Commissie, voorgezeten door den heer Hallet bestond :

1° uit de Commissie voor de Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen en Openbare Werken : de heeren Bologne, Brinfaut, Brassinne, De Bruyn (Prosper), Debruyne (René), de Selys-Longchamps, Duchatel, Goetgebuer, Goffaux, Golenvaux, Lambrechts, Lemonnier, Libbrecht, Maillen, Mernier, Neujean, Pepin, Petit, Van Belle, Van Isacker, Vindevogel.

2° uit zes leden door de afdelingen benoemd : de heeren Ramackers, Mergel, Van Caenegem, de Kerchove d'Evaerde, Périquet, Masson.

men niet wist dat de diensten van het Departement van Openbare Werken terzelfdertijd een geheel van werken omvatten, die overgenomen zijn van de Begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven en die, voor 1927, een gezamenlijk bedrag van 191,083,071 frank bereiken.

Bij het opmaken der Begrooting, schijnt men zeer ernstig aan bezuiniging te hebben gedacht. Inderdaad, in 1914 bedroeg het aantal bedienden van het Departement 3,603; thans zijn er 3,220, wat overeenkomt met een coëfficiënt van vermindering van 11 t. h. ongeveer.

Ondanks de verhooging van de vaste wedden van het personeel en de stijgende duurte van de materialen, is het totale bedrag van de gewone uitgaven toch verbeterd: in 1925 was het 88,526,640 frank; in 1926 was het 88,078,305 frank; in 1927 slechts 87,826,318 frank.

Daarentegen, zijn de uitzonderlijke uitgaven merkkelijk gestegen; zij zijn geklommen van 15,943,000 frank voor het jaar 1926, tot de som van 34 miljoen 915,414 frank geraamd voor 1927.

De vergelijking tusschen de posten van de twee Begrootingen zal ons dadelijk de reden doen begrijpen van die plotselinge stijging.

Inderdaad, verleden jaar bedroeg het crediet bestemd voor het veranderlijk gedeelte van de wedden, loonen, tijdelijke en veranderlijke vergoedingen, 9,000,000 frank. Deze Begrooting brengt het, onder artikel 39 van de uitzonderlijke uitgaven, op 19,109,671 frank. Van daar eene vermeerdering van meer dan 10 miljoen.

Bovendien, de tegenwoordige credieten op de uitzonderlijke uitgaven voorzien eveneens voor buitengewone herstellingswerken aan de wegen, eene som van 10 miljoen, dan wanneer deze afdeling van den Begrooting, verleden jaar, geen crediet voor de wegen voorzag.

Deze voorstelling doet verschillende overwegingen oprijzen.

De uitzonderlijke uitgaven werden, sedert vijf jaar, in onze Begrooting van Openbare Werken verdedigd, door de overweging dat deze uitgaven, die geene toeneming van 's lands uitrusting uitmaken, niet konden gerangschikt worden in de Buitengewone Begrooting en dienvolgens gedekt worden door de leening. Anderzijds, kon men ze niet versmelten met de normale lasten van onderhoud, vermits zij toe te schrijven waren aan uitzonderlijke omstandigheden, voortgesproten uit de gevolgen van den oorlog; voor één maal toegestaan, hoopte men dat zij niet meer zouden moeten hernieuwd worden.

Dit was reeds eene groote verbetering van de verdeling die tot in 1922 was aangenomen; tot daartoe vreesde men niet deze niet-productieve lasten aan te schrijven op de Begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven of op de Begrooting der verhaalbare uitgaven.

Mag men echter, nu de stabilisatie van onzen frank een voldongen feit schijnt, op dezen nieuwen weg voortgaan, ten minste wat betreft de toekomstige begrootingen? Wij denken het niet.

Naar onze meening moeten, voortaan, deze uitgaven hunne plaats vinden bij deze van onze gewone ramingen. Daardoor zal er een nieuwen stap worden gedaan op den weg van de regelmatige comptabiliteit.

De zoogenaamde veranderlijke gedeelten van de wedden en loonen zijn in feite op een dood punt gekomen, en, zooals wij verder zullen zien, de uitgaven van het onderhoud van ons wegnnet vragen zulkdanige credietverhoogingen, dat het aanvullend gedeelte, dat dit jaar bij de zoogenaamde uitzonderlijke credieten

werd gevoegd, niet alleen zal moeten beschouwd worden als normaal, maar in de toekomst nog nieuwe verhoogingen zal vergen.

WEGEN.

Het vraagstuk van de wegen overheerscht zoo al niet den ganschen samenhang van onze openbare werken, dan toch de meest dringende en gerechtvaardigde bekommernissen van al de goede burgers die het volledig herstel van 's lands uitrusting willen.

Dit beteekent, dat het vraagstuk der wegen, dat de belangstelling der massa opwekt, bij de voorbereidende studiën van deze begrooting, talrijke vragen, voorstellen en klachten uitgelokt heeft.

Wij moeten er dus even bij stilstaan.

Vermits de Kamer, die hiermede gevolg geeft aan herhaalde uitnoodigingen, besloten heeft in een zelfde bespreking, de gewone en buitengewone werken tegelijk te behandelen, zullen wij dit vraagstuk in zijn vollen omvang kunnen onderzoeken.

Welke zijn, over 't geheel genomen, de opofferingen die de Staat zich getroost om dit vraagstuk op te lossen ?

Hij stelt ter beschikking zijner goed toegeruste bestuurlijke diensten de volgende credieten voor 1927 :

Op de begrooting van Openbare Werken, gewone uitgaven (artikelen 9 en 10)	fr. 27,974,000
Op de uitzonderlijke uitgaven (artikel 39)	10,000,000
Op de begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven (artikelen 33 tot 40 en 73)	29,215,000
Te zamen.	fr. 67,189,000

De vorige begrooting wees slechts een gezamenlijk bedrag aan van 55,520,000 frank.

Bovendien, ondergaan de vooruitzichten voor het onderhoud van de buurtwegen, overgenomen uit de Begrooting van Landbouw, een merkelijke vermeerdering. Zij beloopen dit jaar 18,250,000 frank, tegen 10,250,000 frank, in 1926.

De vergelijking met het vorige dienstjaar — voor hetwelk trouwens buitengewoon bezuinigd werd — bewijst dat de Regeering, ten voordeele van 's Lands wegen, van de gewone inkomsten van zijn begrootingen voor 1927, een ernstig offer gevegd heeft.

Zouden wij nochtans, zonder gevaar te loopen een vergissing te begaan, tegenover deze reeds indrukwekkende credieten, de balans der eischen van een wijze en goede leiding stellen ?

Totnogtoe schijnt het moeilijk en gevaarlijk op zulke vraag een antwoord te geven. Wij bezitten echter, sedert korten tijd, een grondslag die ons toelaat dit te beoordeelen en eindelijk uit een pijnlijke besluiteloosheid te geraken.

De achtbare Minister van Openbare Werken heeft inderdaad in den Senaat verklaard (1) dat de moeilijke studie van zijn Departement tot de volgende besluiten aanleiding gegeven had :

» De credieten voor het onderhoud der wegen zouden de volgende bedragen

(1) *Handelingen van den Senaat*, bl. 215.

moeten bereiken, om trapsgewijs onze steenwegen in goeden staat te brengen binnen een tijdsverloop van vijf jaar, en vervolgens het onderhoud er van te verzekeren op dat zij voldoende bruikbaar zouden wezen :

» Eerste jaar : 132,846,666 frank; tweede jaar : 128,686,666 frank; derde jaar : 124,526,666 frank; vierde jaar : 120,366,666 frank; vijfde jaar : 116,206,666 frank; zesde en de volgende jaren : 78 miljoen 706,666 frank.

