

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1930-1931	N° 117	Zittingsjaar 1930-1931	
BUDGET N° 41X	SÉANCE du 20 février 1931	VERGADERING van 20 Februari 1931	BEGROOTING N° 41X

BUDGET

du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1931

RAPPORTFAIT 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 1931, s'élève à :

Dépenses ordinaires	fr. 266,604,200
Dépenses exceptionnelles	fr. 217,977,000
Total	fr. 484,581,200

Au cours des quatre derniers exercices, le total des dépenses afférentes à ce budget a quadruplé : de 122,741,732 fr. en 1927, il a atteint fr. 489,301,512 en 1930. Cette augmentation formidable était toutefois plus apparente que réelle. En effet, elle était en partie due au transfert du Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires à celui des Travaux Publics, de crédits très élevés destinés à la réfection de la grande voirie de l'Etat.

Le budget du présent exercice accuse, comparativement à celui de 1930, une diminution de fr. 37,505,000 aux dépenses exceptionnelles, et une augmentation de fr. 32,784,688 aux dépenses ordinaires.

Cette augmentation des dépenses ordinaires se répartit comme suit :

- fr. 10,000,000 pour la grande voirie de l'Etat;
- fr. 1,030,000 pour les bâtiments civils;
- fr. 1,000,000 pour le casernement des gendarmeries;

(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, Defaux, Delacollette, Delor, de Wouters d'Oplinter, Fischer, Foucart, Housiaux, Hubin, Merget, Neven, Reynaert, Schevenels, Van Acker (Achille), Vandenbuleke, Van Hoeylandt, Winandy;

Le présent rapport n° 117 a été distribué le 14 mars 1931. (Art. 4 de la résolution de la Chambre relative à l'examen des Budgets.)

BEGROOTINGvan het Ministerie van de Openbare Werken
voor het dienstjaar 1931**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 1931, welke u ter behandeling voorgelegd wordt, bedraagt voor de :

Gewone uitgaven	fr. 266,604,200
Buitengewone uitgaven	fr. 217,977,000
Totaal	fr. 484,581,200

In den loop van de laatste vier dienstjaren, zijn de uitgaven dezer begroting verviervoudigd : van 122,741,732 frank in 1927, zijn zij tot 489,301,512 frank in 1930 gestegen. Deze geweldige verhooging was echter meer in schijn dan in werkelijkheid. Inderdaad, zij was gedeeltelijk te wijten aan de overdracht van de Begroting van buitengewone inkomsten en uitgaven op deze van Openbare Werken, aan uiterst zware credieten bestemd voor het herstel van de groote Staatswegen.

Vergeleken bij de begroting van 1930, bedraagt deze van dit dienstjaar 37,505,000 frank minder voor de buitengewone uitgaven en een vermeerdering van 32,784,688 frank voor de gewone uitgaven.

Deze verhooging van de gewone uitgaven is te verdeelen als volgt : 10 miljoen frank voor de groote Staatswegenis, 1,030,000 frank voor de burgerlijke gebouwen, 1 miljoen frank voor de kazerneering der gendarmerie, 1,500,000 frank voor waterbouwkundige werken, 10,300,000 frank

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

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

2° de leden door de Afdelingen benoemd : de heeren de

Dit verslag n° 117 werd rondgedeeld op 14 Maart 1931 (Art. 4 van het besluit van Kamer betreffende de behandeling van de Begrotingen.)

fr. 4,500,000 pour travaux hydrauliques;
fr. 10,300,000 pour ports, phares, fanaux, etc., dont fr. 6,000,000 pour des dragages au port de Zeebrugge;
fr. 4,288,500 pour le personnel de province des Ponts et Chaussées.

Le total des crédits ordinaires et exceptionnels affectés à la réfection et à l'entretien de la voirie de l'Etat dépasse, pour le présent exercice, 253 millions de francs. C'est dire l'effort gigantesque entrepris par l'administration des Ponts-et-Chaussées sous l'impulsion de l'honorable Ministre des Travaux publics, pour atteindre l'objectif si nettement défini il y a quelques années, au sein des Chambres législatives : la réfection générale, nécessaire et urgente de la voirie.

