

SÉNAT DE BELGIQUE

RÉUNION DU 15 JANVIER 1956.

Rapport de la Commission des Travaux publics chargée d'examiner le budget du Ministère des Travaux publics et de la Résorption du chômage pour l'exercice 1936.

(Voir les n^{os} 4-IX, 32 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 17, 18 et 19 décembre 1935).

BELGISCHE SENAAT

COMMISSIEVERGADERING VAN 15 JANUARI 1956.

Verslag uit naam van de Commissie van Openbare Werken belast met het onderzoek van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en Werkverschaffing voor het dienstjaar 1936.

(Zie de n^{rs} 4-IX, 32 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 17, 18 en 19 December 1935).

Présents : MM. le baron BOËL, président ; BERNAERTS, BERNARD, DE NAUW, DE SAVOYE, HANS, JOACHIM, LALEMAND, LAMMERTYN, LANTMEETERS, LONGVILLE, OHN, VANDEWIELE, VAN VLAENDEREN et VAN BELLE, rapporteur.

SOMMAIRE:

	PAGES
1. Introduction	I
2. Nos routes	2
3. La résorption du chômage	7
4. La surveillance des travaux	9
5. Le reclassement des routes	10
6. La sécurité sur les routes	11
7. Les plantations d'arbres	13
8. Le tourisme	14
9. Le service des voies hydrauliques	16
10. Les bâtiments de l'État	16
11. Personnel en disponibilité	17
12. Conclusions	17

Introduction.

MADAME, MESSIEURS,

Les membres de votre Commission ont toujours pensé qu'il serait plus logique de discuter à la fois le budget ordinaire des Travaux Publics et le Budget des recettes et dépenses extra-

INHOUD:

	BLADZ.
1. Inleiding	I
2. Onze wegen	2
3. De werkverschaffing	7
4. Het toezicht op de werken	9
5. De herklasseering der wegen	10
6. De veiligheid op de wegen	11
7. De beplantingen	13
8. Het toerisme	14
9. De dienst der waterwegen	16
10. De Staatsgebouwen	16
11. Personeel in beschikbaarheid	17
12. Besluit	17

Inleiding.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De leden uwer Commissie waren steeds van meening dat het logischer ware de gewone begroting van Openbare Werken samen met die der Buitengewone ontvangsten en uitga-

ordinaires; il est en effet bien difficile sinon impossible, de marquer les points de séparation d'une façon précise. Le budget ordinaire comporte, en effet, les traitements et frais d'administration d'un personnel qui dressera les plans et devis des travaux prévus au Budget extraordinaire pour le compte du Département; il en surveillera également l'exécution et il comprend des travaux de redressement et de reconstruction des routes, dont une partie serait vraisemblablement mieux à sa place au budget ordinaire.

Au cours des discussions dans les deux Chambres, on retrouve cette confusion des budgets, les interpellations au sujet de l'entretien ou de la reconstruction des routes s'y mêlent à l'établissement de routes nouvelles. Pour tous les travaux, la même constatation doit être faite.

Les membres de la Haute Assemblée ne s'étonneront donc pas de trouver dans ce rapport des observations au sujet de travaux prévus au budget extraordinaire, qu'il est matériellement impossible de séparer du budget ordinaire.

Nos routes.

Le problème des routes doit incontestablement être examiné dans son ensemble. Le Gouvernement actuel a marqué fortement sa volonté de travailler au redressement économique du pays en portant des sommes importantes en prévision de dépenses.

Au budget ordinaire nous relevons :

Art. 27, 1^o. — 66,900,000 fr. contre / *tegen* 55,000,000 en / *in* 1935.

Art. 27, 2^o. — 7,500,000 — 7,000,000 — 1935.

Art. 27, 11^o. — 5,600,000 — 3,023,125 — 1935 (subside
aux communes — *toelagen aan de gem.*)

Soit / *Zegge* 80,000,000 fr. contre / *tegen* 65,023,125 fr. en / *ib* 1935
ou une augmentation de 15,000,000 de francs — *of een verhooging met 15 mil-*
lioën frank.

ven te bespreken; het is inderdaad zeer moeilijk zooniet onmogelijk duidelijk de grenzen tusschen beide te trekken. De gewone begrooting bedraagt inderdaad de wedden en bestuurskosten van een personeel dat de plans en bestekken opmaakt van de werken op de buitengewone begrooting voor rekening van dit Departement voorzien; deze houdt toezicht over hunne uitvoering en bedraagt werken van rechtekking en herbouw van wegen waarvan een gedeelte allicht beter op zijn plaats ware bij de gewone begrooting.

Bij de handeling in beide Kamers worden steeds deze begrootingen verward en de interpellaties over het onderhoud of den herbouw van wegen handelen tevens over den aanleg van nieuwe wegen. Deze vaststelling geldt voor al de werken.

De leden der Hooge Vergadering zullen niet verwonderd zijn in dit verslag aanmerkingen te lezen over werken op de buitengewone begrooting voorzien, welke het stoffelijk onmogelijk is van de gewone begrooting te onderscheiden.

Onze wegen.

Het wegvraagstuk moet beslist in zijn geheel worden behandeld. De huidige Regeering heeft haar voornemen te kennen gegeven het economisch herstel van het land te bevorderen met belangrijke bedragen daarvoor te voorzien.

Op de gewone begrooting vinden wij:

L'effort est incontestablement méritoire; il doit permettre d'assurer un meilleur entretien de nos routes. Nous nous permettons cependant de faire observer que nous sommes loin encore de réaliser l'effort indispensable pour assurer un entretien complet et régulier de nos routes.

L'Exposé des Motifs du projet de loi instituant un deuxième fonds spécial et temporaire des routes « Session 1932-33 » signale à la page 6 que : « Le Département des Travaux Publics estime que le crédit annuel d'entretien devrait être fixé au moins à 125,000,000 de francs par an. »

Le Ministre des Travaux Publics ne disposera même pas des deux tiers de la somme estimée nécessaire par son Département pour l'entretien des routes. L'effort qui reste à faire est donc encore très appréciable et nous y attirons l'attention particulière du Gouvernement.

Dans son rapport sur le Budget de 1932, notre regretté collègue, M. Lebon, rappelait : (page 2) « Au cours des débats engagés lors du précédent budget, le Ministre des Travaux Publics déclarait, suivant des estimations de son Département, qu'à partir de 1932 il resterait à exécuter des *réfections routières* à concurrence d'une somme de : 1,173,367,180 francs. »

» Du train dont vont les choses, nous en avons encore pour 12 années, c'est-à-dire que nous allons à la faillite des routes, car avant l'échéance du terme d'exécution, une bonne partie de ce qui fut fait avant ou même depuis 1928, *sera usé et à refaire.* »

C'est avec raison que notre regretté Collègue jettait à ce moment un cri d'alarme.

Les réponses faites par M. le Ministre, aux questions posées par la Commission, prouvent que le Département ne

Dit is beslist een lofwaardige poging; zij moet een beter onderhoud onze wegen verzekeren. Wij zijn zoo vrij evenwel te doen opmerken dat wij nog verre zijn van de onmisbare inspanning om het volledig en regelmatig onderhoud onze wegen te verzekeren.

De Memorie van Toelichting van het wetsontwerp waarbij een tweede bijzonder en tijdelijk wegfonds wordt ingesteld (zitting 1932-1933) zegt op blz. 6 : « Het Departement van Openbare Werken acht dat het jaarlijksch krediet voor onderhoud op ten minste 125,000,000 frank moet worden geraamd. »

De Minister van Openbare Werken zal zelfs niet over de twee derden beschikken van de som welke zijn Departement noodig acht voor het onderhoud der wegen. Nog een zeer aanzienlijke inspanning moet worden gedaan en daarop roepen wij de aandacht van de Regeering.

In zijn verslag over de begrooting van 1932, schreef onze betreurde collega, de heer Lebon, op bladzijde 2 : « Tijdens de behandelingen van de vorige begrooting verklaarde de Minister van Openbare Werken, volgens ramingen van zijn Departement, dat, vanaf 1932, er voor een bedrag van 1,173,367,180 frank herstellingswerken aan de wegen uit te voeren bleven.

» Zooals de zaken nu gaan, hebben wij er nog voor twaalf jaar, dat wil zeggen dat wij den ondergang van onze wegen tegemoet loopen want vóór het verstrijken van den uitvoeringstermijn, zal een goed deel van wat vóór of zelfs sedert 1928 werd uitgevoerd, *versleten en te herdoen zijn.* »

Terecht slaakte onze betreurde collega alsdan een alarmkreet.

De antwoorden van den Minister op de vragen der Commissie bewijzen dat het Departement geen voldoende docu-

possède pas une documentation suffisante sur les dépenses effectuées pour chacune des routes, ni pour chaque système de construction.

Cependant, si l'on veut résoudre le problème des routes dans les meilleures conditions, il faut absolument que le Département établisse, par une documentation sérieuse, approfondie et précise, non seulement le coût d'une route par kilomètre, mais aussi la durée de cette route suivant les matériaux employés et les frais d'entretien qui incombent pour chaque système.