» Door de beschikking over zulke credieten op de gewone begrooting te verzekeren, zou men enkel op de buitengewone begrootingen inschrijven de uitgaven bestemd voor het aanleggen van nieuwe wegen.

« Kan mijn bestuur, uit hoofde van den financieelen toestand, dit jaar de vereischte credieten niet verkrijgen, dan dringt het niettemin aan op de volstreckte noodzakelijkheid, de op de begrootingen voor 1927 ingeschreven credieten te verhoogen; een aanvullend crediet van minstens twintig miljoen is vereischt om den voor het verkeer gevaarlijken staat van een groot getal steenwegen dege-lijjk te verbeteren, om het verval van den vloer van sommige bestratingen te vermijden en om de bestratingen te behouden, die onlangs werden verbeterd en die, bij gebreke van voldoende bescherming, ongetwijfeld tijdens den eerstkomenden Zomer zullen vernield zijn. »

Terwijl de Minister van deze conclusies kennis gaf aan de Hooge Kamer, wees hij er op, dat bedoelde nota ten uiterste zijne aandacht had gaande gemaakt, in zoo verre dat hij, spijs de financieele inkrimping, van den Ministerraad eene merkelijke credietsverhooging voor ons wegennet had bekomen.

Schoon hij het beloofd had, heeft hij echter vergeten den volledige tekst van dit stuk in de Handelingen van den Senaat te laten verschijnen; hij heeft thans de gelegenheid deze vergetelheid te herstellen, met dit document bij de Kamer voor te brengen, voor ons gebruik en voor dit der Senatoren.

Wat er ook van zij, wij kunnen uit deze verklaringen volgende besluiten trekken :

Wil men den begrootingstoestand regelen, dan moet, van af het komend jaar, voor het onderhoud en de normale verbetering van ons wegennet, het gewone hoofdstuk der Openbare Werken een jaarlijksch crediet van 79 miljoen behelzen.

Vijf jaren lang, zullen bovendien onderhoud en verbetering van ons wegennet bijkomende sommen vergen. Deze lasten die men van de uitzonderlijke uitgaven kan heffen of, volgens ons, zelfs van de Begrooting der Buitengewone ontvangsten, zullen 54 miljoen bedragen in 1928, 50 miljoen in 1929, 46 miljoen in 1930, 42 miljoen in 1931 en 38 miljoen in 1932.

Ten slotte, zullen bovendien op de komende Buitengewone Begrootingen moeten worden uitgetrokken de uitgaven voor het aanleggen van al de nieuw aan te leggen banen.

Naar de meening van het Departement zelf, mist elke andere oplossing haar doel, zoo men het klaar gestelde vraagstuk wil doorvoeren. Wil de Regeering het verval van onze banen en wegen niet laten bestaan, dan moet zij onverwijld naar de middelen uitzien om deze aanzienlijke credieten te verkrijgen.

Voor deze zware taak heeft de Ministerraad, — bij eene beslissing, waarvan niemand de gewichtigheid zal betwisten, — eene Commissie aangewezen « om te onderzoeken of door middel van de oprichting van een Algemeenen Dienst van het wegennet, het mogelijk wezen zou de spoedige oplossing van dit wegeenvraagstuk gereed te maken. »

* * *

Tijdens de werken van onze afdelingen en van onze Commissie, hebben tal

van leden gevraagd of het raadgevend Comité voor de wegen, opgericht door den achtbaren Baron Ruzette, hare werkzaamheden had voortgezet, waarvan wij in een voorgaand verslag de verdiensten hebben in het licht gesteld.

Uit ingewonnen inlichtingen blijkt, dat dit zeer verstandig werkend Comité zijne werkzaamheden heeft gestaakt tijdens het beheer van den gewezen minister, heer Laboulle.

De tegenwoordige minister heeft het Comité terug in werking gebracht; het is bezig met eene redematige regeling in de volgorde voor het herstel onzer wegen van ondergeschikten rang, zooals het vroeger had gedaan voor onze in de as liggende banen.

Het bestudeert insgelijks « de quaestie, te weten hoe het den Staat zou mogelijk zijn zich de aanzienlijke geldsommen te bezorgen, noodig om — binnen een genoegzaam korten termijn — de bestaande steenwegen aan de noodwendigheden van het moderne verkeer aan te passen. » Het heeft zijn werk, deze quaestie betreffende, niet voltooid.

Het ware wellicht voordeelig geweest eene inrichting, welke op schitterende wijze haar proeven heeft geleverd, niet door een nieuwe instelling te vervangen. Het volstond aan de erkende vakmannen, waaruit het Comité bestond, een of ander element toe te voegen, wiens medewerking als kostbaar zou aangezien worden. Zonder zijn schoon werk in vollen bloei en vol nuttige resultaten af te breken, kon men zijn opdracht verruimen met bijkomende directieven.

. . .

Men heeft inlichtingen gevraagd over de proefnemingen gedaan voor de benutting van talrijke systemen van bestrating.

De uitgaven kunnen, vooralsnu, niet als afdoende worden beschouwd; iedere proefneming vergt een zekeren tijdduur. Daarenboven, moet rekening gehouden worden met het werstandsvermogen der nieuw aangewende middelen ten overstaan van de groote ongestadigheid der weersgesteltenis.

De zachtheid van de jongste seizoenen heeft niet toegelaten, op dit laatste punt, genoegzame grondslagen van bevinding te vestigen.

Het raadgevend Comité voor de wegen aarzelt echter niet een volgens hem onbetwistbare voorkeur te doen gelden.

« De bestrating met kasseisteenen is van al de bestratingswijzen die welke het best toelaat om op een zekere en vaste wijze een stelsel van steenwegen te verzekeren, dat voldoet aan de vereischten van het hedendaagsch verkeer. Dergelijke bestratingen hebben hun proeven geleverd en men kan, zonder gevaar, voortgaan er gebruik van te maken, door benutting van porfiersteen, fijnkorrelige zandsteen, granietsteen, zand- en basaltsteen van goede hoedanigheid.

» Alles in acht genomen, kosten de bestratingen, voor de wegen met dicht en zwaar verkeer, ten langen laatste minder duur, over 't algemeen, dan de overige tot nog toe aangewende kasseiwijzen ».

Tot staving van deze beschouwingen, hebben onderscheidene leden van onze Bijzondere Commissie de aandacht gevestigd op den geringen weerstand, na slechts een jaar van herstelling, geboden door de nieuw gebetonneerde baan van Charleroi op Philippeville.

Daarentegen, wezen anderen op het goed standhouden, in vergelijking met andere wegen, der bestratingen in fijnkorreligen zandsteen (een in België zeldzaam materiaal) op sommige banen van Luxemburg aangewend.

KANTONNIERS.

De quaestie van de kantonniers wordt ieder jaar door talrijke leden der afdeelingen naar voren gebracht. Sedert 1922, werd zij herhaaldelijk en breedvoerig behandeld in de verslagen over de Begrooting der Openbare Werken.

