

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1931-1932	N° 58		Zittingsjaar 1931-1932
BUDGET N° 41X	SÉANCE du 10 décembre 1931	VERGADERING van 10 December 1931	BEGROOTING N° 41X

BUDGET
du Ministère des Travaux publics
pour l'exercice 1932

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. de PIERPONT

MADAME, MESSIEURS,

Le Budget du Ministère des Travaux publics, soumis à vos délibérations pour l'exercice 1932 s'élève à :

Dépenses ordinaires fr. 249,709,175.—

Dépenses exceptionnelles 76,043,000.—

Total fr. 325,752,175.—

soit, comparativement au budget de 1931, une diminution de dépenses de :

Dépenses ordinaires fr. 17,160,025.—

Dépenses exceptionnelles 146,474,000.—

fr. 163,634,025.—

Cette énorme réduction des dépenses, environ 50 p. c., n'est toutefois qu'apparente, les crédits de 100 millions de francs et de 50 millions de francs affectés respectivement au Fonds de routes et à des dépenses d'expropriations, travaux divers en vue du programme de réfection routière, etc., étant passés du Budget des Travaux publics à celui des Recettes et Dépenses extraordinaires.

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

Le présent rapport n° 58 a été distribué le 16 décembre 1931. (Art. 4 de la résolution de la Chambre relative à l'examen des Budgets.)

winandy;

2° des membres désignés par les sections : MM. de Pierpont, Koelman, Van Belle, Falony, Boeckx, Rombauts.

BEGROOTING
van het Ministerie van Openbare Werken
voor het dienstjaar 1932

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER de PIERPONT

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De Begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1932 is vastgesteld :

Voor de gewone uitgaven, op de som
van fr. 249,709,175.—

Voor de uitzonderlijke uitgaven, op de
som van 76,043,000.—

Te zamen fr. 325,752,175.—

hetzij, vergeleken met de begroting van 1931, een vermindering van :

Gewone uitgaven fr. 17,160,025.—

Uitzonderlijke uitgaven 146,474,000.—

fr. 163,634,025.

Deze aanzienlijke vermindering van uitgaven, ongeveer 50 t. h., is evenwel slechts schijn, daar de credieten ten bedrage van 100 miljoen en van 50 miljoen frank, uitgetrokken respectievelijk voor het Wegenfonds en voor onteigeningsuitgaven, werken van verschillende aard met het oog op het programma van wegenherstel, enz. van de Begroting van Openbare Werken overgegaan zijn naar deze van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven.

(1) De Commissie, voorgezeten door den heer Hallet, bestond uit :

Dit verslag n° 58 werd rondgedeeld op 16 December 1931. (Art. 4 van het besluit van de Kamer betreffende de behandeling van de Begrotingen.)

2° de leden aangeduid door de afdelingen : de heeren de Pierpont, Koelman, Van Belle, Falony, Boeckx, Rombauts.

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1931-1932	N° 58		Zittingsjaar 1931-1932
BUDGET N° 41X	SÉANCE du 10 décembre 1931	VERGADERING van 10 December 1931	BEGROUING N° 41X

BUDGET
du Ministère des Travaux publics
pour l'exercice 1932

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. de PIERPONT

MADAME, MESSIEURS,

Le Budget du Ministère des Travaux publics, soumis à vos délibérations pour l'exercice 1932 s'élève à :

Dépenses ordinaires	fr. 249,709,175.—
Dépenses exceptionnelles	76,043,000.—
Total	fr. 325,752,175.—
soit, comparativement au budget de 1931, une diminution de dépenses de :	
Dépenses ordinaires	fr. 17,160,025.—
Dépenses exceptionnelles	146,474,000.—
	fr. 163,634,025.—

Cette énorme réduction des dépenses, environ 50 p. c., n'est toutefois qu'apparente, les crédits de 100 millions de francs et de 50 millions de francs affectés respectivement au Fonds de routes et à des dépenses d'expropriations, travaux divers en vue du programme de réfection routière, etc., étant passés du Budget des Travaux publics à celui des Recettes et Dépenses extraordinaires.

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

1° des membres de la Commission des Travaux publics et des routes : MM. Anseele, Boeckx, Brusselmans, Carton, Coelst, Delacollette, Delor, Depotte, de Wouters d'Oplinter, Fischer, Foucart, Housiaux, Hubin, Merget, Neven, Reynaert, Schevenels, Van Acker (Achille), Vandenbulcke, Van Hoeylandt, Winandy ;

2° des membres désignés par les sections : MM. de Pierpont, Koelman, Van Belle, Falony, Boeckx, Rombauts.

BEGROUING
van het Ministerie van Openbare Werken
voor het dienstjaar 1932

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER de PIERPONT

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1932 is vastgesteld :

Voor de gewone uitgaven, op de som van	fr. 249,709,175.—
Voor de uitzonderlijke uitgaven, op de som van	76,043,000.—

Te zamen ... fr. 325,752,175.—
hetzij, vergeleken met de begrooting van 1931, een vermindering van :

Gewone uitgaven	fr. 17,160,025.—
Uitzonderlijke uitgaven	146,474,000.—
	fr. 163,634,025.—

Deze aanzienlijke vermindering van uitgaven, ongeveer 50 t. h., is evenwel slechts schijn, daar de credieten ten bedrage van 100 miljoen en van 50 miljoen frank, uitgetrokken respectievelijk voor het Wegenfonds en voor onteigeningsuitgaven, werken van verschillenden aard met het oog op het programma van wegenherstel, enz. van de Begrooting van Openbare Werken overgegaan zijn naar deze van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven.

(1) De Commissie, voorgezeten door den heer Hallet, bestond uit :

1° de leden van de Commissie voor Openbare Werken en Wegen : de heeren Anseele, Boeckx, Brusselmans, Carton, Coelst, Delacollette, Delor, Depotte, de Wouters d'Oplinter, Fischer, Foucart, Housiaux, Hubin, Merget, Neven, Reynaert, Schevenels, Van Acker (Achille), Vandenbulcke, Van Hoeylandt, Winandy ;

2° de leden aangeduid door de afdeelingen : de heeren de Pierpont, Koelman, Van Belle, Falony, Boeckx, Rombauts.

Aux dépenses ordinaires figurent quelques augmentations plus que justifiées :

350,000 francs à l'Office de circulation routière ;

200,000 francs pour casernement des gendarmeries.

Mais votre Commission proteste unanimement contre la réduction de 11,500,000 francs au chapitre de la voirie communale, destinés à subsidier les communes rurales pour les aider à assurer l'entretien des chemins d'intérêt agricole. Si telle situation était maintenue, on regretterait l'initiative prise il y a deux ans par le Gouvernement, et pourtant excellente en principe, d'avoir transféré la Direction de la voirie communale du Ministère de l'Agriculture à celui des Travaux publics.

A noter encore comme diminutions aux dépenses ordinaires une somme de 2,000,000 de francs pour travaux hydrauliques dans le Bassin de la Meuse et de 1,500,000 fr. pour travaux d'entretien au port de Nieupoort.