Si cela n'est pas réalisé, il faut travailler à l'aveuglette, au hasard des circonstances et des demandes plus ou moins pressantes des fournisseurs des différents matériaux.

Nous émettons le vœu de voir le Département s'outiller pour pouvoir donner les renseignements demandés par la Commission; ce sera pour le Ministre un baromètre très précieux pour les adjudications futures.

Notre Collègue, M. Pierlot, écrivait au sujet du réseau routier, à la page 12 de son rapport sur le Budget extraordinaire de 1934 : « Mais il est bien entendu qu'une fois le réseau routier restauré il ne peut être question de le laisser retomber dans l'état d'usure qui exigerait une nouvelle réfection à charge de l'emprunt ».

En 1933, votre Commission a également exprimé le vœu que les postes A et B de l'article 27 du Budget soient portés ensemble à 125,000,000 de francs (séance du 28 novembre 1933).

C'est donc, depuis plusieurs années déjà, que le Sénat a insisté pour que l'effort nécessaire en vue d'un bon entretien des routes soit fait régulièrement chaque année.

Elle renouvelle ce vœu et espère qu'il sera réalisé pour le budget de 1937.

mentatie bezit over de uitgaven voor elk der wegen gedaan, noch over elk stelsel van bestrating.

Zoo men evenwel het wegenvraagstuk in de beste voorwaarden wil oplossen, is het volstrekt noodzakelijk dat het Departement, aan de hand van een ernstige, grondige en nauwkeurige documentatie, niet alleen de kosten van een weg per kilometer kunne berekenen, doch ook den duur van dezen weg volgens de benuttigde materialen en de onderhoudskosten van elk stelsel van bestrating.

Zoo dat niet verwezenlijkt wordt, werkt men blindelings, volgens het toeval en de min of meer dringende aanvragen van leveranciers van verschillende materialen.

Wij drukken den wensch uit dat het Departement zich zou uitrusten om de door de Commissie gevraagde inlichtingen te kunnen verstrekken; dit zal voor den Minister een kostbare barometer zijn met het oog op de volgende aanbestedingen.

Onze collega, de heer Pierlot, schreef over het wegennet, op bladzijde 12 van zijn verslag over de buitengewone begroting voor 1934 : « Doch het blijft verstaan dat eens het wegennet hersteld, er geen sprake meer kan van zijn het tot den staat van verval te laten komen die, ten laste van de leening, een nieuw herstel zou vergen. »

In 1933 heeft uw Commissie eveneens den wensch uitgedrukt dat de posten A en B van artikel 27 der begroting samen tot 125,000,000 fr. zouden worden opgevoerd. (Vergadering van 28 November 1933.)

Het is dus sedert ettelijke jaren reeds dat de Senaat met nadruk vroeg dat elk jaar regelmatig de noodige inspanning zou worden gedaan voor een goed onderhoud der wegen.

Zij herhaalt dezen wensch en hoopt dat hij voor de begroting van 1937 werkelijkheid zal worden.

Ce vœu ne nous empêche du reste nullement de reconnaître l'effort accompli par le Gouvernement et de l'en féliciter.

D'autant plus qu'au Budget extraordinaire nous trouvons des prévisions de dépenses qui marquent non seulement la volonté du Gouvernement d'améliorer notre réseau routier, mais aussi de lutter contre ce fléau : le chômage.

Nous y relevons en effets les postes suivants :

- 140,000,000 fr. — Art. 28 (2^{me} Fonds Spécial des routes)
- 70,000,000 fr. — Art. 57 (crédit de l'O. R. E. C.).
- 55,000,000 fr. — Art. 58 (acquisitions de terrains, stocks de matières premières, etc.).
- 125,000,000 fr. — Art. 59 (routes nouvelles).
- 10,000,000 fr. — Art. 92. (Subsides : voirie communale).
- 60,000,000 fr. — Art. 93 (Subside : voirie communale, travaux extraordinaires).

460,000,000 de francs. Total.

Pour 1935 nous avons les chiffres suivants :

- 140,000,000 fr. — Art. 21 (troisième tranche Fonds spécial des routes).
- 60,000,000 fr. — Art. 22, 1^o.
- 20,000,000 fr. — Art. 22, 2^o.
- 8,775,000 fr. — Art. 59 (Subsides pour voirie communale).
- 50,000,000 fr. — Art. 62. Subsides pour réfection extraordinaire de la voirie communale.

278,775,000 fr. Total.

Il n'est pas exagéré de dire que l'effort est énorme, qu'il doit permet-

Deze wensch belet ons trouwens niet de door de Regeering gedane inspanning naar waarde te schatten en haar daarmede geluk te wenschen.

Te meer daar op de buitengewone begroting uitgaven worden voorzien, welke niet alleen bewijzen dat de Regeering ons weggennet wil verbeteren, doch ook de werkloosheid bestrijden.

Wij vinden er inderdaad de volgende posten :

- 140,000,000 fr. — Art. 28 (2^e bijzonder wegenfonds);
- 70,000,000 fr. — Art. 57 (Krediet voor D. E. H.);
- 55,000,000 fr. — Art. 58 (Aankoop van gronden, voorraden, grondstoffen, enz.)
- 125,000,000 fr. — Art. 59 (Nieuwe wegen);
- 10,000,000 fr. — Art. 92 (Toelagen : gemeentewegen);
- 60,000,000 fr. — Art. 93 (Toelage : gemeentewegen, buitengewone werken);

460,000,000. Totaal frank.

Voor 1935 hadden wij de volgende cijfers :

- 140,000,000 fr. — Art. 21 (3^e Schijf Bijzonder Wegenfonds);
- 60,000,000 fr. — Art. 22, 1^o;
- 20,000,000 fr. — Art. 22, 2^o;
- 8,775,000 fr. — Art. 59 (Toelagen voor gemeentewegen);
- 50,000,000 fr. — Art. 62 (Toelagen voor buitengewone herstelling van gemeentewegen);

287,775,000. Totaal frank.

Het is niet overdreven dit een buitengewone inspanning te noemen welke

tre une amélioration sérieuse de notre réseau routier et marquer son influence sur la résorption du chômage.

Dans l'exposé des Motifs sur le projet de loi instituant le deuxième fonds des routes, nous lisons à la page 4 : « Comme d'autre part les crédits votés pour l'entretien des routes ont contribué, eux aussi, dans une certaine mesure à la remise en état des routes secondaires ne comportant souvent que des revêtements de deuxième catégorie et n'exigeant en somme qu'un entretien plus régulier, il paraît rationnel de rapprocher ces résultats de ceux donnés par le Fonds des Routes.

» La chose est d'ailleurs tellement vraie qu'il est souvent fort difficile de faire une discrimination exacte entre les travaux relevant directement du Fonds des Routes et ceux exécutés au moyen des crédits d'entretien. »

Nous pouvons conclure, cela étant, que les 45,000,000 de francs manquants pour assurer un entretien idéal de nos routes, sont inclus dans la somme de 460,000,000 de francs portée au budget extraordinaire pour les différents postes intéressant la voirie.

C'est une somme globale de 540 millions de francs qui est ainsi prévue pour le réseau routier en 1936, prévisions jamais atteintes à ce jour.

Nous devons, d'autre part, tenir compte que les sommes prévues pour subventions aux provinces et aux communes doivent permettre à celles-ci d'effectuer des travaux pour des sommes importantes (286,000,000 fr. a déclaré le Ministre à la Chambre). Et il n'est pas téméraire de considérer que sur les réseaux routiers de l'Etat, des provinces et des communes, des travaux pourront être effectués, en 1936, pour une somme globale d'environ 750,000,000 de francs.

een ernstige verbetering van ons wegn-net toelaat en haar invloed op de werkloosheidsbestrijding zal doen gelden.

In de Memorie van Toelichting van het wetsontwerp tot inrichting van het tweede wegnfonds, lezen wij op bladzijde 4 : « Daar buitendien de kredieten voor het onderhoud der wegen aangenomen eveneens, in zekere mate, hebben bijgedragen tot de herstelling der secundaire wegen welke vaak slechts bestratingen van tweede categorie bedragen en slechts een regelmatig onderhoud vergen, schijnt het redelijk deze uitslagen te vergelijken met die van het Wegnfonds.

« Dit is zoo waar dat het vaak moeilijk is een duidelijk onderscheid te maken tusschen de wegen afhangende van het Wegnfonds en die uitgevoerd met kredieten voor onderhoud. »

Wij mogen derhalve besluiten dat de 45,000,000 frank welke ontbreken voor een ideaal onderhoud onzer wegen, begrepen zijn in het bedrag van 460,000,000 frank op de buitengewone begroting uitgetrokken voor de verschillende posten in verband met de wegen.

Het is dus een globale som van 540,000,000 frank die voor het Wegn-net in 1936 wordt voorzien, bedrag dat tot nog toe nooit werd bereikt.