Thans weer, heeft zij talrijke bemerkingen uitgelokt. Ik wil ze in 't kort samenvatten :

Algemeen is men van gevoelen dat die beambten te zeer gericht worden naar werkzaamheden die met den handenarbeid niets gemeens hebben. Hun rechtstreeksche invloed op het onderhoud der wegen schijnt maar zeer betrekkelijk afdoende te zijn. Hun taak strekte zich uit tot de bewaking van het vervoer per as, ingevolge de nieuwe wetgeving en nauwkeurig opgemaakte reglementen welke er de bekrachtiging van waren. Onlangs, werden zij erkend als bestendige werklieden. Zal deze verbetering van toestand hun niet aanzetten meer de oogen te vestigen op het galon van hunne dienstpet, eerder dan op hun spade en hun houweel ?

Kortom, al deze bekommelingen zijn saamgevat in eene bijna algemeene overweging. Waarom voert men in België niet het Fransche stelsel in ; in dit naburig land, waar de wegen zoo gewaardeerd zijn door den toerist en den vervoerder, heeft de kantonnier, als echte wegarbeider, den werkelijken last van het kleine onderhoud, en hij vervult zijn taak stiptelijk.

In zijne redevoering in den Senaat (1) heeft de achtbare Minister van Openbare Werken de gegrondheid van sommige dezer grieven erkend, maar hij heeft een antwoord gegeven waarvan de duidelijkheid vele practische geesten sterk zal treffen. Ziehier de groote trekken er van :

In Frankrijk, wordt de dienst van de kantonniers uitstekend gedaan. Deze bediende is niet uitsluitend belast met de politie, hij is een arbeider. Maar, anderzijds, is de uitgestrektheid van zijn gebied veel kleiner dan in België, waar het gemiddeld ongeveer 15 kilometer bereikt.

Om aan deze werklieden de noodzakelijke en gemakkelijk te voeren werken toe te vertrouwen, zou men hun getal met vijf moeten vermenigvuldigen ; hun gebied zou inderdaad niet drie kilometer mogen overschrijden. Men zou dus 3,750 Staatsbedienden voor dien aldus hervormden dienst moeten aanstellen. « Dit zou aan loon 15,763,000 frank kosten, en zou de aanstelling van 175 hoofdkantonniers vergen, waarvan de wedden ongeveer een millioen zouden bedragen. Dit zou dus eene bijkomstige totale uitgave medebrengen van 16 tot 17 millioen voor het personeel. »

Bovendien, kunnen al de werken van onderhoud door deze bedienden niet uitgevoerd worden. De herstelling van de bestratingsranden en de nieuwe cylindrische bestrating, die dikwijls noodig zijn voor het goed onderhoud van sommige vakken van de steenwegen, zullen toch moeten overgelaten worden aan ploegen hulparbeiders of aan ondernemers.

Eindelijk, de verkeerspolitie vergt eene doelmatige bewaking en toezicht voor het behoud zelf van de wegen. Neemt men die toch van den kantonnier af, zal men ze aan een anderen dienst moeten toevertrouwen.

Tegen al deze opmerkingen, waarvan wij het belang niet ontkennen, stelt onze gezonde zin eene overweging : Zoo de dienst van het dagelijksch onderhoud niet

(1) Senaat, *Handelingen*, bl. 220.

bij machts is ommiddellijk de herstellingen te doen en zelfs ze te voorkomen, van zoodra de vernieling merkbaar is, dan gaan wij met reuzenschreden, zelfs voor de pas nieuwe of herstelde wegen, naar de groote herstellingen die zich geleidelijk zullen vermenigvuldigen.

Het is een zeer ernstig vraagstuk, nu vooral dat de wegen moeten bestand zijn tegen een druk, snel en zwaar verkeer. Eene lichte kwetsuur op onze steenwegen wordt aldaar eene gapende wonde.

Het Departement heeft er zijn aandacht op gevestigd, en, verzekert ons de achtbare Minister, de besluiten van zijn onderzoek zullen ons spoedig medegedeeld worden.

Men zal alsdan kunnen beslissen welk van de twee stelsels het beste en het voordeeligste is, zoo economisch als financieel : het zorgvuldig onderhoud door voldoende ploegen van staatsbedienden, met aanbesteding, voor alleen de groote herstellingen van sleet, ofwel het volledig herstel, trapsgewijze vernieuwd naar gelang er belangrijke wegvakken niet meer bruikbaar zijn.

Wat ons betreft, wij zijn vast overtuigd dat het eerste stelsel het beste en het goedkoopste is. Ware dit stelsel in geldelijk opzicht zelfs wat meer bezwarend — hetgeen wij toch niet kunnen gelooven — dan zou het toch uiterst voordeelig zijn voor het behoud van den goeden staat onzer banen en aldus voor het verkeer eene aanzienlijke besparing opleveren in zake voertuigen en het verbruik der carburanten.

BEPLANTINGEN LANGSHEEN DE BANEN.

De beplantingen langsheen de banen en vaarten geven verfraaiing en lommer en tevens een niet te veronachtzaam gewin.

Met het oog daarop, hebben sommige onzer collega's onderscheidene voorstellen gedaan.

De eenen zijn van partikulieren aard, zoo bij voorbeeld de opmerkingen betreffende het uitsterven van onze olmen die den rijkdom van onze banen-beplantingen uitmaakten. De ziekte die ze treft en waar tegenover de wetenschap onzer specialisten onmachtig is gebleven, laat voorzien dat ze schier alle zullen moeten uitgehakt worden en door andere soorten vervangen.

Sommige leden vragen dat men, alvorens den boom uit te hakken, wachten zou tot de boom klaarblijkend verloren is. Anderen daarentegen, en met meer redenen, zouden liever, op grond van de ervaring, eene gansche laan prijsgeven, wanneer men aldus hopen kan de ziekte tegen te houden en uit te roeien. Op deze wijze kan men toch meer voordeel halen uit den verkoop van het hout en de herbeplanting met nieuwe boomsoorten meer methodisch opvatten.

De planting van fruitboomen werd insgelijks te berde gebracht. Sommigen zijn er voorstander van, voorgevend dat die boomen en vruchten en schaduw geven; zij meenen dat, zooals in naburige landen, dit allemansgoed aldaar door de burgers zou worden geëerbiedigd. Anderen hebben zooveel vertrouwen niet en vreezen dat deze boomen spoedig en nutteloos zouden worden verminkt.

Daarentegen, stuit het planten van sommige boomsoorten steeds op hevigen tegenstand, omdat zij de belendende gronden benadeelen door hunne zich ver spreidende wortels of hun uitgebreide kroon.

Doch 't is vooral uit een algemeen oogpunt — dat trouwens vele afzonderlijke gevallen oplost — dat de Bijzondere Commissie bezwaren heeft gehoord, welke zij aan de Kamer meent te moeten voorleggen.

Men klaagt over de onervarenheid waarmede niet zelden beplantingen worden aangelegd, en op dat gebied zou men graag meer voeling zien tusschen het bestuur van Bruggen en Wegen en dat van de Bosschen. Dat schijnt toch logisch : onze boschbeambten zijn specialisten in de zaak en schijnen dus, met het oog op het algemeen belang, aangewezen om het laatste woord te hebben waar het gaat over de keus der soorten en de vereischten van aanplanting.