Une longue série de diminutions de crédits apparaissent aux dépenses exceptionnelles, nonobstant ceux de 150 millions de francs affectés à la réfection de la voirie d'Etat par suite de leur transfert au Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires. Ces réductions s'élèvent à une somme totale de 30,240,000 francs et sont relatives entre autres à des travaux à des édifices et monuments appartenant à l'Etat, réparation des dégâts causés par les inondations de l'Escaut, consolidation des digues, études et travaux au canal du Centre, au canal de Charleroi, aux Nèthes, à la Dyle, à la Dendre, au canal de Gand à Ostende, au canal de la dérivation de la Lys à l'Yser, au canal de Loo, améliorations aux installations électriques, aux écluses de ceux de Mons à Condé et de Pommeroent à Antoing, à divers travaux à la côte, et au crédit destiné à subsidier l'Office de Navigation, lequel est réduit de 5 millions de francs.

Cette économie de 30,240,000 francs est absorbée toutefois par quelques augmentations de dépenses :

27,250,000 francs destinés à subsidier les installations maritimes d'Anvers ;

3,780,000 francs, travaux à Moervaart, Zuidlede et à la Durme ;

1,125,000 francs, études, travaux et expropriations au canal de Mons à Condé ;

225,000 francs, id. au canal de Passchendaele à Nieupoort ;

525,000 francs, id. au canal de Nieupoort à Furnes ;

225,000 francs, id. de Furnes à Bergues ;

100,000 francs, remboursement, à titre d'avance à la Compagnie des installations maritimes de Bruges, du déficit présumé de l'exploitation du port en 1931.

**

Le problème de la voirie a, comme les années précédentes, préoccupé longuement, Votre Commission du Budget des travaux publics.

Onder de gewone uitgaven, vindt men eenige vermeerderingen welke alleszins gerechtvaardigd zijn :

350,000 fr. voor den Dienst van het Wegenverkeer ;

200,000 fr. voor gendarmeriekazernen

Uw commissie verzet zich echter, eenparig, tegen de vermindering met 11,500,000 fr. hoofdstuk der gemeentewegen, welke bestemd zijn om de plattelandsgemeenten te hulp te komen in het onderhoud van de landbouwwegen. Mocht deze toestand behouden blijven, dan zou men het anders in beginsel uitstekend initiatief betreuren, dat de Regeering twee jaren geleden genomen heeft, toen het bestuur van de gemeentewegen van het Ministerie van Landbouw naar dit van Openbare Werken verlegd werd.

Verder wezen nog aangestipt als verminderingen op de gewone uitgaven, een som van 2,000,000 fr. voor waterbouwkundige werken in de Maasvallei en een van 1,500,000 fr. voor onderhoudswerken in de haven van Nieupoort.

Onder de uitzonderlijke uitgaven, bemerkt men een lange reeks credietverminderingen, buiten deze van 150 miljoen bestemd voor het herstel van de Staatswegen, tengevolge van de overdracht ervan op de Begroeting van Buitengewone ontvangsten en Uitgaven. Het bedrag van deze verminderingen beloopt 30,240,000 fr. Zij hebben o. a. betrekking op werken, gebouwen en monumenten toebehoorende aan den Staat, vergoeding van de schade aangericht door de overstromingen der Schelde, versteviging der dijken, studies en werken aan het kanaal van het Centre, aan het kanaal van Charleroi, aan de Nethen, aan de Dijle, aan den Dender, aan het kanaal van Gent op Ostende, aan het afleidingskanaal van de Leie en aan dit van Roeselare naar de Leie, aan den IJzer, laties en aan de sluizen van de kanalen van Bergen naar Condé en van Pommeroent naar Antoing, verschillende werken aan de kust en op crediet bestemd om tegemoet te komen aan den Dienst der Scheepvaart, hetwelk met 5 miljoen fr. verminderd wordt.

Tegen deze besnoeiingen ten bedrage van 30,240,000 fr. wegen echter eenige vermeerderingen van uitgaven op :

27,250,000 fr. voor de havenwerken van Antwerpen ;

3,780,000 fr. voor werken aan Moervaart, Zuidlede en Durme ;

1,125,000 fr. voor studies, werken en onteigeningen voor het kanaal van Bergen naar Condé ;

225,000 fr. voor studies, werken en onteigeningen voor het kanaal van Passchendaele naar Nieupoort ;

525,000 fr. voor studies, werken en onteigeningen voor het kanaal van Nieupoort naar Veurne ;

225,000 fr. voor studies, werken en onteigeningen voor het kanaal van Veurne naar Bergues ;

100,000 fr. wegens terugbetaling, als voorschot, aan de Maatschappij der Brugsche haveninrichtingen, van het vermoedelijk tekort van de exploitatie der haven in 1931.

**

Even als de vorige jaren, heeft uw Commissie voor de Begroeting van Openbare Werken zich langdurig bezighouden met het wegeenvraagstuk.

Il est évident que les circonstances locales, telles que l'importance et la nature du trafic, facilité d'écoulement des eaux et exposition, voisinage de localités importantes, d'industries spéciales, etc., ainsi que les prix de revient afférents à chaque système, ont une influence énorme dans le choix du revêtement à appliquer sur une section de route déterminée; aussi est-il impossible de fixer à cet égard une règle générale et doit-on prendre une décision spéciale pour chaque cas particulier.

Il est d'ailleurs prudent de ne pas adopter à ce sujet des directives trop générales susceptibles d'être connues du public, car elles ne manqueraient pas de provoquer immédiatement une hausse des prix du procédé recommandé.

C'est l'attitude réservée de l'Administration à cet égard qui a permis d'obtenir dans ces derniers temps un abaissement considérable dans les prix de certains revêtements.

Il est incontestable que le pavage répond le mieux aux exigences du trafic chaque année plus intense de la route moderne; il s'impose réellement dans la traversée et aux abords des agglomérations. Le sacrifice qu'il entraîne est, dans ces cas, largement compensé par sa durée et l'excellent aspect qu'il maintient à la chaussée.

La période de crise que nous traversons réclame un appel aux matériaux du pays; par suite de cette circonstance, les pavés peuvent être actuellement livrés à des prix exceptionnels; il y a lieu pour les pouvoirs publics de profiter de cette situation et ainsi d'éviter le chômage à une catégorie de travailleurs courageux dont 98 p. c. de la production sont destinés à la voirie et à des travaux d'utilité publique. L'Administration aurait tort toutefois d'exiger toujours le pavé du type 14-20: semblable mesure aurait pour résultat inévitable d'en faire hausser considérablement le prix; le rejointement des pavés, procédé éminemment recommandable, facilite l'usage de différents types, telle route par exemple en 13 ou 14 x 20, telle autre, ou même telle section de route, en 12 x 18.

Le rejointement des pavés, c'est-à-dire le remplissage des joints à l'aide d'un mortier à base de bitume, réalise une chaussée vraiment indestructible. Les essais qui ont été faits, à plusieurs reprises et dans différentes régions du pays, de remplissage au mortier de ciment ont échoué en règle presque générale.

Aussi, lorsque la nécessité est reconnue de remplacer dans les joints de pavage le sable par des matériaux qui se laissent moins aisément enlever par le vent, les eaux de surface, le passage trop rapide de véhicules, l'Administration recourt aujourd'hui à un mortier à base de bitume qui constitue ainsi une surface imperméable à l'eau et protégeant mieux la fondation du pavage; outre ces avantages, ce mortier reste élastique pendant longtemps, tandis que le mortier au ciment se brise sous les chocs des véhicules.