Wij moeten bovendien ermede rekening houden dat de bedragen voorzien voor toelagen aan provinciën en gemeenten deze laatste in staat moeten stellen werken voor aanzienlijke bedragen uit te voeren. (286,000,000 frank verklaarde de Minister in de Kamer.) Zonder overdrijving mag men zeggen dat op het wegnnet van Staat, provinciën en gemeenten, in 1936 voor een globale som van ongeveer 750,000,000 frank werken kunnen worden uitgevoerd.

La résorption du chômage.

Dans quelle mesure cette somme énorme aidera-t-elle à résorber le chômage ?

Aucune étude précise n'a encore été faite en ce domaine en Belgique. Il y a bien une publication du Comité Central Industriel (octobre 1933) qui traite de la proportion de main-d'œuvre dans les diverses industries belges, mais qui ne retient que le salaire direct. Pour résoudre ce problème, nous devons y incorporer les salaires indirects, qui ont une importance considérable dans la construction des routes. D'après le travail cité plus haut, les carrières ont estimé que le pourcentage de main-d'œuvre dans leurs exploitations était de 75 à 77 p. c. Une sablière a fixé à 26 p. c. la main-d'œuvre dans son exploitation. Les cimenteries ont fixé à 22 p. c. le taux de leur main-d'œuvre. Pour arriver à une estimation se rapprochant le plus de la réalité, il faudrait établir la proportion de main-d'œuvre par kilomètre de route en tenant compte : a) des terrassements; b) des bétonnages; c) du pavage en mosaïque ou en gros pavés; d) du transport; e) de la fabrication des pavés.

Il faudrait pouvoir effectuer les mêmes recherches pour tous les systèmes de construction en remontant à la source et en établissant, pour chaque catégorie des matières premières employées, la proportion de main-d'œuvre qu'elles contiennent.

Nous le rappelons, notre pays ne possède pas d'étude approfondie dans ce domaine et les éléments nous manquent en ce moment pour l'établir exactement.

Pour la route *en pavés*, si nous tenons compte que la fabrication des pavés comporte 75 p. c. de main-d'œuvre; que le terrassement (sans

De werkverschaffing.

In welke mate zal dit ontzaglijk bedrag de werkloosheid helpen bestrijden ?

Op dit gebied werd in België nog geen nauwkeurige studie ondernomen. Er bestaat wel een uitgave van het Comité Central industriel (October 1933) die handelt over de houding der arbeidskrachten in de verschillende Belgische bedrijven, doch die enkel van het rechtstreeksch loon spreekt. Om dit vraagstuk op te lossen, moeten wij daarin de onrechtstreeksche loonen berekenen welke van groot belang zijn voor den aanleg der wegen. Volgens hooger bedoeld werk hebben de steengroeven geraamd dat het percentage der arbeidskrachten in hunne bedrijven 75 tot 77 t. h. bedroeg. Een zandgroef berekende op 26 t. h. de arbeidskrachten in haar bedrijf. De cementfabrieken berekenden op 22 t. h. de verhouding der arbeidskrachten. Om tot een raming te komen welke de werkelijkheid meer benadert, zou men de verhouding aan arbeidskrachten moeten berekenen per kilometer-weg rekening houdend : a) met de aardwerken; b) met de betonwerken; c) met de bestrating in mozaiek of in dikke keien; d) met het vervoer; e) met de vervaardiging der keien.

Men zou dezelfde opzoeken kunnen doen voor al de stelsels van bestrating door tot de bron op te klimmen en door, voor elk deel der benuttigde grondstoffen, de verhouding arbeidskrachten daarin verwerkt uit te rekenen.

Wij herhalen het, ons land bezit geen grondige studie hierover en de gegevens ontbreken ons om dit thans nauwkeurig te berekenen.

Indien wij er rekening mee houden dat voor den kasseiweg de vervaardiging van straatsteen 75 t. h. werkrachten omvat, het grondwerk (zon-

machines) en comporte 100 p. c.; que le pavage en lui-même en compte environ 80 p. c.; que le transport du sable, des cendrées et autres produits nécessaires peuvent en comporter au minimum 50 p. c., nous serons dans le vrai en disant que la proportion de main-d'œuvre dans l'ensemble doit approcher 80 p. c.

Si nous tenons compte que la somme de 750,000,000 de francs comprend l'achat de terrains et autres dépenses, nous pouvons dire que de cette somme, 515,000,000 de francs (70 p. c. de 750 millions) sera payée en salaires, soit à une moyenne de 40 francs par jour : 12,875,000 journées de travail, qui représentent de l'occupation pour près de 43,000 *ouvriers travaillant trois cents jours de l'année*.

Ce chiffre — même si toutes les sommes peuvent être dépensées — ne sera pas atteint, car les routes en béton et en asphalte ne comportent guère la proportion de main-d'œuvre indiquée pour les routes en pavés. Quoiqu'il en soit, nous pouvons nous rendre compte, par ces indications, de l'importance considérable des crédits prévus, dans la lutte contre le chômage : but essentiel poursuivi par le Gouvernement.

Il va de soi que les chiffres indiqués ne tiennent compte que de l'utilisation de produits belges, à l'exclusion de produits étrangers, qui, introduits dans notre pays, ne peuvent contribuer à la résorption du chômage.

Dans l'approvisionnement en matières premières pour les routes, il y a deux dangers que le Gouvernement doit éviter : d'une part, le dumping étranger, et d'autre part, le monopole des carrières du pays.

Nous avons enregistré avec satisfaction la déclaration que le Ministre des Travaux publics a faite, à ce sujet, à la Chambre : « Protection, oui; monopolisation, non. »

der machines) 100 t. h., de bestrating zelf ongeveer 80 t. h.; dat het vervoer van zand, sintels en andere noodige producten er minstens 50 t. h. kan bedragen, dan mogen wij zeggen dat de verhouding werkkrachten in het geheel 80 t. h. nabijkomt.

Indien wij er rekening mede houden dat de som van 750,000,000 frank den aankoop van gronden en andere uitgaven omvat, mogen wij zeggen dat van deze som 515,000,000 frank (70 t.h. van 750 miljoen) zal uitbetaald worden aan loonen, hetzij gemiddeld : 40 frank per dag : 12,875,000 dagen werk, die arbeid vertegenwoordigen voor nagenoeg 43,000 *arbeiders gedurende 300 dagen van het jaar*.

Zelfs indien alle sommen mogen uitgegeven worden zal dit cijfer niet worden bereikt, want de beton- en asfaltwegen omvatten de verhouding van werkkrachten niet van de kassei-wegen. Wat er van zij, wij kunnen uit deze aanduidingen opmaken welk aanzienlijk belang de voorziene kredieten vertegenwoordigen in den strijd tegen de werkloosheid : en dit is het hoofddoel dat de Regeering nastreeft.

Het spreekt vanzelf dat de aangegeuide cijfers slechts rekening houden met het gebruik van Belgische producten met uitsluiting van buitenland-sche, die, ingevoerd in ons land, niet kunnen bijdragen tot de opslorping van de werkloosheid.

Bij de aanvoering van grondstoffen voor de wegen zijn er twee gevaren die de Regeering moet ontwijken : van den eenen kant de buitenlandsche dumping, en van den anderen kant het monopolie van de steengroeven van het land.

Met voldoening hebben wij kennis genomen van de verklaring door den Minister van Openbare Werken daaromtrent in de Kamer afgelegd : « Bescherming, ja; monopolie, neen. »

Tout le monde doit comprendre que si le Gouvernement lutte pour la rénovation économique du pays, c'est au profit de l'ensemble de la population qu'il le fait et non dans le but d'enrichir quelques-uns de ses citoyens. C'est par un relèvement général des conditions de vie de toute la population que le but sera atteint. Il ne le sera qu'à la condition d'éviter, d'une part, les abus qu'un monopole pourrait provoquer, et, d'autre part, en arrêtant toutes les tentatives de dumping pour l'emploi de matériaux étrangers dont l'introduction dans le pays provoquerait une prolongation ou une aggravation du chômage.

Nous espérons que le Gouvernement saura éviter également l'un et l'autre danger et qu'en fin de compte, seul l'intérêt général du pays triomphera de toutes les difficultés.

La surveillance des travaux.

Des plaintes surgissent constamment contre les malfaçons qui se constatent un peu partout dans la réfection ou la construction des routes.

Il semble bien qu'une surveillance plus sévère devrait être exercée et qu'il faudrait interdire formellement le travail au mètre et la remise de travaux à des sous-traitants, systèmes qui provoquent une exécution plus rapide mais moins soignée des travaux.

La confection des petits pavés, dits « mosaïques », doit aussi faire l'objet d'un examen spécial, le contrôle du travail fourni par l'épinçage des vieux pavés étant matériellement impossible.