Men heeft dus voorgesteld, gemengde commissies te beënoemen om dezen dienst waar te nemen, alsmede algemeene kweekerijen te benuttigen ten dienste van onze domeinbosschen en de beplantingen langsheen de banen, kortom eene nauwe samenwerking die niet bestaat.

Daarop heeft de Minister in den Senaat geantwoord, dat het hier niet den boschbouw geldt maar de boomkweek. Onder het personeel van Bruggen en Wegen zijn er tal van leden die gezag hebben op dit gebied en trouwens vaak overleg plegen met onze uitstekendste officieele boschbeambten.

Wat er van weze, heel het vraagstuk komt hier op neer : het is noodig de boomsoort te zoeken die het best past voor een bepaalden grond.

Men moet dus niet meer voortgaan met pruimenboomen te planten in de Kempen, wanneer die boom gansch ongeschikt en ongebruikt is in die streek.

Wij meenen dat er op dit oogenblik eene bijzondere aandacht moet gewijd worden aan de keuze van de soorten. Het groot werk van het herstel van onze steenwegen, de uitbreiding van onze kanalen, de vernielingen van den oorlog en de ziekte onder de olmen hebben aan het vraagstuk van de wegbeplanting eene belangrijkheid gegeven welke het in normalen tijd niet had.

Wij zijn overtuigd dat de bevoegde diensten niet zullen nalaten meer en meer deze hervorming te onderzoeken ; slechts langzamerhand zal hun arbeid zich doen voelen, maar in de toekomst zullen de weldoende of minderwaardige uitslagen het gevolg zijn van hunne waakzaamheid of van hun verzuim.

Met voldoening hebben wij in de jongste aflevering van de *Annales des Travaux Publics* eene practische en overtuigende studie gelezen over de wegbeplantingen. Zij is getrokken uit het *Bulletin de la Société Centrale Forestière* ; het is een duidelijk bewijs dat ons bestuur van Bruggen en Wegen in voeling wil blijven met de gezagvolle kenners in zake van boomkweekerij.

BEDIJKINGSDIENST.

De jongste ernstige bedreigingen van watersnood dagteekenen van 1 November l.l. Men heeft moeten toegeven dat, ondanks de pijnlijke lessen van het verleden, de bedijkingsdienst op dit oogenblik nog niet geheel georganiseerd was. De betrekkingen tusschen de Fransche en Belgische administraties, belast met het toezicht over de Maas, bestonden niet.

Onze bevolking was daardoor diep getroffen, en de weerklank van hunne klachten is tot in de Commissie doorgedrongen.

Wij kunnen daaromtrent geruststellende mededeelingen doen.

Het aangehaalde feit is juist : maar op 5 November 1926 was de telefoonverbinding aangelegd tusschen de Belgische sluis van Hastière en de eerste Fransche sluis, deze van de zoogenaamde Quatre Cheminées. Onze dienst is voortaan in verbinding met den Franschen dienst van Charleville.

De voorloopige overeenkomst, wat betreft de Maas, voor de inlichtingen die bij watersnood moeten gegeven worden, werd bekrachtigd bij beslissing van den Minister van Openbare Werken van Frankrijk, d. d. 14 Februari 1927. Zij

is onderworpen aan de goedkeuring van het Belgisch Departement sedert 14 December l. l.; wij weten niet hoeveel traditionneele handteekeningen er nog zullen noodig zijn, alvorens onze achtbare Minister die overeenkomst definitief kan maken.

Wat betreft de nieuwe inrichting van den bedijkingsdienst voor de Maas en den Samber, deze is thans zoo goed als geëindigd. Wij weten van hoe groot belang die is voor de vertegenwoordigers van de bedreigde gewesten. Wij meenen dus dat het onze plicht is, als bijlage de nota over te drukken die ons werd overgemaakt door den bijzondere dienst, te dien einde te Namen opgericht (zie Bijlage).

Zeggen wij dat al de sluizen onderling verbonden zijn door eene bijzondere telegraaflijn die ze achtereenvolgens bedient.

Sommige sluizen, die eene observatie- en bedijkingsdienstpost hebben, zijn bovendien rechtstreeks telegrafisch met elkaar verbonden.

Deze hoofdposten zullen in verbinding gebracht worden met de openbare netten van telegraaf en telefoon.

Zoo de inlichtingsmiddelen een grootere uitbreiding en verscheidenheid krijgen, schijnt het wel dat het mogelijk zal wezen aan alle mogelijkheden het hoofd te bieden.

. . .

Onderscheidene klachten werden aan de bijzondere Commissie voorgelegd, ten aanzien van de werken die uitgevoerd of ontworpen worden.

Daar deze werken behooren tot de categorie van die welke voorzien worden in de Begrooting van buitengewone Ontvangsten en Uitgaven of in de Begrooting van Landbouw, hebben wij niet gemeend de opmerkingen die daarover gedaan werden, in dit verslag te moeten opnemen. Wij behouden ons voor, bij ontstentenis van ander initiatief, deze opmerkingen mede te deelen tijdens de bespreking der betrokken artikelen van de begrooting.

. . .

Onder voorbehoud van de opmerkingen die wij uiteengezet hebben, heeft onze bijzondere Commissie de Begrooting van Openbare Werken eenparig goedgekeurd. Zij stelt U voor een gunstige stemming aangaande deze begrooting uit te brengen.

De Verslaggever,

FERNAND GOLENTAUX.

De Voorzitter,

MAX HALLET.

BIJLAGE.

NOTA BETREFFENDE DE INRICHTING VAN DEN BEDIJKINGSDIENST.

Waarnemingsdienst.

a) *Regenmeting.* — De dienst die sedert 1881 bestaat heeft veel geleden door den oorlog. Hij wordt opnieuw ingericht in overeenstemming met het Koninklijk Instituut voor Meteorologie.

Een honderdtal stations zullen ingericht worden in het Maasbekken (55 zullen tot de bevoegdheid behooren van den Dienst van Bruggen en Wegen en 43 tot

dien van het Koninklijk Instituut voor Meteorologie). De nieuwe toestellen die men aangenomen heeft zijn volgens het meest moderne model vervaardigd.

b) *Meteorologie*. — De voornaamste posten voor de regenmeting zullen de waarnemingen doen aangaande het weer. Bovendien is de medewerking van het Weer-Bureau, dat tot het Observatorium behoort, verzekerd, in geval van wassen der waterlopen.

c) *Watermeetkundige dienst*. — De voornaamste bijrivieren worden onder toezicht gehouden. De dienst heeft vier schalen op de Semois en drie op de Lesse laten aanbrengen; er zullen er binnenkort drie bestaan op den Viroin. Op de Ourthe bestaan vijf schalen.

Zoodra gevaar van overstroming bestaat, en ten minste tweemaal per dag, rond 7 1/2 uur en 17 1/2 uur, stellen de toezichtsposten zich in verbinding met den bedijkingsdienst per telefoon of per telegraaf.

Bedijkingsdienst.

a) Daar de inlichtingen tezamen zijn gebracht in de handen van de ingenieurs met den bedijkingsdienst belast, doet deze, tweemaal per dag, aan elken bedijkingspost (1) vóór 8 en 12 uren, de mededeelingen geworden voor de gemeenten en de bijzondere personen welke daartoe een aanvraag hebben ingediend. Deze mededeelingen zullen den stand der wateren, de stijging of de daling van 't wassen der wateren en de vooruitzichten onderscheidenlijk voor den dag en voor den nacht aangeven.