C'est toujours le mortier à base de bitume que la Direction des Routes prescrit aujourd'hui pour le remplissage des joints des pavages mosaïqués en petit granit, et l'on s'ac-

Het is blijkbaar dat de plaatselijke omstandigheden, zoals de omvang en de aard van het verkeer, de gemakkelijke afleiding van het water en ligging, de nabijheid van belangrijke plaatsen, van bijzondere industriebedrijven, enz., alsmede de kostprijs van elk stelsel, een ingrijpenden invloed hebben op de keuze van het wegdek, waarmede een bepaald gedeelte van een weg moet bekleed worden: het is dan ook onmogelijk daarvoor een vasten regel te stellen, zoodat voor elk bijzonder geval, een bijzondere beslissing moet genomen worden.

Trouwens, het is geraden in dit verband geen al te strakke richtsnoeren aan te nemen, welke bij het publiek zouden bekend geraken, daar zulks onmiddellijk aanleiding geven zou tot een verhooging in prijs van het aangeprezen procédé.

Dank zij de voorzichtige houding van het Beheer op dit gebied, hebben sommige soorten van wegdek een aanzienlijke prijsdaling ondergaan.

Het is onbetwistbaar dat de bestrating het best beantwoordt aan de eischen van het elk jaar toenemend verkeer op onze moderne wegen; zij is onmisbaar in den doortocht en in de nabijheid van agglomeraties. Wat er aan ten koste gelegd wordt, in dit geval, wordt ruimschoots vergoed door de duurzaamheid en het uitstekend uitzicht die zij aan den steenweg geeft.

In deze tijden van crisis, moeten wij de voorkeur geven aan de materialen uit eigen land; tengevolge van deze omstandigheid, worden de straatsteenen voor het oogenblik tegen buitengewone prijzen geleverd; de Openbare Besturen moeten dan ook van dezen toestand gebruik maken om werk te verschaffen aan een categorie kloekmoedige arbeiders; 98 t. h. toch van de productie is bestemd voor de wegen en voor werken van openbaar nut. Het Beheer zou, evenwel, ongelijk hebben te blijven vasthouden aan den straatsteen van het type 14-20: zulke maatregel zou onvermijdelijk leiden tot een aanzienlijke prijsstijging; het opnieuw voegen van de straatsteenen, een uiterst aanbevelenswaardig procédé, vergemakkelijkt het gebruik van verschillende types, voor dezen weg, bijvoorbeeld 13 of 14x20, voor een anderen of zelfs voor een pand van een weg 12x18.

Het opnieuw voegen van de straatsteenen, 't is te zeggen, het opvullen van de voegen met asphalthoudende mortel, geeft een waarlijk onverwoestbaren steenweg. De proefnemingen welke, herhaaldelijk en in verschillende streken van het land, gedaan werden met cementmortel, hebben bijna in elk geval schipbreuk geleden.

Ook wanneer de noodzakelijkheid wordt ingezien voor de kasseivoegen, het zand te vervangen door materialen die niet zoo gemakkelijk door den wind, door het water van de oppervlakte, door het te snelle rijden van de voertuigen worden weggenomen, gebruikt de administratie thans een teerhoudende mortel die eveneens een voor het water ondoordringbaar oppervlak vormt en beter de grondvesten van den kasseiweg beschermt; bovendien blijft die mortel langen tijd elastisch, terwijl de cementmortel onder de schokken van de voertuigen verbrekt.

Het is altijd de teerhoudende mortel welke het Bestuur van de Wegen tegenwoordig voorschrijft voor het vullen van de voegen der mozaïekbestrating in klein graniet, en het

corde à constater l'excellente tenue des revêtements de l'espace.

En ce qui concerne la signalisation de la voirie de l'Etat, nous avons pu constater combien cette importante question avait retenu tous les soins de l'Administration.

On se souvient de la décision prise par la Direction des Routes de placer, aux carrefours des routes de l'Etat, qui ont reçu un numéro d'itinéraire, des bornes d'angle en béton avec plaques de direction en lave émaillée portant le numéro de la route. Un premier lot d'entreprises relatives à ce placement a été adjugé : il s'étend aux provinces d'Anvers, Brabant et Namur et aux routes n° 2 et 3 dans les provinces de Liège et de Limbourg. Tout récemment viennent d'être mis en adjudication, les travaux correspondants pour les deux Flandres et le Hainaut; semblable travail ne tardera pas, nous a-t-on assuré au Département, dans la province de Luxembourg et dans le reste des provinces de Liège et de Limbourg.

L'Administration a, en outre, décidé de transformer les poteaux indicateurs afin de les rendre plus visibles et mieux lisibles : ces poteaux indicateurs sont ceux des carrefours des routes de l'Etat, ou d'autres routes qui bifurquent avec celles-ci. Un premier groupe d'entreprises, actuellement en cours d'exécution, s'étend aux routes n° 1, 2 et 3 dans les provinces d'Anvers, Brabant, Liège et Limbourg; d'autres entreprises ne tarderont pas. Ces poteaux indicateurs porteront aussi, le cas échéant, une plaque émaillée indiquant le numéro de l'itinéraire auquel appartient la route.

Nous espérons voir bientôt réaliser le nouveau mesurage des routes et le placement de bornes nouvelles, kilométriques et hectométriques, le long de chacun des itinéraires numérotés, comme c'est le cas dans les pays limitrophes; mais, en égard à la nécessité de comprimer les dépenses, la réalisation de ce projet ne nous semble pas très prochain. La rapidité actuelle des moyens de locomotion nous paraît d'ailleurs ne réclamer qu'un mesurage kilométrique bien apparent et en parfait état d'entretien.

Mais il serait à souhaiter que sans plus de retard les administrations provinciales et communales reçoivent des instructions quant à la signalisation de leurs routes; dans la plupart des provinces, elle est vraiment lamentable : à l'occasion de la réparation ou de l'entretien des ces routes des mesures devraient être prises par les autorités supérieures pour en assurer la signalisation; les devis et cahiers de charges devraient uniformément la prévoir et les subsides des pouvoirs publics devraient être calculés en tenant compte de ces travaux. En certains cas peut-être aussi d'anciens poteaux en fer hors d'usage de la voirie de l'Etat pourraient être cédés aux communes et servir à la signalisation de routes souvent d'importance secondaire.

Votre Commission a exprimé le vœu de voir les pouvoirs publics intéressés arrêter sous l'impulsion du Ministère des Travaux Publics un programme de réparation de la voirie communale; aucun travail n'est plus favorable à l'occupation sur place des ouvriers chômeurs ou à peu de distance de leur résidence.

goede uithoudingsvermogen van dit soort straathekleding wordt algemeen erkend.

Wat betreft de signalisatie op de Staatswegen, hebben wij kunnen vaststellen welke zorg de Administratie aan deze belangrijke quaestie besteed

Men herinnert zich nog de beslissing van het Bestuur der Wegen, aan de kruispunten van de Staatsbanen die een richtingsnummer dragen, betonnen hoekpalen te plaatsen met wegwijzersplaten in geëmailleerd lava met het nummer van de baan. Een eerste kavel ondernemingen voor deze plaatsing werd aanbesteed : het gaat over de provinciën Antwerpen, Brabant en Namen, en over de banen 2 en 3 in de provinciën Luik en Limburg. Zoo pas geleden, werden de werken voor de beide Vlaanderen en Henegouwen in aanbesteding gegeven; weldra zal het ook gedaan worden, heeft men ons verzekerd, op het Departement voor de provincie Luxemburg en het overige deel van de provinciën Luik en Limburg.