Des Ardennes au Littoral, on ressent les effets bienfaisants du travail accompli.

La route, depuis le développement prestigieux du moteur à essence, acquiert une importance qu'elle n'a jamais connue; elle est un des principaux canaux d'amenée de la richesse nationale et l'un des organes essentiels de l'activité économique d'un pays. Les transports aisés et rapides font gagner du temps, et le temps c'est de l'argent.

Concevant toute la vérité de cet adage, s'efforçant de mettre en concordance la science de la technique routière avec les progrès, chaque jour plus marqués, des nouveaux modes de transport disposant d'autre part, grâce à la loi du 24 avril 1928, du « *Fonds des routes* », l'administration des Ponts et Chaussées réalisa, au cours des trois dernières années, l'effort que l'on réclamait d'elle. Le plan général de réfection de la voirie de l'Etat se poursuit sans trêve ni défection; il est entré dans sa quatrième année d'exécution et sera complètement réalisé, nous n'en doutons pas, lorsque le cycle des six années sera révolu.

On peut, dès à présent, concevoir ce que sera la route de demain lorsqu'un nouvel essor industriel et une diminution du coût de l'automobilisme auront encore multiplié le nombre de véhicules, lorsque l'autobus intercommunal et l'autocar de tourisme — bientôt international — auront pris une place plus grande encore dans les habitudes et les besoins de la vie.

Les chaussées devront incontestablement, l'une après l'autre, être élargies; le programme actuel, fixant cette largeur à six mètres, devra être révisé; dans bien des cas les courbes devront être rectifiées, et, là où elles devront inéluctablement subsister par suite de la topographie des lieux, elles devront être profilées de façon à annihiler, ou tout au moins à atténuer, les effets de la force centrifuge. Les fondations elles-mêmes devront être renforcées, le poids des véhicules automobiles augmentant sans cesse, de plus une révision du règlement général de la police du roulage et de la circulation deviendra inévitable.

voor havens, vuurtorens, kustlichten, enz., waarvan 6 miljoen frank voor baggerwerken in de haven van Zeebrugge, 4,288,500 frank voor het personeel uit de provincie van Bruggen en Wegen.

De gewone en uitzonderlijke credieten voor het dienstjaar voorzien voor het herstel en het onderhoud van de wegenis van den Staat bedragen meer dan 253 miljoen frank. Het is een sprekend bewijs van de reusachtige inspanning, welke door het Bestuur van Bruggen en Wegen, dank zij de stuwkracht van den Minister van Openbare Werken, gedaan werd om het doel te bereiken, hetwelk eenige jaren geleden zoo duidelijk afgeteekend werd door de Kamer met het oog op de dringende noodzakelijkheid van het algemeen herstel van de wegenis.

Van de Ardennen tot de Kust gevoelt men den welkledigen invloed van wat reeds gedaan werd.

Sedert de verbazende ontwikkeling van de petroleomotorvoertuigen heeft de weg een vroeger nooit gekend belang verkregen. Hij is een van de voornaamste kanalen langswaar 's lands rijkdommen vervoerd worden en een van de voornaamste organen van de economische bedrijvigheid van een land. Gemakkelijk en snel verkeer doet tijd winnen, en tijd is geld.

Het Bestuur van Bruggen en Wegen heeft de waarheid van deze spreuk begrepen en heeft gepoogd de wegentechniek overeen te brengen met de elken dag grootere vorderingen van de nieuwe vervoermiddelen. Daarenboven heeft het, dank zij de wet van 24 April 1928 op het « *Wegenfonds* », in den loop van de laatste drie jaren kunnen verwezenlijken wat men ervan verlangde. De uitvoering van het algemeen plan tot herstel van de Staatswegenis wordt onverpoosd voortgezet. Het is reeds zijn vierde jaar van uitvoering ingetreden, en het zal zonder twijfel tegen het einde van het zesde jaar gansch uitgevoerd zijn.