En vue de permettre un contrôle sérieux et efficace, la Centrale des Ouvriers paveurs suggère l'idée de remettre ce travail en ne tenant compte que de la surface de réemploi établie avec des pavés qui ne seraient pas

Eenieder moet begrijpen dat zoo de Regeering strijdt voor de economische opbeuring van het land, zij dit doet ten voordeele van de geheele bevolking en niet met het doel eenige burgers te verrijken. Het doel zal worden bereikt door een algemeene verbetering van de levensvoorwaarden van de geheele bevolking. Dit is slechts mogelijk op voorwaarde, eensdeels, dat de misbruiken worden verhinderd welke een monopolie zou kunnen medebrengen, en anderdeels alle pogingen worden gefnuikt om aan dumping te doen voor het gebruiken van vreemde materialen waarvan de invoer in ons land een verlenging of een verscherping van de werkloosheid zou veroorzaken.

Wij hopen dat de Regeering het eene en het andere gevaar zal vermijden en dat ten slotte alleen het algemeen belang zal zegevieren over alle moeilijkheden.

Het toezicht op de werken.

Klachten rijzen voortdurend op tegen zoowat overal vastgesteld gebrek-
kig wegenherstel of wegeaanleg.

Blijkbaar zou een strenger toezicht moeten uitgeoefend worden en zou men beslist het werk per meter moeten verbieden evenals het overdragen van werken aan onderaannemers, wat een sneller maar minder verzorgde uitvoering van de werken medebrengt.

Het vervaardigen van kleine straatstenen, « mozaïek » genoemd, moet eveneens speciaal onderzocht worden, daar het toezicht op het vlakken van de oude straatstenen stoffelijk onmogelijk is.

Ten einde een ernstige en doelmatige controle mogelijk te maken, zet de Centrale der kasseileggers de gedachte vooruit van een overdracht van het werk mits alleen rekening te houden met de oppervlakte van weder-

épincés à plus de 0,10 sur 0,10. Elle suggère aussi l'idée de désigner des contrôleurs spéciaux, choisis parmi les paveurs professionnels, qui certes connaissent les moyens employés pour éluder certaines clauses des cahiers des charges.

Certaines poursuites judiciaires, effectuées à la diligence de la Commission de Contrôle, ont montré jusqu'où peuvent aller les entrepreneurs qui veulent tromper l'État, lors de l'exécution des travaux.

Nous sommes persuadés qu'il ne s'agit que d'une petite minorité d'individus qui par leurs coupables agissements jettent le discrédit sur toute la corporation; mais c'est une raison de plus pour que la surveillance soit sévère et efficace, aussi bien dans la fourniture des matières premières que dans l'exécution des travaux.

Le reclassement des routes.

Votre Commission a enregistré avec satisfaction la déclaration de M. le Ministre des Travaux Publics au sujet du reclassement des routes. Cette question a été soulevée à de multiples reprises au sein de votre Commission.

Notre Collègue M. Pierlot, dans son rapport sur le budget extraordinaire de 1934, s'exprimait comme suit : « Ce problème (l'entretien et la réfection des routes) n'est pas seulement d'ordre technique. Il est surtout d'ordre administratif. Sa solution exige, outre les actes d'autorité qui s'imposent, une répartition plus rationnelle des charges entre l'État, les provinces et les communes, en tenant compte de la destination des diverses voies de communication.

» Disons, une fois de plus, qu'il est arbitraire de condamner certaines communes au déficit à perpétuité, en les obligeant à entretenir des chemins de

gebruik met straatsteen en die niet meer dan 0^m10 bij 0^m10 zouden gevlokt worden. Zij zet ook de gedachte vooruit bijzondere opzichters aan te stellen, onder de beroepskasseleggers gekozen, die zeker de middelen kennen welke gebruikt worden om zekere bepalingen van de lastenkohieren te ontduiken.

Zekere gerechtelijke vervolgingen, ingespannen op initiatief van de Toezichtscommissie hebben aangetoond hoever de aannemers die den Staat willen bedriegen bij de uitvoering van werken kunnen gaan.

Wij zijn overtuigd dat het slechts een geringe minderheid van personen geldt die door hun schuldige handelingen heel de corporatie in diskrediet brengen; maar dit is een reden te meer opdat het toezicht streng en doeltreffend weze, zoowel wat betreft de levering van grondstoffen als de uitvoering der werken.

De herklasseering der wegen.

Met genoegen heeft uw Commissie akte genomen van de verklaring van den Minister van Openbare Werken betreffende de herklasseering der wegen. Dit vraagstuk werd in den schoot uwer Commissie herhaaldelijk opgeworpen.

Onze Collega, de heer Pierlot, in zijn verslag over de buitengewone begroting van 1934 drukte zich uit als volgt : « Dit vraagstuk (onderhoud en herstel der wegen) is niet enkel van technischen aard. Het is vooral van administratieven aard. De oplossing ervan vergt, buiten de geboden gezagsdaden, een meer rationeele verdeeling van de lasten tusschen Staat, provinciën en gemeenten, met inachtneming van de bestemming der verschillende verkeerswegen.

» Zeggen wij eens te meer dat het willekeurig is sommige gemeenten te veroordeelen tot het eeuwig tekort, door ze te verplichten de groote ver-

grande communication servant surtout, sinon exclusivement, à des usagers étrangers à la commune et qui traversent son territoire sans s'y arrêter. Ce travail de centralisation administrative devrait être entrepris sans plus tarder. »

La Commission chargée d'étudier cette question, a vu ses pouvoirs étendus, et l'on peut espérer que prochainement — ces travaux étant terminés — elle soumettra un rapport circonstancié qui permettra de résoudre définitivement ce délicat problème.

La sécurité sur les routes.

Qu'il nous soit permis ici de rappeler que les routes doivent servir à toute la population et non à certaines catégories seulement de citoyens.

Pour répondre aux nécessités modernes, la route doit comporter : 1^o la chaussée proprement dite à l'usage des transports automobiles et hippomobiles; 2^o une piste cyclable; 3^o des accotements bien aménagés pour les piétons.

Il faut reconnaître que, jusqu'à ce jour, à part quelques rares exceptions, il n'a pas été tenu compte de cette triple nécessité. Nous avons déjà antérieurement jeté le cri d'alarme contre le massacre des piétons qui ont la grande audace de croire que les routes doivent servir pour tout le monde.

Au mois de février 1935, la « Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation routière », placées sous la présidence d'honneur de M. le baron Meyers, Procureur Général honoraire, nous adressait une lettre de laquelle nous extrayons les lignes suivantes : « Nous y soulignons (dans une pétition adressée au Gouvernement) les dangers et les inconvénients multiples auxquelles les piétons et

keerswegen te onderhouden, die vooral zooniet uitsluitend dienen voor gebruikers die aan de gemeente vreemd zijn en die over haar grondgebied trekken zonder er stil te houden. Dit werk van bestuurscentralisatie zou zonder dralen dienen aangevat. »

De Commissie, belast met de studie van dit vraagstuk, heeft haar bevoegdheid zien uitbreiden, en men mag hopen dat zij eerlang eens hare werkzaamheden voltooid, een omstandig verslag zal indienen, dat zal toelaten dit kiesche vraagstuk definitief op te lossen.

De veiligheid op de wegen.

Het weze ons toegelaten hier in herinnering te brengen dat de wegen moeten dienen voor heel de bevolking en niet alleen voor zekere categorieën van burgers.

Om te voorzien in de hedendaagsche behoeften moet de weg bestaan uit 1^o den eigenlijken steenweg ter beschikking van de autovoertuigen en paardengespannen; 2^o een fietspad; 3^o zijpaden behoorlijk aangelegd voor voetgangers.

Men moet toegeven dat er tot heden op enkele uitzonderingen na, geen rekening werd gehouden met deze drievoudige noodwendigheid : Vroeger hebben wij reeds een alarmkreet geslaakt tegen het vermoorden van de voetgangers die de stoutmoedigheid hebben te gelooven dat de wegen moeten dienen voor iedereen.

In Februari 1935, stuurde de « Vereeniging voor de veiligheid der wegen en de verdediging van het wegverkeer » onder het eerevoorzitterschap van Baron Meyers, Eere-Procureur Generaal, ons een schrijven, waaraan wij het volgende ontleenen : « Wij leggen daarin (in een verzoekschrift tot de Regeering gericht) nadruk op de gevaren en veelvuldige ongemakken waaraan de voetgangers

autres usagers non motorisés de la route sont soumis, en les conditions actuelles de la circulation routière et nous avons le ferme espoir que le Gouvernement prendra bientôt les mesures qui s'imposent pour diminuer considérablement les *hécatombes* causées par la circulation automobile. Nous vous signalons particulièrement le système d'aménagement des routes ne dépassant pas 7 mètres de largeur qui est appliqué actuellement : suivant ce système, les accotements de piétons sont graduellement *supprimés* et incorporés dans la chaussée des voitures. C'est pratiquement exproprier les piétons — *la majeure partie de la population* — de toute faculté de circulation sur ces routes.

« Nous verrions avec reconnaissance votre action s'exercer en faveur de procédés moins vexatoires, du maintien et de l'amélioration de ces accotements là où ils existent, de leur rétablissement là où ils n'existent pas, du partage *équitable* de la largeur disponible là où, par une circonstance spéciale, il serait absolument impossible d'avoir des accotements séparés ».