De Administratie heeft bovendien beslist de wegwijzers te veranderen, om ze meer zichtbaar en leesbaar te maken: het geldt hier de wegwijzers op de kruispunten der Staatsbanen, of andere banen die deze doorkruisen. De eerste ondernemingen die thans worden uitgevoerd, gaan over de banen n° 1, 2 en 3 in de provinciën Antwerpen, Brabant, Luik en Limburg; andere ondernemingen zullen eerlang worden uitgevoerd. Deze wegwijzers zullen ook, waar het noodig is, eene geëmailleerde plaat dragen met aanduiding van het wegnummer waartoe de baan behoort.

Wij hopen dat men weldra zal kunnen overgaan tot de nieuwe meting van de banen en de plaatsing van nieuwe kilometer- en hectometerpalen langs elk van de genummerde wegen, zooals dat gedaan wordt in onze buurlanden; maar gezien de noodwendige inkrimping van de uitgaven, schijnt deze hoop nog verre van verwezenlijkt. De tegenwoordige snelle vervoermiddelen vergen, onzes inziens, slechts eene kilometermeting, goed zichtbaar en goed onderhouden.

Maar het zou wenschelijk zijn dat, zonder verwijl, de provincie- en gemeentebesturen onderrichtingen kregen betreffende de signalisatie van hunne wegen. In het meerendeel der gemeenten is dit ellendig. Wanneer aan deze banen werken van hersteld en onderhoud worden uitgevoerd, zouden maatregelen moeten getroffen worden voor de wegaanduidingen; de plannen en lastkohieren zouden ze telkens moeten voorzien, en de toelagen van de openbare machten zouden moeten berekend worden met inachtneming van deze werken. In sommige gevallen, zouden ook oude niet meer gebruikte ijzeren palen van de Staatsbanen aan de gemeenten kunnen worden afgestaan voor de wegaanwijzingen van minder belang.

Uwe Commissie heeft den wensch uitgedrukt dat de openbare machten, onder aandrang van het Ministerie van Openbare Werken, een programma zouden opmaken voor het herstellen van de gemeentewegen. Geen enkel werk is beter geschikt om aan de werklozen ter plaatse zelf of dicht bij huis arbeid te verschaffen.

Votre Commission s'est vivement émue des économies que le Gouvernement s'est proposé de faire sur le très maigre crédit de 19 millions de francs porté aux budgets précédents pour subsidier ce genre de travaux : par suite des circonstances actuelles, chômage, crise agricole et situation financière particulièrement obérée des communes, ce crédit devrait de 19 millions être au moins quintuplé.

Le Département des Travaux Publics intervient dans l'entretien des chemins communaux par l'octroi des subsides suivants :

1. Chemins agricoles, 80 p. c. des frais de transport des matériaux de rechargement ou 20 p. c. des dépenses effectuées par les communes;

2. Chemins de grande communication, 25 p. c. de la dépense, mais avec restrictions et certaines limites.

Avant la guerre, la voirie communale servait au trafic local ou intercommunal et à l'exploitation des terres. Exceptionnellement, par suite par exemple de l'existence d'établissements industriels, les chemins étaient détériorés de façon extraordinaire; le trafic à longue distance et le transport des matières pondéreuses se faisaient exclusivement par rail.

L'avènement de la traction mécanique a transformé complètement ces conditions pour les routes de la voirie de l'Etat, pour les chemins de grande communication et, dans une moindre mesure, même pour les chemins d'intérêt secondaire.

Le nombre de véhicules automobiles circulant en Belgique, de 20,656 en 1921, a passé à 145,336 en 1929 et ne cesse de progresser.

Les conditions de vie dans les centres agricoles se sont transformées, les échanges deviennent de plus en plus fréquents et les produits qui précédemment étaient transportés par voie ferrée sont amenés sur place ou conduits par route vers les centres de consommation.

Le transport des personnes est assuré, de plus en plus, par les nombreux services d'autobus dont le réseau couvrira sous peu tout le pays.

Cette intensification de trafic n'a pas été sans provoquer pour les chemins de grande communication en particulier, une usure plus qu'anormale.

En l'absence de toutes constatations précises, il est impossible de chiffrer d'une manière approximative l'effet de cette détérioration. On peut toutefois en trouver quelques indices dans le relevé progressif des subsides, bien restreints cependant, des pouvoirs publics pour l'entretien des chemins de grande communication : 310,911 fr. en 1920, puis successivement à 1,071,531 fr., 2,844,370 fr., 3,020,394 fr., et 4,495,401 fr. Il y a lieu de remarquer que la quotité d'intervention a été ramenée à partir de 1926 du tiers au quart des dépenses effectuées.

En établissant, pour une province, la moyenne du coût annuel de l'entretien de quelques chemins de grande communication, on constate que la dépense par kilomètre, qui était de fr. 2,852 en 1921, a passé en 1931 à fr. 6,977.

Les constatations que l'on peut faire dans les diverses régions du pays et les doléances justifiées, tant des usa-

Uwe Commissie is getroffen geweest door de bezuiniging die de Regeering voornemens is te doen ten aanzien van het mager crediet van 19 miljoen van de vorige begrotingen om dit soort werk te steunen; in verband met den heerscheden toestand, werkloosheid, landbouwerisis, en de zeer bezwaarlijke geldelijke toestand van de gemeenten, zou dit crediet ten minste met 19 miljoen moeten vervijfvoudigd worden.

Het Departement van Openbare Werken subsidieert het onderhoud van de gemeentewegen door het verleen van de volgende toelagen :

1. Landbouwwegen, 80 t. h. van de vervoerkosten der materialen die worden overgeladen, of 20 t. h. der werkelijke uitgaven door de gemeenten;

2. Groote verkeerswegen, 25 t. h. van de uitgaven, maar met zekere beperkingen en grenzen.

Vóór den oorlog, dienden de gemeentewegen voor het lokaal of intercommunaal verkeer, en voor de exploitatie van den grond. In zeldzame gevallen werden de wegen, b.v. door het bestaan van nijverheidsinstellingen, buitengewoon beschadigd. Het verkeer op langen afstand, en het vervoer van zware materialen gebeurden uitsluitend per spoor.

De mechanische tractie heeft dat gansch veranderd voor de wegen der Staatsbanen, voor de groote verkeerswegen, en, in mindere mate, zelfs voor de wegen van ondergeschikt belang.

Het getal motorvoertuigen in België, dat 20,656 bedroeg, in 1921, steeg tot 145,336 in 1929, en klimt nog altijd.

De levensvoorwaarden in de landbouwcentrums zijn veranderd; de ruilhandel wordt drukker, en de producten die vroeger met spoor werden vervoerd, worden nu naar de verbruikscentrums aangebracht of weggevoerd langs de wegen.

Het personenvervoer geschiedt meer en meer door talrijke autobusdiensten, waarvan het net zich weldra over het heele land zal uitbreiden.

Dit drukker worden van het verkeer heeft natuurlijk, voor de groote verkeerswegen vooral, meer dan normale sleet moeten meebrengen.

Bij gebrek aan juiste gegevens, is het onmogelijk bij benadering de cijfers op te geven van deze beschadiging. Men kan nochtans eenige aanwijzingen daaromtrent vinden in de opgave van de toelagen, al zijn ze zoo beperkt, van de openbare machten voor het onderhoud van de groote verkeerswegen : 310,911 fr. in 1920; dan achtereenvolgens : 1,071,531 fr., 2,844,370 fr., 3,020,394 fr., en 4,495,401 fr. Merkt daarbij op dat het cijfer van deze toelagen van 1926 af werd teruggebracht van het derde op het vierde der gedane uitgaven.