Al de gemeenten zullen vóór 8 1/2 en 18 1/2 uur gewaarschuwd zijn.

b) De T. S. F.-posten van Radio-Belgique en van Hilversum (Holland) zullen, iederen avond, tijdens hun dagelijksche audities, algemeene inlichtingen omzenden betreffende 't waterwassen en de vooruitzichten.

Mededeelingen met Frankrijk.

Voorloopige overeenkomsten zijn gesloten met de bedijkingsdiensten in Frankrijk der Boven-Maas en van den Samber, betreffende de mededeelingen die te wisselen zijn ten tijde van het wassen der wateren. Zij worden bij wijze van proefneming gedaan. De kennisgevingen geschieden door middel van de telefoon over de bijzondere lijnen bestaande tusschen Hastière-Quatre-Cheminées en Solre-op-Samber-Marpent.

De voorloopige overeenkomst, de Maas betreffende, werd goedgekeurd bij besluit V N. — 2B 388, van 14 Februari 1927, door den Minister van Openbare Werken, in Frankrijk.

Heel deze stof wordt behandeld in vijf bijzondere reglementen welke thans aan de goedkeuring van het Beheer van Bruggen en Wegen is onderworpen.

(1) Deze bedijkingsdienst-posten zijn gevestigd, op den Samber, te Solre op-Samber, Thuin, Charleroi, Auvelais, Namen (Samber); op de Maas, zijn zij te Hastière, Dinant, Namen-La Plante, Hôei, Luik.

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 MARS 1927.

Budget DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1927 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE (2), PAR M. GOLENVAUX.

MESSIEURS,

Le Budget du Ministère des Travaux Publics pour 1927, tel qu'il a été adopté par le Sénat, sollicite un montant total de crédits de :

Pour les dépenses ordinaires	fr.	87,826,318
Pour les dépenses exceptionnelles		34,915,414
Total	fr.	122,741,732

Les mêmes crédits alloués pour 1926, s'élevaient respectivement à 88 millions 75,306 francs et 15,943.000 francs, soit en total 104,018,305 francs.

Le Budget actuel est donc en augmentation sur le précédent d'une somme de 18,723,427 francs.

Les dépenses d'administration centrale, du personnel des divers services administratifs et techniques, des pensions et de vie chère nécessitent un import de 51,785,689 francs.

Les crédits affectés aux travaux montent à 70,956,043 francs.

La disproportion entre ces deux chiffres serait inquiétante si l'on n'observait que les services du Département des Travaux Publics ont à gérer, en même temps, un ensemble de travaux repris au Budget des Recettes et Dépenses Extraordinaires et s'élevant, pour 1927, à un total de 191,083,071 francs.

(1) Budget transmis par le Sénat, n° 4^{ix}.

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

1^o de la Commission des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et des Travaux publics : MM. Bologne, Brumfant, Brassinne, De Bruyn (Prosper), Debruyn (René), de Selys-Longchamps, Duchatel, Goetgebuer, Goffaux, Golenvaux, Lambrechts, Lemonnier, Libbrecht, Maillen, Mernier, Neujean, Pepin, Petit, Van Belle, Van Isacker, Vindevogel.

2^o de six membres désignés par les sections : MM. Ramaekers, Mergel, Van Cae-

Un sérieux esprit d'économie semble avoir présidé à l'élaboration du Budget. En effet, en 1914, le nombre des agents du Département était de 3,603 unités; il est actuellement réduit à 3,220, ce qui correspond à un coefficient de diminution de 11 p. c. environ.

Malgré l'augmentation des traitements fixes du personnel et la cherté croissante des matériaux, le montant total des dépenses ordinaires se trouve en amélioration. En 1925, il était de 88,526,640 francs; en 1926, de 88,075,305 francs; en 1927, de 87,826,318 francs.

Par contre, les Dépenses exceptionnelles sont en accroissement notable. Elles ont passé de 15,943,000 francs pour l'année 1926, à la somme de 34 millions 915,414 francs prévue pour 1927.

La comparaison entre les postes des deux budgets nous fera aisément reconnaître la raison de cette soudaine progression.

L'an dernier, en effet, le crédit affecté à la partie mobile des traitements et salaires ou indemnités temporaires et mobiles de vic chère s'élevait à 9,000,000 de francs. Le présent budget le porte, à l'article 39 des dépenses exceptionnelles, à 19,109,671 francs. D'où majoration de plus de dix millions.

De plus, les présents crédits affectés aux dépenses exceptionnelles prévoient également pour travaux de réfections extraordinaires aux routes une somme de dix millions, alors que l'an dernier cette section du Budget ne comportait aucune dépense pour la voirie.

Cette constatation nous impose diverses réflexions.

Les dépenses exceptionnelles ont été consacrées, depuis cinq années, dans notre budget des Travaux Publics, par la considération que lesdites dépenses, ne constituant pas un accroissement de l'outillage du Pays, ne pouvaient être rangées dans le Budget Extraordinaire et partant être couvertes par l'emprunt. D'autre part, on ne pouvait les confondre avec les charges d'entretien normales, puisqu'elles étaient dues aux circonstances exceptionnelles nées des suites de la guerre; une fois consenties, on espérait ne plus en voir le renouvellement.

Cette façon d'agir marquait un progrès considérable sur la répartition admise jusqu'en 1922; jusqu'alors on ne craignait pas, en effet, d'endosser au Budget des recettes et dépenses extraordinaires ou au Budget des dépenses recouvrables ces charges non productives.

Peut-on, toutefois, maintenant que la stabilisation de notre franc semble un fait accompli, persévérer dans cette nouvelle voie, du moins en ce qui concerne nos budgets à venir? Nous ne le pensons pas.

Désormais ces dépenses devront, selon nous — franchissant un nouveau degré dans la voie de la comptabilité régulière —, se confondre avec celles de nos prévisions ordinaires.

Les parties dites mobiles des traitements et salaires ont en fait atteint le stade de l'immobilité, et — nous le verrons plus loin — les dépenses d'entretien du réseau routier demandent des augmentations de crédits telles que la part supplémentaire mise, cette année, en charge des crédits dits exceptionnels devra non seulement être considérée comme normale, mais se voir adjoindre, dans nos futures prévisions, des accroissements nouveaux.

ROUTES.

C'est la question des routes qui domine, si pas toute l'économie de notre domaine des travaux publics, l'ensemble des préoccupations les plus pres-

santes et les plus justifiées de tous les bons citoyens aspirant à la restauration complète de l'outillage national.

C'est dire que le problème routier, passionnant la masse, a suscité, dans les études préparatoires du présent Budget, d'innombrables questions, suggestions et réclamations.

Force nous est donc de nous y arrêter.

Puisque la Chambre, répondant à des sollicitations répétées, a décidé de joindre, dans une même discussion, les travaux ordinaires et extraordinaires, nous pourrions envisager ce problème dans toute son ampleur.

Quel est l'ensemble des sacrifices que l'État s'impose pour le résoudre ?