Van nu af kan men zich voorstellen wat morgen de weg zijn zal wanneer, tengevolge van een nieuwe uitbreiding der industrie en een prijsvermindering der auto's het aantal voertuigen nog zal vermenigvuldigd zijn, wanneer de intercommunale autobus en de autocar van het toerisme, welke weldra internationaal zijn zal, een nog grootere plaats in onze gewoonten en behoeften zullen ingenomen hebben.

De steenwegen zullen onvermijdelijk, de eene na de andere, moeten verbreed worden; het huidige programma, waarbij de breedte op zes meter vastgesteld wordt, zal moeten herzien worden; in vele gevallen zullen de bochten moeten rechtgetrokken worden, en daar waar men zulks niet zal kunnen doen uit oorzaak van de topografie, zal men zooveel mogelijk de gevolgen van de middelpuntvliedende kracht moeten teniet doen of, althans, verzachten, door middel van doorsneden. Het beslag zelf zal moeten versterkt worden, daar het gewicht van de auto's gestadig toeneemt, tevens zal men genoodzaakt zijn het algemeen reglement op de politie van het gerij en van het verkeer te herzien.

Quant aux piétons et aux cyclistes, des trottoirs et des pistes continus doivent leur être réservés, sinon l'usage de la route ne leur sera bientôt plus possible; l'allure rapide des automobiles constitue pour eux un danger de tout les instants et à tout endroit de la chaussée.

Enfin, la question de l'assèchement de la route en période pluvieuse ou hivernale doit être examinée très sérieusement : toute négligence a vite raison des meilleurs travaux de réfection. Il nous est revenu que pour plusieurs routes l'attention du service compétent s'était portée uniquement sur la viabilité de celles-ci, sans en soigner les dépendances, accotements, fossés et ouvrages d'art servant à l'écoulement des eaux; le bon entretien des fossés annihile l'action dissolvante de l'eau et augmente considérablement la longévité de la chaussée en la préservant de multiples dégradations.

Votre Commission croit devoir insister aussi sur les difficultés et les dangers que présente la traversée des villes. Le trafic de pur transit, toujours croissant y engorge les artères et devient un péril pour l'habitant : l'heure semble venue d'étudier des tracés de routes évitant les centres peuplés et empruntant, autant que possible, la périphérie des cités.

La suppression des passages à niveau réclame aussi, en plusieurs endroits particulièrement achalandés, un tour de faveur : nous applaudissons à la suppression de celui de Gembloux, qui était une vraie nuisance; l'étude de ce travail fut menée avec une particulière célérité par l'administration des Ponts et Chaussées aussitôt les crédits nécessaires votés.

Votre Commission attire aussi l'attention spéciale de l'honorable Ministre des Travaux Publics sur le danger que présentent, surtout à la fin de l'hiver lors du dégel, plusieurs routes situées au fond de vallées profondes et que dominent des rochers escarpés; des pierres, parfois des blocs énormes se détachent et occasionnent de terribles accidents. L'Administration des Chemins de fer, en ce qui concerne les voies ferrées, exerce une constante surveillance en pareils cas, et elle prend les mesures nécessaires pour faire disparaître le danger. Il incombe à l'Administration des Ponts et Chaussées de prendre semblables précautions en ce qui concerne les routes de l'Etat et d'effectuer les travaux de roctage ou de consolidation qu'elle jugerait utiles.

* *

On l'a dit et répété, et avec beaucoup de raison : la condition essentielle d'un bon entretien des routes est de pouvoir réparer les dégradations éventuelles, à mesure qu'elles se produisent.

Ceci suppose trois choses : du personnel, de l'outillage et des matériaux sur place ou pouvant être transportés rapidement à pied d'œuvre.