Wanneer men, voor een provincie, het gemiddeld beloop der jaarlijksche kosten voor het onderhouden van enkele groote verkeerswegen berekent, dan stelt men vast dat de uitgave per kilometer, die 2,852 fr. beliep in 1921, in 1931, 6,977 fr. bereikte.

De vaststellingen die men kan doen in de verschillende streken van het land en de gegronde klachten, zoo-

gers de la route que des administrations communales qui se trouvent chaque année devant un effort financier plus considérable et auquel elles sont dans l'impossibilité de faire face, laissent pressentir le moment où des mesures radicales devront être prises si l'on veut empêcher la destruction du réseau routier des communes. D'autre part, les exigences du trafic automobile sont telles qu'il ne peut plus être question des vieilles méthodes d'entretien par rechargements même cylindrés; par voie de conséquence, des sommes beaucoup plus importantes devront être consacrées à ces travaux.

Il nous a été dit que l'honorable Ministre des Travaux Publics s'occupe actuellement du fonctionnement d'une Commission d'enquêtes qui aura pour mission de se documenter d'une manière exacte sur l'état actuel de la voirie communale et de proposer les remèdes à adopter pour passer à cette situation de plus en plus inquiétante.

En attendant le résultat de ces études, le Département des Travaux Publics faciliterait la solution du problème si, dès maintenant, il augmentait le taux d'intervention, jadis du tiers, aujourd'hui du quart, de la dépense totale. Bien des communes n'hésiteraient pas à entreprendre immédiatement de tels travaux afin d'enrayer le chômage et de lui substituer une dépense productive pour la communauté.

Votre Commission insiste sur les diverses questions et desiderata exposés lors de la discussion des précédents budgets et qui n'ont pas encore été solutionnés, spécialement l'organisation de la police du roulage, l'aménagement de pistes cyclables et de trottoirs pour piétons le long de la voirie d'Etat, etc.

Nous sommes convaincus qu'une bonne police du roulage aboutirait à une diminution considérable d'accidents; l'établissement du permis de conduire avec légère taxe annuelle, par exemple dix francs pour conducteurs d'autos et de cinq francs pour conducteurs de motos, ne serait certainement pas exagérée et compenserait largement la dépense qui résulterait de l'organisation de la police du roulage. Toute infraction constatée par un commissaire des routes donnerait lieu, suivant la gravité du cas, soit à procès-verbal, soit à un simple avertissement, mais les chauffeurs d'autos et de motos, craignant à tout instant d'être pris en flagrant délit de non-observance du règlement routier, s'assagiraient.

Peut-être pourrait-on avantageusement remplacer l'avertissement par une amende de 5, 10 ou 20 francs qui, à l'instar de ce qui se passe sur les chemins de fer, serait perçue par le commissaire des routes lui-même.

D'excellentes initiatives ont été prises récemment par l'honorable Ministre des Travaux Publics et par son Département, et il y a lieu de les en féliciter: telle la création de l'Office de la Circulation routière.

Auparavant, deux services ressortissant du Département des Travaux Publics s'occupaient, mais en ordre dispersé, des questions relatives à la circulation routière: l'Admi-

wel van diegenen welke de wegen gebruiken als van gemeentebesturen, die ieder jaar, voor hogere financiële uitgaven staan, waaraan zij onmogelijk het hoofd kunnen bieden, laten voorzien dat men, op zeker oogenblik, radicale maatregelen zal moeten nemen, zoo men de vernieling van het wegennet der gemeenten wil verhinderen. Anderzijds, zijn de eischen van het motorverkeer van zulken aard, dat er geen sprake meer kan zijn van de oude onderhoudsmethodes door middel van aanvulsel, zelfs met walschen gehard; dienvolgens zullen veel hogere sommen besteed worden aan die werken.

Men heeft ons gezegd dat de achtbare Minister van Openbare Werken zich thans bezighoudt met de werkregeling van een onderzoekscommissie die gelast is nauwkeurige inlichtingen in te winnen over den huidige toestand van de gemeentewegen en oplossingen voor te stellen tot het verhelpen van dien steeds meer onrustwekkenden toestand.

In afwachting van de uitslagen van dit onderzoek, zou het Departement van Openbare Werken de oplossing van het vraagstuk vergemakkelijken indien het, van nu af, het beloop van zijn aandeel, in de kosten verhoogde, dat vroeger een derde, thans een vierde van de gezamenlijke uitgave bedroeg. Vele gemeenten zouden niet aarzelen dadelijk zulke werken te ondernemen, ten einde de werkloosheid te bestrijden en in de plaats er van een voor de gemeenschap productieve uitgave te stellen.

Uwe Commissie legt nadruk op de verschillende vraagstukken en desiderata uiteengezet tijdens de bespreking van de voorgaande begroting en die nog niet werden opgelost, voornamelijk de inrichting van de verkeerspolitie, de inrichting van wielrijders- en voetgangerspaden langs de Staatswegen, enz.

Wij zijn er van overtuigd dat een goede verkeerspolitie ons zeker een groote vermindering van het getal ongevallen zou bezorgen; de invoering van het rijbewijs met lichte jaarlijksche taxe, bijvoorbeeld tien frank voor de automobielen en vijf frank voor de motorrijwielen, zou stellig niet overdreven zijn en zou ruim de uitgave voor de inrichting der wegenpolitie vergoeden. Iedere overtreding, vastgesteld door een wegencommissaris zou, volgens den ernst van het geval, aanleiding geven, hetzij tot een proces-verbaal, hetzij tot een eenvoudige verwittiging, doch de automobiel- en motorrijwielbezitters, zouden op ieder oogenblik vreezen te worden betrapt bij het overtreden van het wegenreglement en zouden dan ook wijzer worden.

Misschien ware het goed de waarschuwing te vervangen door een boete van 5, 10 of 20 frank die, naar het voorbeeld der spoorwegen, door den wegencommissaris zelf zou geïnd worden.

De achtbare Minister van Openbare Werken voerde herhaaldelijk, in den laatsten tijd, uitstekende maatregelen in en men moet er hem en zijn Departement voor gelukwenschen. Wij vermelden namelijk de oprichting van den dienst voor het wegenverkeer.

Vroeger, werden twee diensten, afhangende van het Departement van Openbare Werken, afzonderlijk gelast de vraagstukken te regelen, betrekking hebbende op het

nistration de la Voirie communale et la Direction générale des Routes. Il était de bonne administration de coordonner l'activité de ces deux services et de jeter une passerelle entre eux en créant un Office de la Circulation routière, dont l'activité s'étendra à toutes les routes, qu'elles soient de l'Etat, de la Province ou des Communes.

Cet Office fonctionne déjà actuellement, mais son existence n'est pas encore consacrée par arrêté royal, celui-ci cependant ne devant plus tarder. Il aura dans ses attributions, suivant les renseignements que nous avons pu obtenir :

- 1) Les mesures administratives concernant la législation sur le roulage et la circulation;
- 2) La rédaction et l'interprétation des règlements généraux sur la police de roulage;
- 3) Le contrôle de l'application des règlements généraux sur la matière;
- 4) La rédaction des instructions générales destinées aux agents chargés de la police de roulage et de la circulation;
- 5) La documentation relative à la législation, la réglementation et la jurisprudence en cette matière;
- 6) Les instructions relatives à l'uniformisation de la circulation routière, tant urbaine que rurale;
- 7) L'examen des recours en grâce pour contravention aux règlements sur la police du roulage et de la circulation;
- 8) La délivrance des plaques d'immatriculation pour véhicules automoteurs, de permis internationaux de route, de licences de circulation, de plaques spéciales pour garagistes et véhicules à l'essai;
- 9) La tenue d'un Répertoire général des propriétaires de véhicules automoteurs circulant dans le Royaume;
- 10) La création d'une station d'essai pour appareils avertisseurs, phares, indicateurs de direction sur véhicules, freins, bandages, signaux optiques, etc.;
- 11) La propagande en vue de l'éducation des usagers de la route.