Lors des visites qu'elle a effectuées sur les routes, votre Commission a eu l'occasion de constater la justification des plaintes rappelées ci-dessus et elle a émis le vœu de voir abandonner un système qui, pratiquement, aboutit au massacre des piétons.

Il faut, qu'une fois pour toutes, le Département admette que les routes sont faites pour toute la population et qu'elles doivent être construites de manière à assurer la libre circulation dans la plus entière sécurité des trois éléments : transports, cyclistes et piétons.

Nous émettons le vœu que pour toutes les nouvelles routes à construire il soit tenu compte des indications données ci-dessus et que tout projet qui n'y serait pas conforme soit impitoyablement repoussé. Pour les routes

en andere weggebruikers zonder motorvoertuigen onderhevig zijn, en op de huidige voorwaarden van het wegverkeer, en wij koesteren de vaste hoop dat de Regeering eerlang de geboden maatregelen zal treffen om de *slachterijen* veroorzaakt door het autoverkeer merklijk te verminderen. Wij vestigen bijzonder uwe aandacht op het thans toegepaste stelsel van aanleg der wegen die niet breder zijn dan 7 meter : volgens dit stelsel, worden de zijpaden voor voetgangers geleidelijk afgeschaft en ingelijfd in den weg voor de rijtuigen. Daardoor worden de voetgangers, *het grootste deel van de bevolking*, practisch onteigend van alle recht van verkeer op deze wegen.

« Met erkentelijkheid zouden wij u zien tusschenkomen ten bate van minder plagende procédés, van de handhaving en de verbetering der zijpaden, daar waar zij bestaan, van hun herstel, daar waar zij niet bestaan, van de *billijke* verdeling van de beschikbare breedte daar waar, door een bijzondere omstandigheid, het volsteekt onmogelijk ware afzonderlijke zijpaden te hebben. »

Naar aanleiding harer bezoeken aan de wegen had uw Commissie de gelegenheid vast te stellen hoe gewettigd deze klachten zijn en zij heeft den wensch uitgedrukt dat er zou worden afgezien van een stelsel dat practisch leidt tot het uitmoorden van de voetgangers.

Eens voor goed moet het Departement aannemen dat de wegen gemaakt zijn voor heel de bevolking en dat zij derwijze dienen aangelegd dat het vrije verkeer worde verzekerd in de volledigste veiligheid voor de drie klassen : vervoer, fietsen en voetgangers.

Wij drukken den wensch uit dat, voor al de nieuwe aan te leggen wegen, rekening worde gehouden met deze aanduidingen en dat ieder ontwerp, dat daarmee niet zou strooken, onverbiddelijk worde afgewezen. Voor

existantes, nous demandons que le même principe soit admis et appliqué au fur et à mesure des réfections extraordinaires et des possibilités. La « Ligue pour la Sécurité des Routes » signale, dans une notice, qu'en 1934, il y a eu 1,200 accidents mortels dans notre pays. Il faut mettre fin à semblable massacre.

Nous espérons que la nouvelle réglementation, qui vient d'être instaurée par M. le Ministre des Travaux Publics, donnera les meilleurs résultats; c'est un acheminement vers la solution complète de la circulation et nous en félicitons le Ministre.

Mais cette réglementation ne peut, à elle seule, résoudre le problème de la circulation, ni mettre fin aux trop nombreux accidents enregistrés.

La Commission espère que les indications qu'elle vient de rappeler retiendront l'attention du Ministre et que les intérêts de tous les usagers de la route seront pris en considération.

Le problème de la signalisation doit aussi retenir notre attention, si elle tend à être parfaite sur le réseau routier de l'État, elle est presque nulle sur les réseaux provinciaux et communaux. La question de la centralisation devrait être envisagée pour résoudre définitivement ce problème.

Les plantations d'arbres.

Nous voudrions aussi que le Département adopte d'une manière définitive et générale le principe de l'obligation de faire des plantations d'arbres le long de toutes nos routes.

Celles-ci doivent certes répondre aux besoins que la population a de se rendre le plus rapidement d'un point à un autre du pays, dans les conditions les plus confortables possibles.

Mais la plantation le long de nos

de bestaande wegen vragen wij dat hetzelfde beginsel worde aangenomen en toegepast naar gelang van de buitengewone herstellingen en van de mogelijkheden. « De Vereeniging voor de veiligheid der wegen » wijst er in een nota op dat er in 1934 in ons land 1,200 doodelijke ongevallen zijn geweest. Daaraan dient een einde gemaakt.

Wij hopen dat de nieuwe regeling, die werd ingevoerd door den Minister van Openbare Werken, de beste uitslagen zal opleveren; het is een stap naar de volledige oplossing van het verkeer en wij wenschen er den Minister geluk mede.

Doch deze regeling alleen kan het vraagstuk van het verkeer niet oplossen noch een einde maken aan de al te veelvuldige ongevallen.

De Commissie hoopt dat deze aanduidingen de aandacht van den Minister zullen gaande maken en dat de belangen van al de weggebruikers in aanmerking zullen worden genomen.

Het vraagstuk van de signalisatie moet ook onze aandacht gaande houden; zoo deze signalisatie er naar streeft volmaakt te zijn op het net der Staatswegen, bestaat zij bijna niet op de netten der provincie- en gemeentewegen. Het vraagstuk der centralisatie zou dienen overwogen om dit vraagstuk definitief op te lossen.

De beplantingen.

Wij zouden ook willen dat het Departement op besliste en algemeene wijze het beginsel der verplichting zou aankleven boomen langs al onze wegen te doen planten. Deze moeten stellig aan de behoefte beantwoorden voor de bevolking zich in de gemakkelijkste voorwaarden van het eene naar het andere punt van het land te begeben.

Doch de beplanting onzer wegen zal

routes ajoutera à ce désir légitime celui de les rendre plus agréables; elle apportera au pays une richesse incontestable et aidera à lutter contre les inondations. Elle apportera aussi un soutien sérieux à une de nos branches agricoles.

Le tourisme.

Cette considération nous amène tout naturellement à parler du tourisme. Qu'il nous soit permis de dire que nous envisageons celui-ci sous un double aspect. D'abord, au moyen d'un réseau routier, porté au maximum de son développement, faire affluer dans notre pays des milliers d'étrangers, qui pourront, avec le plus de facilités possibles, venir admirer les beautés naturelles de nos différentes régions et les richesses artistiques de nos villes et communes, en y apportant en même temps un commerce rémunérateur pour nos populations.

Ensuite, profiter des modifications survenues dans les conditions de vie de nos populations industrielles et citadines pour faciliter la vie au grand air, les excursions dans nos campagnes, au littoral et vers nos beaux sites. Pour favoriser ce tourisme, nous demandons que l'on s'occupe d'assurer la libre circulation le long des cours d'eau, dans nos bois domaniaux et vers les points de vue de nos sites réputés. Il faudrait que l'on constitue en « réserve nationale » les régions qui forment notre patrimoine touristique.

En ce faisant, nous veillerons à la santé morale et physique de notre population; nous lui permettrons d'échapper quelque peu à l'atmosphère malsaine de nos régions industrielles et de nos villes surpeuplées et nous assurerons par surcroît le développement du tourisme et la prospérité de notre industrie hôtelière.

benevens dien billijken wensch, de verplaatsingen nog veraangenamen; zij zal voor het land een onbetwisten rijkdom meebrengen en de overstromingen helpen bestrijden. Zij zal ook een ernstigen steun bezorgen aan een onzer landbouwtakken.

Het toerisme.

Deze beschouwing brengt ons heel natuurlijk op het gebied van het toerisme. Het weze ons toegelaten te zeggen dat wij dit in een dubbel opzicht beschouwen. Vooreerst, door middel van een wegnnet tot het maximum van zijn uitbreiding gebracht, in ons land duizenden vreemdelingen te doen toestroomen, die met het meeste gemak mogelijk de natuurschoonheden van onze verschillende gewesten en de kunstschaten onzer steden en gemeenten komen bewonderen, en er terzelfdertijd een winstgevend bedrijf voor onze bevolking brengen.

Vervolgens de wijzigingen in de bestaansvoorwaarden onzer nijverheids- en stadsbevolking voorgekomen, te baat nemen om het leven in de open lucht, de uitstappen naar den buiten, naar de kust en naar onze mooie landschappen te vergemakkelijken. Om dit toerisme in de hand te werken, vragen wij dat men er zich op toelegge het vrij verkeer te verzekeren langs de waterwegen, in onze domeinbosschen en naar de gezichtspunten onzer vermaarde plaatsen. De gewesten die ons toeristisch erfgoed uitmaken zouden als nationale reservaten moeten voorzien worden.

Derwijze zullen wij zorgen voor de zedelijke en lichamelijke gezondheid onzer bevolking; wij zullen haar toelaten eenigszins te ontsnappen aan de ongezonde atmosfeer van onze nijverheidsstreken en onze overbevolkte steden en wij zullen bovendien de uitbreiding van het toerisme en den bloei van ons hotelwezen verzekeren.