1. — *Au point de vue du personnel* : une action rapide et opportune exige, tout au moins pour les menus travaux, une décentralisation des pouvoirs, la possibilité pour le personnel dirigeant de faire exécuter d'initiative de tels

Wat de voetgangers en wielrijders betreft, zal men voor hen onafgebroken gaan- en fietspaden moeten maken, zoo niet zullen zij geen gebruik van de wegen meer kunnen maken; de snelheid van de auto's is voor hen een gevaar van elk oogenblik en op elk punt van den weg.

Ten slotte moet de quaestie van de drooglegging van de wegen bij regen of Wintertijd zeer ernstig onderzocht worden : de beste herstellingswerken zijn niet lang tegen verwaarloozing bestand. Er is ons ter oore gekomen dat voor verscheidene wegen de aandacht van den dienst alleen gegaan is naar de duurzaamheid er van, maar dat naar de zijpaden, grachten en de kunstwerken tot afleiding van het water niet om gezien werd.

Het onderhouden van de grachten gaat de werking van het water te keer en vermeerderd dan aanzienlijk het weerstandsvermogen van den steenweg door hem te beschutten tegen verscheidene beschadigingen.

Uwe Commissie meent ook nadruk te moeten leggen op de moeilijkheden en gevaren die de doortocht door de steden biedt. Het altijd groeiende transito-verkeer stopt de wegen op en wordt een gevaar voor de inwoners; het uur schijnt gekomen om de aanlegging van wegen te onderzoeken welke de bevolkte centra zouden vermijden en, zooveel mogelijk, buiten de steden zouden liggen.

De opheffing van de overwegen is ook, in verschillende plaatsen, een maatregel die niet mag uitgesteld worden : wij juichen de opheffing van den schadelijken overweg te Gembloers toe; het vraagstuk werd met bijzonderen spoed onderzocht door het beheer van Bruggen en Wegen, zoodra de noodige credieten goedgekeurd waren.

Uwe Commissie vestigt ook de bijzondere aandacht van den achtbaren Minister van Openbare Werken op het gevaar dat, bij het einde van den Winter, in de dooi-periode, sommige wegen opleveren, gelegen in diepe valleien en omringd door hooge rotsen; soms vallen er steenen en zelfs groote blokken die vreeselijke ongevallen veroorzaken. Het Beheer van Spoorwegen zorgt, wat de spoorlijnen betreft, voor een voortdurende bewaking en zij neemt de noodige maatregelen om het gevaar af te weren.

Het Beheer van Bruggen en Wegen zou dezelfde voorzorgen moeten nemen voor hetgeen de Staatsbanen betreft en de werken uitvoeren die zij noodig acht.

* *

Men heeft terecht gezegd en herhaald dat de hoofdw waarde, voor een goed onderhoud der wegen, is : de gebeurlijke beschadigingen herstellen naarmate zij zich voordoen.

Zulks onderstelt drie dingen : personeel, werktuigen en materiaal dat ter plaatse beschikbaar is of spoedig kan vervoerd worden.

1. — *Ten opzichte van het personeel* : een spoedig doeltreffend ingrijpen eischt, althans voor de kleine werken, een decentralisatie op het gebied van de bevoegdheid, de mogelijkheid voor het leidend personeel, om, uit eigen ini-

travaux, sans devoir solliciter au préalable l'autorisation du pouvoir central.

Les Directeurs des services provinciaux sont autorisés, depuis quelques temps, à effectuer des dépenses ne dépassant pas 10,000 francs.

Il faut aussi que le personnel dirigeant ne réside pas trop loin des centres d'opération. A cet égard, il serait peut-être bon d'examiner si, dans certaines provinces, il n'y aurait pas lieu de décentraliser même les pouvoirs du directeur en créant soit des sous-directions, soit des groupes de district.

Le Directeur, ses ingénieurs et conducteurs peuvent, dans une certaine mesure, recruter du personnel ouvrier à adjoindre aux cantonniers pour l'exécution de menus travaux urgents tels que les repiquages dans les chaussées pavées, comblement de flaches dans les chaussées empierrées ou en tarmac, curage des fossés, entretien des accotements, enlèvement d'arbres abattus par le vent, peinture de bornes et de poteaux ou de panneaux de signalisation, etc.