L'activité du nouvel organisme s'est déjà fait sentir; c'est lui qui prépara les arrêtés royaux du 1^{er} juillet et du 17 septembre 1931 solutionnant plusieurs de ces questions.

Notons aussi comme initiatives récentes prises par le Ministère des Travaux publics l'Office central d'épuration des eaux de rivières.

Les travaux de cette Commission ont abouti à cette conclusion qu'il faut coordonner l'action des diverses administrations qui ont à agir dans le domaine de l'épuration

wegenverkeer, het beheer van de gemeentewegen en het algemeen bestuur der wegen. Het lag in de lijn van een goed beheer, de werkzaamheden van beide diensten te coördineren en een dienst voor het wegenverkeer tussen beide op te richten, waarvan de bevoegdheid zich zal uitstrekken tot al de wegen van den Staat, de Provinciën of de Gemeenten.

Deze dienst werkt nu reeds, doch zijn bestaan is nog niet door een Koninklijk besluit bekrachtigd; dit laatste zal nochtans niet lang niet meer uitblijven. Volgens de inlichtingen die wij konden bekomen zal zijn bevoegdheid het volgende omvatten :

- 1° De bestuursmaatregelen in verband met de wetten op het vervoer en het verkeer;
- 2° Het opmaken en het interpreteren van de algemeene reglementen op de verkeerspolitie;
- 3° De controle over de toepassing van de desbetreffende algemeene reglementen;
- 4° Het opmaken van de algemeene onderrichtingen bestemd voor de agenten belast met de vervoers- en verkeerspolitie;
- 5° De documentatie betreffende de wetten, reglementen en rechtspraak te dezer zake;
- 6° De onderrichtingen betreffende het eenvormig maken van het wegenverkeer, in de stad en op het platteland;
- 7° Het onderzoek van de voorzieningen in genade, voor overtreding van de reglementen op de vervoers- en verkeerspolitie;
- 8° Het afleveren van inschrijvingsplaten voor autovoertuigen, van internationale wegverlofbrieven, van verkeersvergunningen, van bijzondere platen voor garagehouders en proefwagens;
- 9° Het bijhouden van eene algemeene lijst van bezitters van autovoertuigen in het Rijk;
- 10° Het oprichten van een proefstation voor waarschuwingstoestellen, lichtpalen, wegaanwijzers voor voertuigen, remmen, banden, optische signalen, enz.;
- 11° De propaganda met het oog op de opvoeding der weggebruikers.

Het nieuw organisme deed reeds zijn invloed gevoelen : het heeft de Koninklijke besluiten van 1 Juli en van 17 September 1931 voorbereid, waardoor aan verscheidene dezer punten een oplossing werd gegeven.

Merken wij insgelijks aan, onder de initiatieven door het Ministerie van Openbare Werken genomen : het Centraal Bureau voor de Reiniging der rivierwaters.

De werkzaamheden van deze Commissie hebben tot dit besluit geleid, dat de werking van de verschillende besturen welke op het gebied van de reiniging van de waters

des eaux, en créant au Ministère des Travaux Publics un Bureau central d'études dont la mission consistera à faire une enquête sur la pollution des eaux, à découvrir les causes de cette pollution, notamment en s'adressant aux services existant dans les divers départements et en faisant procéder à des analyses dans leurs laboratoires. Ce travail préliminaire accompli, l'Office central d'épuration des eaux de rivière sera à même de préparer et de proposer les mesures de réglementation qui s'imposent.

L'Office sera complété par un comité directeur composé des délégués des départements ministériels intéressés. Il doit être rattaché au Ministère des Travaux Publics parce que ce département dispose, le long des voies navigables, d'un nombreux personnel de surveillance.

Notons encore la création de laboratoires d'hydraulique, actuellement à l'étude au Département et dont l'utilité doit être soulignée.

Dans tous les pays où s'exécutent des travaux hydrauliques importants, la nécessité a été reconnue de procéder dans les laboratoires spécialement aménagés à cet effet, à des essais préalables sur modèles qui reproduisent, à une échelle réduite, les phénomènes tels qu'ils se dérouleront dans les ouvrages en grandeur naturelle.

Méthodiquement conduits, ces essais permettront, non seulement d'étudier ces phénomènes en détail mais aussi de déterminer, à peu de frais, les meilleurs dispositifs à assigner aux ouvrages hydrauliques dont on projette l'exécution et de réduire leur coût au strict minimum.

Au XV^e Congrès international de la Navigation, tenu à Venise en septembre 1931, la question des laboratoires d'hydraulique figurait au programme des discussions et a donné lieu à des contributions remarquables de la part de techniciens éminents du monde entier.

Disons en passant, à l'honneur de nos compatriotes, que ce Congrès, comme les précédents d'ailleurs, a été organisé sous les auspices de l'Association internationale permanente des Congrès de Navigation, dont le Bureau exécutif est belge et dont le siège est fixé au Ministère des Travaux Publics, à Bruxelles. Inauguré en présence de S. M. le Roi d'Italie, ce Congrès eut un succès retentissant.

..

Le temps très court qui nous a été donné pour la rédaction de ce rapport n'a pas permis à votre Commission de se rendre compte des travaux terminés ou à effectuer en divers points du pays.

Si dans les Flandres nos grand'routes laissent encore beaucoup à désirer, il faut reconnaître pourtant qu'au littoral la situation s'est considérablement améliorée. On a réfectionné et élargi les routes de Bruges à Blankenberghe

werkzaam zijn, in onderling verband moet gebracht worden, door bij het Ministerie van Openbare Werken een Centraal Studiebureau in te richten, waarvan de taak zou bestaan in het instellen van een onderzoek naar de verontreiniging van de waters, in het opsporen van de oorzaken van deze verontreiniging, vooral door zich te wenden tot de diensten welke in de verschillende departementen bestaan en door middel van ontledingen in hun laboratoria. Eens dit voorafgaande werk gedaan zijnde, zal het Centraal Bureau voor de Reining der rivierwaters in staat zijn de noodige reglementeringsmaatregelen voor te bereiden en voor te stellen.

Het Bureau zal aangevuld worden door een Bestuurscomité samengesteld uit afgevaardigden van de betrokken ministerieele departement. Het moet gehecht worden aan het Ministerie van Openbare Werken, dewijl dit departement, langs de bevaarbare waterwegen, over een talrijk toezichtpersoneel beschikt.

Noteeren wij nog de oprichting van waterbouwkundige laboratoria welke op het Departement bestudeerd worden en wier nut niet uit het oog mag worden verloren.

In al de landen waar belangrijke werken van waterbouwkunde worden uitgevoerd, heeft men de noodzakelijkheid ingezien van, in daartoe speciaal ingerichte laboratoria, voorafgaande proefnemingen te doen op modellen die, op een verkleinde schaal, de verschijnselen weergeven, zoals die zich in de kunstwerken op natuurlijke grootte zullen voordoen.