On nous répondra sans doute que le Gouvernement ne peut tout faire, qu'il n'en a pas les moyens et que pareil programme dépasse largement ses attributions. Qu'on nous permette de répondre à cette objection que le Gouvernement doit gérer le patrimoine national en bon père de famille et qu'aucune mission ne répond mieux à cette appellation, que celle qui consiste à permettre aux habitants de bénéficier des beautés du pays, grâce aux moyens de communication nombreux, agréables et pratiques mis à leur disposition et ce, sans risque de se faire écraser.

Il a été dit que les travaux prévus ne seraient pas rentables et qu'ils constitueraient une charge pour l'avenir. Nous sommes, au contraire, convaincus que notre réseau routier amélioré, perfectionné, complété par l'appropriation de sentiers vers nos sites et nos paysages, apportera à notre pays des ressources nombreuses qui permettront, en procurant du travail à notre population, de devenir une source de profits pour notre industrie hôtelière et pour les pouvoirs publics.

Nous sommes persuadés que le Gouvernement, en inscrivant les sommes importantes au projet de budget en vue de la résorption du chômage, a tenu compte des nécessités que nous venons de signaler. Les membres de votre Commission savent bien que pareil programme ne peut être réalisé en une année, ni même en dix années; mais ils estiment que c'est en partant des idées générales reprises ci-dessus, qu'il sera possible de mener à bonne fin les projets les plus grands et les plus durables dans le domaine de la circulation et du tourisme. Ainsi on mettra en valeur les beautés naturelles de notre pays et on aidera à améliorer la santé morale et matérielle de nos populations.

Men zal ons wellicht antwoorden dat de Regeering niet alles kan doen, dat zij er de middelen niet toe heeft en dat dergelijk programma haar opdracht ver te buiten gaat. Het weze ons toegestaan daarop te antwoorden dat de Regeering 's lands erfgoed moet beheeren als goede familievader en geen enkele opdracht zich beter bij die benaming aanpast dan die welke erin bestaat de inwoners te laten genieten van de schoonheden van het land, dank zij talrijke, aangename en practische verbindingsmiddelen en zulks, zonder gevaar zich te laten overrijden.

Er werd aangevoerd dat de voorziene werken niet winstgevend zouden zijn en een last voor de toekomst. Wij zijn integendeel overtuigd dat ons verbeterd wegennet, aangevuld door de aanpassing van wegels naar onze landschappen, ons land talrijke inkomsten zou aanbrengen die, door werkverschaffing aan onze bevolking, een bron van ontvangsten kunnen worden voor ons hotelbedrijf en voor de openbare besturen.

Wij zijn overtuigd dat de Regeering, door aanzienlijke sommen op de begroting in te schrijven voor de opslorping der werkloosheid, rekening gehouden heeft met de behoeften waarop wij hebben gewezen. De leden uwer Commissie weten wel dat dergelijk programma niet in een, zelfs niet in tien jaar kan uitgevoerd worden, doch zij meenen dat het, uitgaande van voormelde algemeene begrippen, mogelijk zal zijn de grootste ontwerpen en de duurzaamste plans op gebied van verkeer en van toerisme tot een goed einde te brengen. Aldus zal men de natuurschoonheden van ons land doen uitkomen en de zedelijke en stoffelijke gezondheid van onze bevolking helpen verbeteren.

Le service des voies hydrauliques.

Ce service bénéficie aussi d'une augmentation sérieuse de crédits; nous relevons :

ART. 27, 8^o : 44,000,000 de francs contre 38,500,000 francs en 1935;

ART. 27, 9^o : 13,500,000 francs contre 12,000,000 de francs en 1935;

ART. 27, 10^o : 7,000,000 de francs contre 6,500,000 francs en 1935.

Soit 64,500,000 francs contre 57,000,000 de francs en 1935, ou une augmentation de 7,500,000 francs pour les frais d'entretien.

Les bâtiments de l'Etat.

Les sommes prévues pour l'entretien des bâtiments appartenant à l'Etat sont majorées de 3,370,000 fr. La note justificative appuyant cette majoration de crédit, fait observer que : « Depuis plusieurs années, l'entretien normal ne peut être assuré convenablement, faute de crédits suffisants. La pénurie de crédits a, d'année en année, sa répercussion sur la bonne conservation des ouvrages et les dégradations subies par ceux-ci entraînent inévitablement des frais de remise en état de plus en plus considérables. »

Il est certain que c'est une mauvaise économie que celle qui consiste à ne pas entretenir convenablement et régulièrement les constructions de l'Etat, car l'usure s'accroît plus fortement chaque année et tel travail qui, effectué en temps utile ne coûterait que quelques centaines de francs, doit se payer par milliers de francs parce qu'il a fallu attendre plusieurs années avant de s'en occuper.

Il en est de nos bâtiments comme de nos routes : mauvais entretien signifie : dépenses décuplées et gaspillage des deniers publics.

De dienst der waterwegen.

Deze dienst boekt een merkelijke kredietverhooging; wij stippen aan :

ART. 27, 8^o : 44,000,000 frank tegen 38,500,000 frank in 1935;

ART. 27, 9^o : 13,500,000 frank tegen 12,000,000 frank in 1935;

ART. 27, 10^o : 7,000,000 frank tegen 6,500,000 frank in 1935.

Zijnde 64,500,000 frank tegen 57,000,000 frank in 1935 of een verhoging van 7,500,000 frank voor de onderhoudskosten.

De Staatsgebouwen.

De sommen voorzien voor het onderhoud der gebouwen die toebehooren aan den Staat zijn met 3,370,000 frank verhoogd. De verklarende nota bij deze kredietverhooging, doet opmerken : « Sedert verschillende jaren kan in het normaal onderhoud niet behoorlijk worden voorzien wegens onvoldoende kredieten. Het gebrek aan kredieten heeft van jaar tot jaar terugslag op de goede instandhouding der kunstwerken en de beschadigingen die ze hebben ondergaan, vergen onvermijdelijk steeds grootere uitgaven voor herstelling. »

Stellig is het een verkeerde bezuiniging de Staatsgebouwen niet behoorlijk en geregeld te onderhouden, want de slijtage verergert sterk elk jaar en een werk, dat, op tijd gedaan slechts enkele honderden frank zou kosten, vergt duizenden frank omdat verschillende jaren moest gewacht worden vooraleer men er zich mede bezig hield.

Wat voor onze wegen geldt, geldt voor onze gebouwen : slecht onderhoud beteekent : tienvoudige uitgaven en verkwisting van het geld van allen.

Personnel en disponibilité.

La Commission enregistre avec satisfaction la diminution assez sérieuse des sommes payées à des membres du personnel mis en disponibilité.

En 1935, la somme prévue était de : 967,130 francs; pour 1936, elle n'est plus que de 840,500 francs, soit une économie de 126,630 francs.

Elle espère que parmi les 59 membres du personnel mis en disponibilité, le Département parviendra à en réoccuper encore un certain nombre, allégeant ainsi les charges qui pèsent sur le Trésor public.

Conclusions.

Le budget qui nous est présenté réalise un grand effort en vue d'assurer un meilleur entretien de nos routes et des bâtiments de l'Etat. Il répond aux nécessités des différents services, tout en restant dans des limites restreintes, la situation financière du pays ne permettant pas de faire plus en ce moment. Il doit être approuvé par la Haute Assemblée.

D'autre part, il appert de nos constatations, que le Département doit faire des efforts sérieux pour établir des prix de revient pour la construction et l'entretien des routes; il doit pousser l'étude des différents systèmes de construction jusque dans leurs moindres détails, afin de ne rien laisser au hasard.

Ni les difficultés matérielles, ni les différences de terrain, ne doivent empêcher d'établir pareil travail qui est indispensable à une bonne solution du problème des routes.

L'établissement des projets de travaux doit être tel qu'aucune surprise grave ne soit à redouter et nous insis-

Personneel in beschikbaarheid.

De Commissie boekt met voldoening de tamelijk aanzienlijke vermindering der sommen betaald aan leden van net in beschikbaarheid gestelde personeel.

In 1935 bedroeg de voorziene som : 967,130 frank; voor 1936 bedraagt zij nog slechts 840,500 frank, zijnde een vermindering van 126,630 frank.

Zij hoopt dat onder de 59 in beschikbaarheid gestelde leden van het personeel, het Departement er zal in slagen nog een zeker aantal weer te werk te stellen, en aldus de lasten van de openbare thesaurie te verlichten.

Besluit.

De ons voorgelegde begrooting vertegenwoordigt een groote inspanning om een beter onderhoud van onze wegen en Staatsgebouwen te verzekeren. Zij beantwoordt aan de noodwendigheden van de verschillende Diensten, terwijl zij binnen beperkte grenzen blijft, vermits de financieele toestand van het land niet toelaat thans verder te gaan. De Hooge Vergadering moet ze goedkeuren.