II. — *Au point de vue de l'outillage* : l'Administration possède actuellement dans divers centres le matériel nécessaire à l'enduisage des chaussées au moyen de goudron ou de bitume. Ces centres sont : Diksmuide, Bruxelles, Hasselt, Aywaille, Bastogne, Florenville, Namur, Beauraing, Chimay.

Ils utilisent des goudronneuses-réchauffeuses de 1,500 litres.

Mais l'action de ces centres est insuffisante pour les énormes surfaces à enduire; d'autre part, les travaux d'enduisage doivent pouvoir s'exécuter par temps sec, et il faut pouvoir mettre à profit, sans retard, les rares beaux jours que nous accorde notre climat si variable : il est donc souvent difficile, et parfois impossible, de recourir pour ces travaux à l'entreprise privée, à cause des délais inévitables résultant de la préparation des pièces d'adjudication et des formalités mêmes de cette adjudication.

Pour ces raisons, il a été décidé de créer dans le pays un certain nombre de grands centres d'enduisage, pourvus d'un outillage moderne complet, capable de chauffer le goudron, de le transporter et de le répandre chaud sur les routes dans un rayon de 20 à 25 kilomètres. Les répandéuses prévues à cette fin peuvent contenir 4,000 à 4,500 kilogrammes de goudron ou de bitume.

Les centres choisis sont : Hasselt, Vielsalm, Paliseul, Habay-la-Neuve, Marloie, Beauraing, Philippeville; l'Administration espère que ceux de Hasselt, de Habay-la-Neuve, de Marloie et de Philippeville fonctionneront dès cette année.

III. — *Les matériaux nécessaires au fonctionnement des régies*, font l'objet d'adjudications globales pour chacune des provinces intéressées; ils comportent notamment le goudron, le bitume, l'émulsion de bitume, la grenaille de recouvrement.

En outre, dans les régions à routes empierrées, les cantonniers disposent de petits dépôts de pierraille, d'émul-

tatif, zulke werken te doen uitvoeren, zonder voorafgaande machtiging van het centraal bestuur.

De bestuurders des provinciale diensten zijn, sedert eenigen tijd, gemachtigd om uitgaven te doen die niet 10,000 frank overschrijden.

Het is noodig ook dat het leidend personeel niet te ver van het centrum der werkzaamheden verblijft. Te dien opzichte zou het wellicht goed zijn na te gaan of het, in sommige provinciën, niet wenschelijk is de decentralisatie van de bevoegdheid van den bestuurder door te voeren, door oprichting van onder-besturen of van districtgroepen.

De Directeur, zijne ingenieurs en conducteurs, kunnen, in zekere mate, werklieden aanwerven en toevoegen aan het kantonniers-personeel, om kleine, dringende werken uit te voeren zooals het herstellen van het plaveisel op de steenwegen, het vullen van kuilen in de bestrating, het ruimen der grachten, het onderhoud der bermten, het wegnemen van door den storm gevelde boomen, schilderen van palen of signalisatiepaneelen, enz.

II. — *Ten opzichte van de werktuigen* : het Beheer bezit thans, in verschillende centra, het materieel dat noodig is om de steenwegen door middel van teer en asphalt te bestrijken. Deze centra zijn thans : Diksmuide, Brussel, Hasselt, Aywaille, Bastenaken, Florenville, Namen, Beauraing, Chimay.

Zij gebruiken teerbereidingmachines van 1,500 liter.

De actie dezer centra is ontoereikend voor de groote oppervlakten die dienen bestreken te worden; anderzijds moeten de bestrijkingswerken kunnen plaats grijpen met droog weder en moet men, zonder tijdverlies, kunnen gebruik maken van de zeldzame zonnige dagen die ons klimaat ons verleent : het is dus dikwijls moeilijk, en soms onmogelijk, voor deze werken, beroep te doen op private ondernemingen, wegens de onvermijdelijke vertraging, veroorzaakt door de voorbereiding der stukken van de aanbesteding en door de formaliteiten dezer aanbesteding.