Wanneer die proefnemingen methodisch worden geleid, zullen zij niet alleen toelaten van die verschijnselen in hun onderdeelen te bestudeeren, maar ook, met weinig onkosten, de beste dispositieven te bepalen, welke moeten gegeven worden aan de waterbouwkundige werken wier uitvoering ontworpen is, en hun onkosten tot het minimum te verminderen.

Op het XV^e Internationaal Congres voor Zeevaart, gehouden te Venetië in September 1931, stond de quaestie van de waterbouwkundige laboratoria op het programma der besprekingen en heeft aanleiding gegeven tot merkwaardige bijdragen vanwege uitstekende technici uit gansch de wereld.

Zeggen wij, terloops, ter eere van onze landgenooten, dat dit Congres, evenals de voorgaande trouwens, werd ingericht onder de bescherming van de Bestendige internationale vereeniging voor de scheepvaartcongressen, waarvan het uitvoerend bureau Belgisch is en de zetel gevestigd werd in het Ministerie van Openbare Werken, te Brussel. Dit congres, geopend in het bijzijn van den Koning van Italië, oogstte klinkenden bijval.

..

De zeer korte tijd die ons werd overgelaten om dat verslag op te maken, heeft het uwe Commissie niet onmogelijk gemaakt zich rekenschap te geven van de werken die voltooid zijn of nog aangevat moeten worden in de verschillende deelen van het land.

Indien in Oost- en West-Vlaanderen de groote wegen nog veel te wenschen overlaten, dan moet men nochtans erkennen dat de toestand aan de zeekust veel verbeterd is. Men heeft de wegen van Brugge op Blankenberghe en van

et de Bruges à Wenduine, comme aussi celles de Furnes à La Panne et d'Adinkerke à La Panne; on est occupé en ce moment à construire entre Bruges et Ostende — over Vijfwegen — van een prachtige steenweg met cementbekleding die 8,50 meter breed zal zijn; deze weg wordt waarschijnlijk reeds den volgenden Zomer voor het verkeer geopend. Men heeft het laatste gedeelte voltooid, naar het Oosten toe, van den Koningsweg die, langs de zeekust, al onze badplaatsen moet vereenigen; dit gedeelte verbindt Heyst en Knokke en omvat een dubbelen steenweg met tarmacbekleding; hij is 6 meters breed in beide richtingen. Men heeft insgelijks door een dubbelen steenweg met cementbekleding, den weg die langs de zee ligt tusschen Ostende en Westende, met la première de ces routes, c'est-à-dire celle du littoral, jusqu'à Lombartzijde.

Mais il importe de ne pas en rester là : à partir de l'Yser, on ne dispose, à proximité de la mer, que d'une route vicinale étroite, à tracé sinueux et en mauvais état; les populations réclament le prolongement de la route du littoral jusqu'à La Panne et vers la France, et ils ont raison; il est indispensable en effet d'assurer une liaison entre toutes nos stations balnéaires, par une route large et commode, mettant les terres en valeur, favorisant le tourisme et attirant chez nous le villégiateur étranger. Le prolongement de cette route littorale exigera la construction d'un pont sur le chenal de l'Yser, en aval de Nieuport, si l'on veut éviter le grand détour par la Ville de Nieuport. Il faudra veiller à sauvegarder le cadre superbe des dunes qui existent encore dans cette région.

Quant aux Ardennes, deux points importants ont retenu l'attention de votre Commission : la nécessité de construire bientôt la route de Liège à Tilff par la vallée de l'Ourthe, pour assurer un meilleur accès de Maestricht par Liège vers les Ardennes; ensuite l'urgence de classer dans la voirie de l'Etat la route intercommunale de Laroche à Houffalize, par Berisménil, seul moyen d'accès au site imposant du Hérou et au confluent des deux Ourthes.

Dans la province de Namur, la réfection de la voirie de l'Etat se poursuit sans trêve : 563 kilomètres, soit environ les 8/10^{es} du réseau, sont construits en revêtements neufs, mais l'entretien annuel coûtera environ 10 à 12 millions de francs. Au cours de l'année 1932, 3,000,000 de mètres carrés seront enduits partiellement par les régies déjà installées dans la province, partiellement par voie d'entreprises publiques. Dès 1933, les trois régies de Namur, Beauraing et Philippeville seront à même d'exécuter tous les enduits de leurs circonscriptions. La construction d'une passerelle sur la Meuse, destinée à relier Anseremme au faubourg de Neffe (Dinant) est demandée avec insistance. Il conviendrait aussi que soit décrétée la reprise par l'Etat d'un tronçon de route situé entre Walcourt et Silenrieux.

En suite de questions posées par des Membres de la Commission, l'honorable Ministre des Travaux Publics a bien voulu répondre :

Brugge en Wenduine evenals die van Veurne op De Panne en van Adinkerke op De Panne, verruimd en hersteld; men moment à construire entre Bruges et Ostende, par Vijfwegen, une magnifique chaussée de 8 m. 50 de largeur, en béton de ciment; cette chaussée pourra sans doute être mise en service dès l'été prochain. On a construit le dernier tronçon, vers l'Est, de la route royale qui doit relier entre elles, le long du littoral, toutes nos stations balnéaires; ce tronçon s'étend entre Heyst et Knokke et présente au roulage une double chaussée de 6 mètres de largeur, pour la majeure partie en tarmac. On a également relié, par une chaussée double en béton de ciment, la route longeant la mer entre Ostende et Westende, à celle d'Ostende à Nieuport, sur le territoire de Westende, et l'on prolonge bien van Oostende op Nieuwpoort, op het grondgebied van Westende, verbonden en men verlengt den eersten dezer wegen d. i. den weg langs de zeekust, tot Lombartzijde.

Maar daarbij mag het niet blijven : van aan den IJzer beschikt men in de nabijheid der zee, slechts over een engen, kronkelenden buurtweg, welke in slechten staat verkeert; de bevolking vraagt terecht dat de kunstweg zou verlengd worden tot De Panne en verder naar Frankrijk toe; inderdaad, al onze badsteden zouden ondereen moeten verbonden zijn door een breeden en ruimen weg, wat de gronden in waarde zou doen vermeerderen, het toerisme in de hand zou werken en de vreemde badgasten zou aantrekken. De verlenging van dezen kustweg zal het bouwen van een brug noodig maken over de geul van den IJzer, stroomafwaarts Nieuwpoort, indien men den langen omweg langs de stad Nieuwpoort wil vermijden. Men zal nochtans erover moeten waken, dat de prachtige duinen welke nog in de streek bestaan, bewaard blijven.

Wat de Ardennen betreft, hebben twee belangrijke punten de aandacht van uwe Commissie gevestigd : de noodzakelijkheid zonder uitstel den weg aan te leggen van Luik naar Tilff, langs de Ourthevallei, ten einde een beteren toegang van Maestricht over Luik naar de Ardennen te verzekeren; vervolgens zonder verwijl de intercommunale baan van Laroche naar Houffalize over Berisménil, eenigen toegangsweg tot de prachtige streek van de Hérou en de samenvloeiing van beide Ourthen, in de Staatswegen op te nemen.