Aan den anderen kant blijkt uit onze vaststellingen dat het Departement zich ernstig inspannen moet om den kostenden prijs vast te stellen voor het aanleggen en het onderhoud der wegen; het moet de studie van de verschillende bouwstelsels tot in de kleinste bijzonderheden voortzetten, ten einde niets aan het toeval over te laten.

Noch de stoffelijke moeilijkheden, noch het verschil van gronden, mogen dit werk verhinderen, want het is onmisbaar voor een goede oplossing van het wegvraagstuk.

De voorbereiding van de ontwerpen van werken moet dusdanig geschieden dat geen ernstige verrassing te vreezen

tons encore pour que la surveillance des travaux soit renforcée.

Votre Commission espère que le prochain budget tiendra compte des considérations ci-dessus et elle vous propose d'adopter le budget pour 1936 tel qu'il a été dopté par la Chambre des Représentants.

Le Rapporteur,
Ch. VAN BELLE.

Le Président,
P. BOËL.

valt, en wij dringen er nogmaals op aan dat het toezicht op de werken zou verscherpt worden.

Uw Commissie hoopt dat de volgende begrooting rekening zal houden met bovenstaande overwegingen en zij stelt U voor de begrooting voor 1936 goed te keuren, zooals zij aangenomen werd door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

De Verslaggever,
Ch. VAN BELLE.

De Voorzitter,
P. BOËL.

Questions posées par la Commission et Réponses du Gouvernement.

PREMIÈRE QUESTION.

Possède-t-on au Département un tableau indiquant le coût de construction par kilomètre des différents systèmes de routes utilisés en Belgique.

Dans l'affirmative, prière de communiquer ce tableau à la Commission.

RÉPONSE.

L'Administration ne possède pas de tableau indiquant le coût de construction par kilomètre des différents systèmes de routes.

Ce coût dépend :

1^o de la nature du revêtement;
2^o de la largeur de la chaussée;
3^o des travaux accessoires tels que terrassements, fondations (puisqu'il s'agit de *construction*), rejointoyage, etc.

4^o de la région dans laquelle s'effectuent les travaux.

On peut estimer que le kilomètre de revêtement, pour 6 mètres de largeur de chaussées, abstraction faite des travaux accessoires, atteint un prix de l'ordre de :

1 ^o un pavage de moyen échantillon neuf	fr. 600,000
2 ^o un pavage mosaïqué neuf	450,000
3 ^o un béton de ciment (épaisseur : 0 ^m 18)	240,000
4 ^o en béton asphaltique (5 cm.)	210,000
5 ^o en tarmac (5 cm.)	90,000

DEUXIÈME QUESTION.

Possède-t-on au Département une estimation de la main-d'œuvre qui entre dans la construction de chaque

Vragen door de Commissie gesteld met de antwoorden van de Regering.

EERSTE VRAAG.

Bezit het Departement een tabel met vermelding van den bouwprijs per kilometer van de verschillende stelsels van wegen in België toegepast?

Zoo ja, gelieve deze tabel aan de Commissie mede te delen.

ANTWOORD.

Het Bestuur bezit geen tabel met vermelding van den bouwprijs per kilometer van de verschillende stelsels van wegen.

Deze prijs hangt af :

1^o van den aard der bekleeding;
2^o van de breedte van den steenweg;
3^o van de bijkomende werken, zooals grondwerken, onderbouw (vermits het bouwen betreft), opvoegen, enz.;

4^o van de streek waar de werken worden uitgevoerd.

Men mag aannemen dat 1 kilometer wegbedekking, voor 6 meter breedte van den weg, ongerekend de bijkomende werken, ongeveer kost :

1 ^o bestrating gemiddeld formaat, nieuw	fr. 600,000
2 ^o mozaïekbestrating nieuw	450,000
3 ^o Cementbeton (0 ^m 18 dikte)	240,000
4 ^o asfaltbeton 0 ^m 05)	210,000
5 ^o tarmac (0 ^m 05)	90,000

TWEDE VRAAG.

Bezit het Departement een raming van het arbeidsloon voor den bouw van elk stelsel van wegen (dikke

système de routes (gros pavés, mosaïqués, asphaltes, bétons, etc.).

Dans l'affirmative, prière de communiquer ce document à la Commission.

RÉPONSE.

Le Département ne possède pas d'estimation de la main-d'œuvre entrant dans la construction de chaque système de routes.

TROISIÈME QUESTION.

Prière de donner un tableau indiquant pour les routes numérotées de 1 à 10 (routes axiales) :

1^o le montant des adjudications faites en 1934 et 1935 pour l'entretien, la réfection, la rectification ou la reconstruction pour chacune d'elles;

2^o le montant des travaux supplémentaires effectués sur chacune de ces routes;

3^o prière de dire à la Commission si ces travaux supplémentaires ont été remis de la main à la main après examen avec les ingénieurs des Ponts et Chaussées ou par adjudications;

4^o pour chacune de ces routes la justification de la procédure suivie.

RÉPONSE.

Cette question rentre manifestement dans la catégorie de celles visées dans la circulaire de M. le Mreminier Ministre, du 25 novembre 1935; la réponse exigerait des recherches trop étendues que le Département n'est pas à même d'effectuer en peu de temps; un grand nombre de services seraient appelés à intervenir dans la réponse, et pour chacun d'eux il y aurait lieu de compulser de très nombreux dossiers

keien, mozaïekkeien, asfalt, beton, enz.).

Zoo ja, gelieve dit stuk aan de Commissie mede te deelen.

ANTWOORD.

Het Departement bezit geen raming van de werkkrachten die in rekening komen bij den bouw van ieder wegensstelsel.

DERDE VRAAG.

Gelieve een tabel mede te deelen met vermelding voor de wegen genummerd van 1 tot 10 (hoofdwegen) van :

1^o het bedrag der aanbestedingen in 1934 en 1935 voor onderhoud, herstelling, rechtekking, of herbouw van elk hunner;

2^o het bedrag der aanvullende werken op elk dezer wegen;

3^o verzoek aan de Commissie mede te deelen of deze aanvullende werken uit de hand werden gegeven na onderzoek met de ingenieurs van Bruggen en Wegen of bij aanbesteding;

4^o voor elk dezer wegen de rechtvaardiging van de gevolgde procedure.

ANTWOORD.

Deze vraag valt blijkbaar binnen de categorie vragen bedoeld in het rondschrjven van den Eersten Minister dd. 25 November 1935; het antwoord zou al te uitgebreide opzoeken vergen die het Departement niet kan doen in weinig tijd; talrijke diensten zouden in het antwoord moeten tusschenkomen en iedere dienst zou zeer veelvuldige dossiers moeten nazien.

QUATRIÈME QUESTION.

Le Département pourrait-il donner :

1^o le montant des dépenses effectuées pour la réfection et l'entretien des routes de l'Etat pour chacune des années allant de 1920 à 1935;

2^o le montant des dépenses effectuées pour chacune des années allant de 1920 à 1935 pour la construction de nouvelles routes, la rectification ou la reconstruction de routes anciennes, dépenses effectuées soit à charge du budget ordinaire, du budget extraordinaire de dépenses exceptionnelles ou du fonds des grands travaux;

3^o à défaut des deux tableaux demandés ci-dessus, le Département peut-il donner un relevé, pour les années indiquées, de toutes les dépenses effectuées pour les routes de l'Etat ?

RÉPONSE.

Je ne puis ici que formuler la même remarque que pour la troisième question.

CINQUIÈME QUESTION.

Le Département voudrait-il fournir un tableau indiquant :

1^o le nombre de kilomètres de routes de l'Etat :

- a) pavées en gros pavés;
- b) pavées en mosaïques;
- c) asphaltées;
- d) bétonnées ?

2^o est-il possible de connaître le coût d'entretien par kilomètre de route pour chacun de ces systèmes de construction ?

3^o prière d'indiquer la durée d'existence de chacun des systèmes de construction de routes avant qu'elles ne nécessitent une réfection complète.

VIERDE VRAAG.

Kan het Departement aangeven :

1^o Het bedrag der uitgaven voor herstelling en onderhoud der Staatswegen voor elk der jaren 1920 tot 1935;

2^o Het bedrag der uitgaven voor elk der jaren 1930 tot 1935 wegens aanleg van nieuwe wegen, recht-trekking of herbouw van vroegere wegen, uitgaven ten laste hetzij van de gewone begroting, hetzij van de buitengewone begroting of van het Fonds der Groote Werken;

3^o Bij gemis van deze beide tabellen, een opgave, voor de aangegeven jaren van al de uitgaven voor de Staatswegen gedaan.

ANTWOORD.

Ik kan enkel dezelfde opmerking maken als voor de derde vraag.

VIJFDE VRAAG.

Het Departement gelieve een tabel te verstrekken vermeldende :

1^o het aantal kilometers Staatswegen :

- a) bestraat met dikke keien;
- b) bestraat met mozaïekkeien;
- c) in asfalt;
- d) in beton.