Il met à la disposition de ses services administratifs bien équipés les crédits suivants pour 1927 :

Au budget des Travaux Publics, dépenses ordinaires (articles 9 et 10)	fr. 27,974,000
Aux dépenses exceptionnelles (article 39)	10,000,000
Au budget des Recettes et Dépenses Extraordinaires (articles 33 à 40 et 73).	29,215,000
Soit un total de	<u>fr. 67,189,000</u>

L'an dernier l'ensemble des mêmes crédits ne nous donnait que 55,520,000 fr.

De plus les prévisions pour l'entretien de la voirie vicinale, reprises au Budget de l'Agriculture, subissent également un notable accroissement. Elles s'élèvent cette année à 18,250,000 francs, contre 10,250,000 francs en 1926.

La comparaison avec l'exercice précédent — frappé d'ailleurs d'une exceptionnelle compression — prouve que le Gouvernement a demandé, en faveur de notre voirie nationale, un sérieux effort aux ressources ordinaires de ses budgets de 1927.

Pourrions-nous cependant, sans risque d'erreur, mettre en regard de ces crédits déjà impressionnants, le bilan des exigences d'une sage et bonne gestion ?

Jusqu'à présent, la réponse à une telle question semblait bien difficile et périlleuse. Mais voici que nous possédons, depuis peu, un élément d'appréciation nous permettant de sortir enfin d'une pénible indécision.

En effet, l'honorable Ministre des Travaux Publics vient de déclarer, devant le Sénat (1), que les études ardues de son Département avaient abouti aux conclusions formelles que voici :

« Les crédits affectés à l'entretien des routes devraient être portés aux sommes suivantes pour la remise en état progressive de nos chaussées en une période de cinq années et assurer leur entretien ultérieur dans des conditions de viabilité satisfaisantes :

» Première année : 132,846,666 francs ; deuxième année : 128,686,666 frs ; troisième année : 124,526,666 francs ; quatrième année : 120,366,666 francs ; cinquième année : 116,206,666 francs ; sixième année et suivantes : 78 millions 706,666 francs.

» Moyennant la disposition de crédits de ces imports au budget ordinaire, on ne porterait plus aux budgets extraordinaires que les dépenses afférentes à la construction de routes nouvelles.

(1) Sénat, *Annales Parlementaires*, p. 215.

» Si mon administration ne peut, en raison de la situation financière, obtenir cette année les crédits dont elle a besoin, elle insiste cependant sur la nécessité absolue d'augmenter les crédits inscrits aux projets de budget de 1927 ; un supplément d'au moins vingt millions est indispensable pour pouvoir remédier dans une mesure appréciable à la situation dangereuse pour la circulation dans laquelle se trouvent beaucoup de routes empierrées, pour éviter la destruction des fondations de certains empièvements et pour assurer la conservation des empièvements qui ont été réfectionnés récemment et qui, à défaut de protection, seront certainement détruits au cours de l'été prochain ».

M. le Ministre en communiquant ces conclusions à la chambre haute, a signalé que la note en question était à ce point intéressante qu'elle l'avait extrêmement ému, au point même que, bravant les obstacles de la compression financière, il avait réclamé et obtenu du Conseil des Ministres une notable augmentation de crédits pour notre voirie.

Il a toutefois oublié sa promesse de publier, aux Annales du Sénat, le texte intégral de ce document ; nous nous permettons de lui dire qu'il a en ce moment, une occasion toute indiquée, en le produisant devant la Chambre, de satisfaire nos desirs en même temps que ceux des Sénateurs.

Quoi qu'il en soit, de ces déclarations nous sommes autorisés à tirer les conclusions suivantes :

Si l'on veut régulariser la situation budgétaire, le chapitre ordinaire des Travaux Publics doit comporter, dès l'an prochain, pour l'entretien et la réfection normale du réseau routier, un crédit annuel de 79 millions.

De plus, pendant cinq années, la restauration de notre voirie imposera des sacrifices supplémentaires. Ces charges, que l'on peut demander aux dépenses dites exceptionnelles ou peut-être même, selon moi, au Budget des Recettes extraordinaires, s'élèveront en 1928 à 54 millions, en 1929 à 50 millions, en 1930 à 46 millions, en 1931 à 42 millions et en 1932 à 38 millions.

Enfin, les Budgets extraordinaires futurs auront à supporter, en outre, les dépenses de construction de toutes les nouvelles routes à créer.

Toute autre solution est inefficace, de l'aveu même du Département, si l'on désire résoudre le problème nettement posé. Le Gouvernement, s'il ne veut voir s'éterniser le marasme de notre voirie nationale, aura donc, sans retard, à aviser aux moyens d'assurer ces importants crédits.

C'est pour accomplir cette tâche difficile que le conseil des Ministres vient de créer — par une décision dont la virilité n'échappera à personne — une Commission chargée « d'examiner si par la création d'un Office national des Routes, il serait possible de préparer la solution rapide des problèmes de la route. »

* * *

Aux cours des travaux de nos sections et de notre commission spéciale, de nombreux membres ont insisté pour savoir si le comité consultatif des Routes, créé par l'honorable baron Ruzette, n'avait point continué ses travaux dont, dans un précédent rapport, nous nous étions fait un devoir de signaler les mérites.

Des renseignements recueillis, il résulte que ce Comité, dont le labeur a été grand et intelligent, a cessé de fonctionner pendant le passage au Gouvernement de l'honorable M. Laboulle.

Remis en activité, sous le présent Ministère, il a procédé à une réglementation judiciaire de l'ordre à suivre dans la réfection des routes secondaires, comme il l'avait fait précédemment pour les chaussées axiales.

Il étudie également « la question de savoir comment il serait possible à l'Etat de se procurer les sommes énormes nécessaires pour adapter, en un délai suffisamment bref, les chaussées existantes aux besoins du trafic moderne ». Il n'a pas terminé son travail relativement à cette question.

Peut-être eut-il été avantageux de ne pas substituer à un organisme qui avait brillamment fait ses preuves, une institution nouvelle? Il suffisait de joindre aux compétences avérées qui le composent, l'un ou l'autre élément dont le concours serait reconnu précieux. Sans rompre son beau travail en plein fonctionnement et d'excellent rendement, l'on pouvait étendre sa mission, en lui traçant des directions supplémentaires.

* .

On a demandé des renseignements sur les expériences effectuées pour l'utilisation de multiples systèmes de revêtement des chaussées.

Les résultats, ne peuvent, dès à présent, être considérés comme concluants; toute expérience demande une certaine durée. De plus, il importe de constater la résistance des procédés nouvellement employés aux grandes intempéries. La clémence des dernières saisons n'a pas permis d'établir, sur ce dernier point, des bases bien nettes d'appréciation.

Le comité consultatif des routes n'hésite cependant pas à marquer une préférence selon lui indiscutable.

« Le revêtement en pavés de pierre est de tous les modes celui qui permet le mieux de réaliser d'une façon sûre et stable un système de chaussées satisfaisant aux exigences de la circulation moderne. Les revêtements de l'espèce ont fait leurs preuves et on peut, sans risques, continuer à en faire usage, en utilisant des pavés de porphyre, quartzite, granit, grès et basalte de bonne qualité.

» Tout considéré, pour les routes à circulation intense et pondéreuse, les pavages coûtent à la longue moins cher au total que les autres revêtements utilisés jusqu'ici ».

A l'appui de ces considérations, divers membres de notre Commission spéciale ont souligné le peu de résistance qu'après une année seulement de réfection, avait présentée la route de Charleroi à Philippeville, nouvellement bétonnée.