In de provincie Namen, wordt de herstelling van de Staatswegen onverpoosd voortgezet : 563 kilometer, hetzij ongeveer de 8/10^{es} van het net, heeft een nieuw dek gekregen, maar het onderhoud zal jaarlijks 10 à 12 miljoen kosten. In den loop van 1932, zullen 3,000,000 vierkante meters bedekt worden, deels door de overheidsbedrijven welke reeds in de provincie bestaan, deels door openbare ondernemingen. Van af 1933, zullen de drie overheidsbedrijven van Namen, Beauraing en Philippeville in staat zijn gansch de bedekking in hun omschrijvingen uit te voeren. Het bouwen van een voetgangersbrug, tusschen Anseremme en Neffe, buitenwijk van Dinant, wordt door de bevolking met aandrang gevraagd. Het zou insgelijks passen dat de overname door den Staat werd verordend van een baanvak gelegen tusschen Walcourt en Silenrieux.

Ten gevolge van vragen door leden van de Commissie gesteld, heeft de achtbare Minister van Openbare Werken geantwoord als volgt :

I. — Mesures prises pour protéger les régions voisines de l'Escaut contre les inondations.

Les travaux aux digues des polders de Krankeloon, Melsele et Real seront encore mis en adjudication cette année.

Les travaux aux digues du polder de Hoboken seront terminés prochainement. Ils auront pour conséquence de mettre cette région industrielle au sud d'Anvers à l'abri des inondations pour les marées les plus hautes connues.

Les travaux aux digues du Ruypenbroek polder, le long du Rupel, sont sur le point d'être terminés.

L'Etat est intervenu, par voie de subside, à concurrence de 50 p. c., dans les travaux effectués aux digues des polders de Heffen, Oostwillebroeck, Heyndonck et Blaasvelt. Ces travaux sont en cours.

Toutes les digues de la rive gauche de l'Escaut, entre l'embouchure de la Durme et l'amont de Termonde, y compris les digues de la commune de Zele, sont renforcées et exhaussées ou en voie de l'être.

Pour une grande partie de ces digues, l'Etat s'est substitué aux organismes propriétaires pour effectuer lui-même les travaux, sous réserve d'en réclamer ultérieurement le remboursement, déduction faite du subside de 50 p. c.

Des subsides ont été accordés, en outre, aux communes, wateringues, polders et particuliers qui effectuaient eux-mêmes les travaux.

Les travaux d'exhaussement des digues en amont de Schoonaerde sont poursuivis.

Ceux en aval du passage d'eau de Schellebelle et en aval du pont de Uytbergen sont en exécution. Ceux à Quatrecht seront mis en adjudication prochainement.

II. — Plan prévu pour l'assèchement des polders de la Flandre Orientale.

L'étude des travaux d'assèchement des wateringues des Isabelles et Ecluse Noire, sises à l'Ouest du canal de Gand à Terneuzen se poursuit d'après le plan-programme esquissé ci-après :

a) Réorganisation complète de tous les moerwatergangen des deux wateringues, de façon à assurer en tous points de ces wateringues un niveau d'eau maximum compatible avec la topographie des lieux;

b) Création d'une large communication entre le canal Léopold et le bassin d'attente de cette écluse de façon à amener, sous les niveaux convenables, les eaux de la moitié-ouest de la wateringue des Isabelles devant ce bassin d'attente;

c) Installation d'une station de pompage en amont de l'écluse des Isabelles.

Le coût total de ces travaux est évalué à 5 millions; le montant de l'intervention du Gouvernement sera fixé ultérieurement;

III. — Réservoirs à prévoir pour parer aux crues de l'Escaut.

La question de l'établissement de réservoirs d'emmagasinement des crues du bassin maritime de l'Escaut con-

I. — Maatregelen getroffen om de aanliggende streken van de Schelde tegen watersoed te beschermen.

De dijkwerken van de Polders te Krankeloon, Melsele en Real worden nog dit jaar aanbesteed.

De dijkwerken van den Polder te Hoboken zijn eerlang voltooid. Zij zullen als gevolg hebben van deze nijverheidsstreek bezuiden Antwerpen tegen de hoogst gekende getijden te beschutten.

De dijkwerken van den Ruypenbroekpolder, langs de Rupel, zijn zoo goed als voltooid.

De Staat is geldelijk tussenbeide gekomen, ten beloope van 50 t. h., in de dijkwerken door de polders van Heffen, Oost-Willebroeck, Heyndonck en Blaasvelt uitgevoerd. Die werken zijn nog aan den gang.

Al de dijken van den linker Scheldeoever, tussen de monding der Durme en stroomopwaarts Dendermonde, met inbegrip van de dijken der gemeente Zele, werden reeds versterkt en aangehoogd ofwel zijn die werken aan den gang.

Voor een groot gedeelte van die dijken, heeft de Staat zich in de plaats gesteld van de eigenaarsorganismen om zelf de werken uit te voeren, onder voorbehoud van later daarvan terugbetaling te eischen, mits aftrek van de toelage van 50 t. h.

Daarenboven, werden toelagen verleend aan de gemeenten, wateringuen, polders en particulieren die zelf de werken hebben uitgevoerd.

De aanhoogingswerken van de dijken stroomopwaarts van Schoonaerde, worden voortgezet.

Die stroomafwaarts van de overzetplaats van Schellebelle en stroomafwaarts van de brug van Uytbergen zijn aan den gang. Die te Quatrecht worden eerlang aanbesteed.

II. — Plan voorzien voor de drooglegging der polders van Oost-Vlaanderen.

De studie voor drooglegging der Isabelle- en Zwarte-Sluiswateringen, gelegen ten westen van de vaart van Gent op Terneuzen, wordt voortgezet volgens het volgend plan :

a) Volledige herinrichting van al de moerwatergangen van beide wateringuen, zoodat op al de punten van die wateringuen een maximum-waterpeil wordt verzekerd, in overeenstemming met de plaatselijke topographie;

b) Aanlegging van een breeden verkeersweg tussen de Leopoldsvaart en het wachtbekken van die sluis, zoodat, onder behoorlijke hoogten, de wateren van de waterheft der Isabelle-watering tot vóór dit wachtbekken worden aangevoerd;

c) Oprichting van een pompstation stroomopwaarts van de Isabelle-sluis.

De gezamenlijke kosten van die werken worden geraamd op 5,000,000 fr. Het tusschenkomend aandeel van den Staat zal later worden vastgesteld.

III. — Overlaten om de overstromingen van de Schelde te keer te gaan.

De quaestie van het inrichten van overlaten om het overtollig bijwater van de Zeeschelde op te vangen, is een

stitue un problème technique tout nouveau, nécessitant des études minutieuses forcément longues et des expériences hydrauliques très délicates.

Il n'est donc pas encore possible, dans le stade actuel des études, de présenter un projet complet.

Votre Commission, sous réserve de ces observations et de ces renseignements, propose à la Chambre de voter le budget du Ministère des Travaux Publics tel qu'il est arrêté par le Gouvernement.

Le Rapporteur,

E. DE PIERPONT.

Le Président,

MAX HALLET.

gaansch nieuw technisch vraagstuk het welk grondige en onvermijdelijk lange studies en zeer ingewikkelde waterbouwkundige proefnemingen noodig maakt.

Het is, bijgevolg, nog niet mogelijk, bij den huidige stand van de studies, een volledig ontwerp voor te leggen.

Onder voorbehoud van deze opmerkingen en inlichtingen, stelt uwe Commissie aan de Kamer voor de begroting van het Ministerie van Openbare Werken goed te keuren, zooals zij door de Regeering opgemaakt werd.

De Verslaggever,

E. DE PIERPONT.

De Voorzitter,

MAX HALLET.