Om deze redenen werd besloten, in het land, een zeker getal groote bestrijkingscentra in te richten, voorzien van een volledig en modern materieel dat noodig is om de teer te verwarmen, te vervoeren en warm uit te gieten over de wegenbedekking, in een omtrek van 20 à 25 kilometer.

De gietmachines, te dien einde voorzien, kunnen 4,000 à 4,500 kilogram teer of asphalt bevatten.

De gekozen centra zijn : Hasselt, Vielsalm, Paliseul, Habay-la-Neuve, Marloie, Beauraing, Philippeville; het Beheer hoopt dat die van Hasselt, Habay-la-Neuve, Marloie en Philippeville van af dit jaar zullen werken.

III. — *De materialen noodig voor de werking der regieën*. Zij geven aanleiding tot globale aanbestedingen voor iedere der betrokken provinciën; zij omvatten namelijk teer, asphalt, asphaltemulsie, bedekkingsgrind.

Bovendien beschikken de kantonniers in de streken waar steenachtige wegen liggen, over kleine kiezelvoorraden,

sion de bitume, de goudron ou de bitume, pour permettre l'exécution immédiate des memes réparations exigées par l'état de ces routes.

**

Le Département des Travaux Publics a adopté un système de numérotage des routes qui est aujourd'hui déjà suffisamment connu du public grâce aux organes des grands clubs de Tourisme et d'Automobilisme.

Le département en entreprendra incessamment la réalisation; il compte, en effet, placer cette année les signaux de carrefour, c'est-à-dire les poteaux indicateurs sur les routes de Bruxelles-Breda, Bruxelles-Hasselt-Maastricht et Bruxelles-Liège-Aachen, et peut-être aussi sur les autres grandes chaussées partant de Bruxelles. Il posera aussi les bornes d'angle des routes numérotées dans toute l'étendue du pays.

**

Une initiative nouvelle sera bientôt soumise à l'honorable Ministre des Travaux Publics, et votre Commission sollicite pour elle toute sa bienveillante attention.

Sur la proposition de l'« Automobile-Association » de Grande-Bretagne, l'« Association Internationale du Tourisme » vient de mettre à l'étude la réalisation très prochaine d'une longue artère internationale, qui, traversant l'Europe, irait de Londres à Constantinople. Cette route de grand transit, dans l'avenir, serait continuée et relierait l'Angleterre aux Indes.

Il ne s'agit pas, nous avons hâte de le dire, d'une route purement touristique, mais bien de la mise en parfait état d'une voie de communication pour véhicules à essence. Cette voie toute aussi intéressante pour l'industrie, le commerce et les affaires, que pour le tourisme, permettrait un trafic intense, rapide et sûr entre Londres et l'Asie.

D'ardentes discussions s'élevèrent autour de l'itinéraire que suivrait cette artère importante. En janvier dernier, la conférence de Vienne en fixa définitivement le parcours et c'est grâce à l'active intervention du président du Touring Club de Belgique, M. Paul Duchaine, auquel votre Commission se plaît à rendre hommage, que cette première route internationale traversera le pays; un embranchement pourra se diriger via Calais, mais le tracé principal sera : Londres, Douvres, Ostende, Bruxelles, Aix-la-Chapelle, Cologne, Francfort, Nuremberg, Passau, Vienne, Budapest et Constantinople.

Déjà l'Angleterre prend les dispositions pour l'aménagement du tronçon de Londres à Douvres et pour l'embarquement des usagers de cette route.

On se bornera, au début du moins, à mettre en état d'excellente viabilité les routes déjà existantes, à leur assurer petit à petit une largeur d'au moins huit mètres, et à adopter un mode de signalisation uniforme. Il ne s'agit donc nullement de la constitution d'une auto-strade, qui entraînerait pour les divers gouvernements de lourds sacrifices qu'il n'est pas possible de leur demander.