Par contre, d'autres ont signalé la parfaite tenue, comparativement à d'autres, des empièvements en quartzite (matériau malheureusement rare en Belgique), utilisé dans certaines routes du Luxembourg.

CANTONNIERS.

La question des cantonniers est, chaque année, la préoccupation de nombreux membres des sections; depuis 1922 elle a été, à maintes reprises, longuement traitée dans les rapports sur le Budget des Travaux Publics.

Actuellement encore, elle a suscité de multiples observations. Je vais les résumer rapidement :

L'impression générale est que ces agents sont trop orientés vers des besognes extra-manuelles. Leur action directe sur l'entretien des routes semble d'une efficacité très relative. Leur mission s'est étendue à la surveillance du roulage, ensuite de la nouvelle législation et des règlements minutieux qui en furent la conséquence. Récemment ils ont obtenu leur reconnaissance comme ouvriers permanents. Cette amélioration de situation ne leur fera-t-elle pas porter davantage les yeux vers le galon de leur képi plutôt que vers leur pelle et leur pioche?

Bref, toutes ces craintes se sont concentrées en une réflexion à peu près générale : Comment n'introduit-on pas en Belgique, le système français ; en ce pays voisin, où les routes sont si appréciées du touriste et du transporteur, le cantonnier français, véritable ouvrier de la route, a la charge effective du menu entretien et la remplit avec ponctualité.

Dans son discours au Sénat (1), l'honorable Ministre des Travaux Publics a reconnu le bien fondé de certains de ces griefs, mais a fait une réponse dont la pertinence ne peut manquer d'impressionner beaucoup d'esprits pratiques. En voici les grandes lignes :

En France le service des cantonniers est extrêmement bien fait. Cet agent n'est pas chargé exclusivement de la police, il est un ouvrier. Mais, d'autre part, l'étendue de sa section est beaucoup moindre qu'en Belgique où elle atteint environ 15 kilomètres en moyenne.

Pour confier à ces ouvriers le soin d'exécuter les travaux indispensables et pouvant être accomplis facilement, il faut quintupler leur nombre ; leur cantonnement ne pourrait en effet dépasser trois kilomètres. C'est donc 3750 agents de l'État qu'il faudrait affecter à ce service ainsi réformé. « Cela coûterait en salaires 15,763,000 francs et comporterait en outre la désignation de 175 chefs cantonniers dont les salaires s'élèverait environ à un million. Cela signifierait donc une dépense totale supplémentaire de 16 à 17 millions pour le personnel. »

De plus tous les travaux d'entretien ne peuvent être assurés par ces agents. Les relevés à bout de pavages et les rechargement cylindrés, nécessaires souvent au maintien en bon état de sections de chaussées, devront quand même être confiés à des équipes d'aides supplémentaires ou à des entrepreneurs.

Enfin, la police du roulage exige manifestement une surveillance et un contrôle efficaces pour la conservation même de la voirie. Si l'on retire cette mission au cantonnier, un autre service devra l'assurer.

A toutes ces observations, dont nous ne méconnaissons pas l'importance, nous nous permettons d'apposer une réflexion de bon sens. Si le service d'entretien quotidien n'est pas à même d'effectuer immédiatement et de prévenir même les réparations dès que la dégradation commence à se manifester, c'est à grands pas que — même pour les routes nouvellement construites ou restaurées — l'on marche vers l'effrayante perspective des grosses réfections successivement multipliées.

C'est un problème d'une gravité exceptionnelle, maintenant surtout que la route doit faire face à une circulation intense, rapide et pondéreuse. Une blessure légère à nos chaussées devient rapidement une plaie béante.

Le département y a concentré son attention et, nous affirme l'honorable Ministre, les conclusions de ses études et enquêtes à l'étranger nous seront bientôt communiquées.

Il y aura alors lieu de décider laquelle des deux politiques est la meilleure et la plus profitable, économiquement et financièrement : l'entretien le plus minutieux par des équipes suffisantes d'agents de l'État, avec adjudication pour les toutes grosses réparations d'usure, ou bien la réfection complète graduellement renouvelée au fur et à mesure de la non-viabilité d'importantes sections.

Nous avons, quant à nous, la conviction profonde que le premier système est le meilleur et le moins onéreux. Fût-il même un peu plus lourd aux finances

(1) Sénat, *Annales parlementaires*, p. 220.

publiques, — ce que nous ne pouvons nous résoudre à croire. —, il maintiendrait en tous cas nos routes en un état de viabilité générale tellement supérieur qu'il en résulterait pour les usagers une économie considérable dans la préservation des véhicules et la consommation des carburants.

PLANTATIONS D'ALIGNEMENT.

Les plantations le long des routes et canaux embellissent et ombragent ces grandes voies de communication. Elles constituent en même temps une source de profit non négligeable.

Préoccupés de leur aménagement et de leur exploitation rationnelle, certains de nos honorables collègues ont émis diverses suggestions.

Les unes sont d'ordre particulier, telles celles ayant trait au dépérissement de nos ormes qui formaient la richesse de nos plantations routières. Le mal inexorable qui les atteint et devant lequel la science de nos spécialistes est restée impuissante, fait prévoir leur abattage à peu près général et soulève le problème très urgent de leur remplacement.

Des membres supplient d'attendre, avant de livrer un arbre à la cognée, que la maladie ait fait des ravages si manifestes que la mort de l'arbre soit arrivée ou du moins imminente. D'autres, avec plus de raison, veulent profiter des leçons d'une expérience malheureuse et se résignent au sacrifice total d'une allée entière lorsque les preuves de la propagation du mal permettent de prévoir de successives et plus ou moins lentes disparitions. Au moins de la sorte, peut-on retirer un profit plus considérable de la vente du bois et assurer une replantation d'essences nouvelles plus méthodique et plus uniforme.

L'utilisation des arbres fruitiers a également attiré l'attention. Les uns sont partisans de leur emploi, puisqu'ils produisent en même temps qu'ils ombragent; à l'exemple de pays voisins, ils estiment que le respect de cette propriété de tous entrerait vite dans les mœurs de nos concitoyens. D'autres sont plus sceptiques à ce sujet et craignent pour ces arbres d'inutiles et hâtives mutilations.

Par contre, l'emploi de certaines espèces, nuisant aux terrains riverains par l'extension de leurs racines ou par l'ombre de leur frondaison, continue à rencontrer des adversaires décidés.

Mais c'est surtout à un point de vue tout à fait général, — appelé d'ailleurs à résoudre bien des cas d'espèce ici soulevés — que la Commission spéciale a entendu des critiques qu'elle croit devoir signaler à l'attention de la Chambre.

On se plaint de l'inexpérience avec laquelle les plantations sont souvent faites et l'on souhaite, à leur sujet, voir s'établir un contact plus étroit entre l'administration des ponts et chaussées et l'administration forestière. Cela paraît logique: nos forestiers sont des spécialistes et semblent indiqués pour avoir, en vue de l'intérêt général, la prépondérance de décision pour le choix des espèces à utiliser et les conditions de leur plantation.

On a préconisé l'institution de commissions mixtes pour assurer ce service, l'utilisation de pépinières communes au repeuplement des forêts domaniales et des accotements de notre voirie, bref, une collaboration étroite qui n'existe pas.