2^o kan men de onderhoudskosten kennen per kilometer voor elk stelsel van bestrating;

3^o wat is de duur van elk stelsel van bestrating alvorens een volledige herstelling noodig zij.

RÉPONSE.

Ci-joint le tableau des longueurs de routes de l'Etat, selon la nature des revêtements dont elles étaient pourvues au 31 décembre 1934.

Le coût d'entretien par kilomètre est quasi impossible à établir de façon précise et indiscutable; il dépend non seulement de la nature du revêtement, mais de celle du sous-sol et de la fondation, de l'âge du revêtement, de la nature et de l'intensité du trafic, du drainage du sol, etc., etc.

Il en est absolument de même pour la durée des divers revêtements.

ANTWOORD.

Hierbij de tabel met de lengte der Staatswegen, volgens den aard der bedekking op 31 December 1934.

De onderhoudskosten per kilometer kunnen bijna onmogelijk op nauwkeurige en onaanvechtbare wijze worden geraamd; dit hangt niet alleen af van den aard der bedekking, maar ook van den ondergrond en den onderbouw, den duur der bestrating, den aard en de veelvuldigheid van het verkeer, de draineering van den grond, enz., enz.

Hetzelfde geldt ook voor den duur der verschillende wegbedekkingen.

ROUTES DE L'ÉTAT. — STAATSWEGEN

Longueur des revêtements selon leur nature (31-12-34). — *Lengte der bedekkingen volgens hun aard (31-12-34).*

PROVINCES	Pavages Ecl antillon normal Mètres courants	Petits pavés Mètres courants	Macadam à l'eau enduit ou non Mètres courants	Macadam mortier Mètres courants	Macadam à l'ant hydrocarboné (goudron, bi- tumé, etc., sauf béton asphal- tique) Mètres courants	Béton de ciment Mètres courants	Béton asphalique Mètres courants	Asphalte blocks Mètres courants	Divers (briques, pavés de béton, etc.) Mètres courants
PROVINCIE	<i>Bestratingen Normaal formaat Loopende meters</i>	<i>Kleine straatsteenen Loopende meters</i>	<i>Watergebonden macadam bestreken of niet Loopende meters</i>	<i>Mortel- macadam. Loopende meters.</i>	<i>Macadam met koolwaterstof- bindmiddel (teer, bitumen, enz., behalve asphal- tiek). Loopende meters</i>	<i>Cement beton. Loopende meters</i>	<i>Asphalt beton. Loopende meters</i>	<i>Asphalt blokken Loopende meters</i>	<i>Verschillende (klinkers beton- blokken, enz.) Loopende meters</i>
Anvers. - Antwerpen . .	530,307 »	2,152 »	19,302 »	—	49,903 »	92,894 »	35,431 »	4,815 »	1,247 50
Brabant. - Brabant . . .	572,337 65	41,374 70	36,507 75	10,464 »	29,721 »	78,065 90	3,440 »	6,121 »	3,612 45
Fl. Occident. - West-Vlaand.	630,358 80	64,861 36	12,582 »	1,275 »	111,247 70	171,552 45	33,915 85	4,747 80	—
Fl. Orient. - Oost-Vlaand. .	718,604 »	1,850 »	9,031 »	—	—	77,673 »	1,130 »	—	—
Hainaut. - Henegouwen . .	447,318 29	63,256 82	127,032 44	69,374 34	37,619 23	77,085 15	8,463 »	56 60	1,964 20
Liège (1). - Luik (1) . . .	211,503 64	106,085 73	436,772 98	46,223 05	494,695 86	31,323 85	23,742 85	—	—
Limbourg. - Limburg . . .	219,116 »	31,125 »	336,137 »	8,750 »	211,853 »	24,859 »	5,239 »	121 »	—
Luxembourg. - Luxemburg.	20,572 20	22,354 20	841,290 85	11,389 »	270,489 80	6,279 »	—	15 »	—
Namur. - Namen . . .	130,278 11	77,865 58	681,503 25	95,630 05	192,237 53	55,771 30	17,363 45	2,728 50	2,615 40
	3,480,486 »	410,920 »	2,500,159 »	243,105 44	1,397,767 12	616,503 65	128,725 15	18,604 90	9,439 55

1) Direction de Liège et Verviers. — *Bestuur van Luik en Verviers.*

SIXIÈME QUESTION.

Gendarmerie :

Le Département pourrait-il donner un tableau indiquant le montant des sommes payées depuis 1920 jusqu'en 1935 et ce par année, pour le casernement de la gendarmerie.

Ces dépenses sont reprises au projet de budget pour 1936 aux articles 9-5^o, 10-4^o-5^o, 14-3^o, 27-7^o.

RÉPONSE.

Exercice.	Sommes ordonnancées
-----------	---------------------

1920	 1,123,181 77
1921	 1,219,591 69
1922	 1,563,178 22
1923	 1,905,933 43
1924	 2,033,418 16
1925	 2,387,173 47
1926	 2,131,231 34
1927	 2,219,439 52
1928	 2,483,201 62
1929	 3,080,276 66
1930	 5,081,619 14
1931	 5,134,579 65
1932	 4,340,342 40
1933	 4,680,905 »

y compris fr. 76,171,33 concernant la police du roulage achat motos, véhicules et frais de déplacements.

1934	 5,523,219 61
------	------------------------

y compris fr. 286,149-32 concernant la police du roulage achats motos, véhicules et frais de déplacements.

1935	 5,099,592 47
------	------------------------

y compris fr. 197,853-73 concernant la police du roulage, achats motos-véhicules, etc. et frais de déplacements.
Situation au 31 décembre 1935.

ZESDE VRAAG.

Rijkswacht :

Zou het Departement een tabel kunnen geven met vermelding van het bedrag elk jaar, van 1920 tot 1935, voor de kazerneering der Rijkswacht betaald.

Deze uitgaven komen op het ontwerp van begroting voor 1936 bij de artikelen 9-5^o, 10-4^o-5^o, 14-3^o, 27-7^o voor.

ANTWOORD.

Dienstjaar	Geordonnanceerde sommen.
------------	--------------------------

1920	 1,123,181 77
1921	 1,219,591 69
1922	 1,563,178 22
1923	 1,905,933 43
1924	 2,033,418 16
1925	 2,387,173 47
1926	 2,131,231 34
1927	 2,219,439 52
1928	 2,483,201 62
1929	 3,080,276 66
1930	 5,081,619 14
1931	 5,134,579 65
1932	 4,340,342 40
1933	 4,680,905 »

met inbegrip van fr. 76,171-33 betreffende de politie op het verkeer, aankoop van motos, voertuigen en verplaatsingskosten.

1934	 5,523,219 61
------	------------------------

met inbegrip van fr. 286,149-32 betreffende de politie op het verkeer, aankoop van motos, voertuigen en verplaatsingskosten.

1935	 5,099,592 47
------	------------------------

met inbegrip van fr. 197,853-73 betreffende de politie op het verkeer, aankoop van motos, voertuigen en verplaatsingskosten.

Toestand op 31 December 1935.

SEPTIÈME QUESTION.

a) Le Département pourrait-il donner des précisions sur les conditions dans lesquelles ont été adjugés, exécutés, et subsidiés les travaux de l'Abbaye d'Orval (art. 38-3°).

b) Y a-t-il des poursuites engagées contre le Département par le soumissionnaire le plus bas?

c) Quelle a été l'intervention globale de l'État dans ces travaux ?

RÉPONSE.

a) Il n'a pas été donné suite à l'adjudication à laquelle il a été procédé le 7 décembre 1934, en vue de la restauration du cloître de l'ancienne Abbaye d'Orval.

Cette décision a été prise en vertu d'une faculté prévue au cahier des charges, clauses et conditions régissant les adjudications publiques.

Le subside de 350,000 francs, inscrit au budget de 1935 n'a pas été utilisé jusqu'ici.

b) Aucune poursuite n'a été engagée à ce jour contre le Département par le plus bas soumissionnaire.

c) De 1927 à ce jour : fr. 1,205,577-87.

ZEVENDE VRAAG.

a) Kan het Departement nadere inlichtingen geven over de voorwaarden waarin werden aanbesteed. uitgevoerd en geldelijk gesteund de werken van de Abdij te Orval (art. 38, 3°).

b) Werden er tegen het Departement door den laagsten inschrijver vervolgingen ingesteld ?

c) Wat is het bedrag der globale tuschenkomst van den Staat in deze werken ?

ANTWOORD.

a) Er werd geen gevolg gegeven aan de aanbesteding waartoe was overgegaan op 7 December 1934, met het oog op het herstel van het klooster oude der Abdij van Orval.

Dit besluit werd genomen krachtens een bepaling voorzien in de besteksbepalingen en voorwaarden betreffende de openbare aanbestedingen.

De toelage van 350,000 frank voorzien op de begroting voor 1934 werd tot nog toe niet benuttigd.

b) Tot nog toe werd geen klacht ingediend tegen het Departement door den laagsten inschrijver.

c) Van 1927 tot op heden fr. 1,205,577-78.