A cette objection, l'honorable Ministre des Travaux Publics a signalé, au Sénat, qu'il s'agit en l'espèce d'arboriculture et non de sylviculture. Il existe, affirme-t-il, dans le personnel des Ponts et Chaussées de nombreuses compétences en la matière qui font autorité et qui, d'ailleurs, ne manquent pas de se tenir en contact avec nos forestiers officiels les plus distingués.

Quoi qu'il en soit, tout le problème se résume en ce point indiscuté : il est nécessaire de rechercher l'essence qui convient le mieux au sol déterminé.

Il ne s'agit donc plus de continuer des plantations de pruniers en Campine, alors que cet arbre est tout à fait impropre et inemployé dans cette région.

Nous estimons qu'une attention toute particulière doit être apportée en ce moment à ces choix d'espèces. Le grand travail de restauration de nos chaussées, l'extension de nos canaux, les ravages de la guerre et l'épidémie des ormes ont donné au problème des plantations d'accotement une importance qu'elle n'avait pas en temps normal.

Nous sommes persuadés que les services compétents ne manqueront pas de se livrer, de plus en plus, aux études que comporte une telle transformation ; les effets de leur action seront lents à se manifester, mais dans l'avenir des résultats bienfaisants ou médiocres seront la conséquence de leur vigilance ou de leur négligence.

Nous avons été heureux de lire dans le dernier fascicule des *Annales des Travaux Publics*, la reproduction d'une étude très pratique et concluante sur les Plantations d'alignement. Elle est tirée du *Bulletin de la Société Centrale Forestière* ; c'est une preuve manifeste du contact que notre administration des Ponts et Chaussées entend conserver avec les autorités en matière d'arboriculture.

SIGNALISATION DES CRUES.

Les dernières menaces sérieuses d'inondations, datent du 1^{er} novembre dernier. Force a été de reconnaître que, malgré les cruelles leçons d'un passé récent, le service de signalisation n'était pas encore complètement organisé à cette époque. La communication entre les administrations française et belge, chargées de la surveillance de la Meuse, n'existait point.

Cette constatation a vivement ému nos populations et les échos de leurs plaintes sont parvenus à notre Commission.

Nous sommes à même de donner à ce sujet des précisions tranquilisantes.

Le fait signalé est exact : mais, dès le 5 novembre 1926, la communication téléphonique était établie entre l'écluse belge d'Hastière et la première écluse française, celle dite des Quatre Cheminées. Notre service est ainsi désormais en contact avec le service français de Charleville.

L'accord provisoire, en ce qui concerne la Meuse, pour les renseignements à communiquer en temps de crue, a été ratifié par décision, en date du 14 février 1927 de Monsieur le Ministre des Travaux Publics de France. Il est soumis à l'approbation de notre département belge depuis le 14 décembre dernier ; nous ignorons le nombre des paraphes traditionnels qui sont encore nécessaires pour que notre honorable Ministre puisse lui donner son accord définitif.

Quant à l'organisation nouvelle du service de renseignement des crues pour la Meuse et la Sambre, elle est, actuellement, virtuellement terminée. Nous savons combien elle intéresse les représentants des contrées menacées. Nous nous faisons donc un devoir de donner en annexe la note qui nous a été remise par le Service spécial constitué à cette fin à Namur. (Voir annexe.)

Disons que toutes les écluses sont reliées entre elles par une ligne télégraphique particulière les desservant successivement.

Certaines écluses, ayant poste d'observation et d'annonce, sont, en outre, reliées directement l'une à l'autre par télégraphe privé. Ces postes principaux

sont également en communication avec les réseaux publics du télégraphe et du téléphone.

Les moyens de renseignement amplifiés et diversifiés de la sorte paraissent de nature à faire face à toutes les éventualités.

*
* *

Diverses réclamations ont été soumises à la Commission spéciale concernant des travaux en cours ou en projet.

Comme ces travaux rentrent dans la catégorie de ceux prévus au Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires ou du Budget de l'Agriculture, nous n'avons pas cru devoir consigner les observations faites à leur sujet dans le présent rapport. Nous nous réservons, à défaut d'autres initiatives, de les communiquer au cours de la discussion des postes budgétaires qui les concernent.

*
* * *

Votre Commission spéciale, sous le bénéfice des observations que nous avons exposées, a approuvé à l'unanimité le Budget du Département des Travaux Publics. Elle vous propose de lui accorder un vote favorable.

Le Rapporteur,

FERNAND GOLENVAUX.

Le Président,

MAX HALLET.

ANNEXE

NOTE SUR L'ORGANISATION DU SERVICE D'ANNONCE DES CRUES.

Service d'observation.

a) *Pluviométrie.* — Ce service existant depuis 1881 a fort souffert de la guerre. Sa réorganisation est en cours et est faite d'accord avec l'Institut Royal Météorologique.

Une centaine de stations seront disséminées dans le bassin de la Meuse. (55 dépendront des Ponts et Chaussées, 43 ressortiront de l'Institut Royal Météorologique). Les nouveaux appareils adoptés sont du type le plus moderne.

b) *Météorologique.* — Les principaux postes pluviométriques feront des observations sur le temps. De plus, en temps de crue, l'aide du bureau du Temps dépendant de l'Observatoire est acquise.

c) *Hydrométrie.* — Les principaux affluents sont mis en observation. Le service a installé 4 échelles sur la Semois et 3 sur la Lesse ; 3 seront en service sous peu sur le Viroin. Sur l'Ourthe, il existe 5 échelles.

Les postes d'observation se mettent, dès qu'il y a danger d'inondation et au moins deux fois par jour, vers 7 1/2 heures et vers 17 1/2 heures, en communication télégraphique ou téléphonique avec le service d'annonce des crues.

Service d'Annonce.

a) Les renseignements étant concentrés entre les mains de l'ingénieur chargé du service d'annonce, celui-ci fait connaître à chaque poste d'annonce (1), deux fois par jour, avant 8 et 18 heures, les communications à faire aux communes et aux particuliers qui en auront fait la demande. Ces communications donneront la cote des eaux, l'allure de la crue et les prévisions respectivement pour la journée et la nuit.

Toutes les communes seront averties avant 8 1/2 et 18 1/2 heures.

b) Les postes de T. S. F. de Radio-Belgique et d'Hilversum (Hollande) diffuseront chaque soir, au cours de leurs auditions journalières, des renseignements généraux sur la crue et les pronostics.

Communications avec la France.

Des accords provisoires sont conclus avec les services français de la Haute Meuse et de la Sambre quant aux communications à échanger en temps de crue. Ils sont appliqués à titre d'essai. Les avis sont donnés par téléphone par les fils spéciaux existants entre Hastière-Quatre-Cheminées et Solre-sur-Sambre-Marpent.

L'accord provisoire en ce qui concerne la Meuse a été ratifié par décision V. N.-2B 388, en date du 14 février 1927, par M. le Ministre des Travaux Publics de France.

Toute cette matière fait l'objet de cinq règlements spéciaux actuellement soumis à l'approbation de l'Administration des Ponts et Chaussées.

(1) Ces postes d'annonce et d'observation sont établis, sur la Sambre à Solre-sur-Sambre, Thuin Charleroi, Anvelais, Namur (Sambre) ; sur la Meuse, ils sont à Hastière, Dinant, Namur-La Plante, Huy, Liège.