L'A. I. T. se chargera de régler avec les gouvernements les questions de triptiques ou de carnets de passage de

asphaltemulsie; leer of asphalt, om de onmiddellijke uitvoering van kleine herstellingswerken op de wegen mogelijk te maken.

**

Het Departement van Openbare Werken heeft een stelsel aangenomen voor het nummeren der wegen dat thans reeds genoeg gekend is door het publiek dank zij de organen der groote clubs voor het Tourisme en het Automobilisme.

Dit zal weldra door het Departement verwezenlijkt zijn; men denkt dit jaar de kruispuntsignalen aan te brengen, d.i. de wegwijzers op de wegen : Brussel-Breda, Brussel-Hasselt-Maastricht en Brussel-Luik-Aken en misschien ook op de overige groote steenwegen die Brussel met andere steden verbinden; ook zullen de hoekpalen der genummerde wegen, over de geheele oppervlakte van het land geplaatst worden.

**

Een nieuw initiatief zal binnenkort aan den Minister van Openbare Werken worden voorgelegd, en uwe Commissie vraagt zijn welwillende aandacht daarvoor.

Op voorstel van de « Automobil-Association » van Engeland, onderzoekt de « Association Internationale du Tourisme » op dit oogenblik de spoedige verwezenlijking van een langen internationalen weg, dwars door Europa, en die van Londen naar Constantinople zou gaan, aan van groot verkeer, welke in de toekomst zou voortgezet worden en Engeland met Indië verbinden.

Het geldt hier niet, wij haasten ons dit te zeggen, een touristenweg; zonder meer. Maar wel het aanleggen van een volmaakt verkeersweg, voor voertuigen met benzine, vlug en gemakkelijk. Deze baan even belangrijk voor de nijverheid, den handel en de zaken als voor het tourisme, zou een druk, snel en zeker verkeer tusschen Londen en Azië bevorderen.

Een heftig debat rees op omtrent den weg die deze baan zou volgen. In Januari l. l. in eene conferentie te Londen, werd die loop definitief vastgesteld, en dank zij de tussenkomst van den voorzitter van de Touring Club van België, den heer Paul Duchaine, aan wien uwe Commissie graag hulde brengt, zal deze eerste internationale baan door ons land gaan; eene vertakking kan gericht worden naar Kales, maar het hoofdtraject zal zijn : Londen, Dover, Oostende, Brussel, Aken, Keulen, Frankfurt, Nuremberg, Passau, Weenen, Budapest en Constantinople.

Engeland neemt reeds maatregelen om den weg tusschen Londen en Dover aan te leggen en voor het inscheppen van degenen die deze wegen gebruiken.

Het werk zal in het eerst niets anders zijn dan het in uitstekenden staat brengen van de reeds bestaande wegen, ze stuk voor stuk op eene breedte van tenminste acht meter te brengen, en het aannemen van een eenvormig stelsel van signalisatie. Er is dus volstrekt geen spraak van een auto-strada, die van de verschillende regeeringen zware offers zou vergen welke men niet van hen vragen kan.

De A. I. T. neemt op zich met de regeeringen de quaesities van triptieken of van boekjes voor tolonderzoek te

douanes, et elle prendra les mesures pour rendre aussi aisée que possible cette randonnée à travers l'Europe.

..

Si la voirie de l'Etat a occupé tout d'abord votre Commission, la voirie communale, rattachée, depuis l'an dernier, au Budget du Ministère des Travaux Publics, ne l'a pas moins intéressée.

Un crédit de 19 millions seulement lui est affecté en vue de subsidier les communes pour l'extension et l'amélioration de leur voirie, en vue de les aider à assurer le bon ~~entretien~~ des services améliorés avec l'intervention de l'Etat comme c'est le cas pour les chemins communaux d'intérêt agricole et en vue aussi de seconder les provinces qui à leur tour seconderont les communes à assurer le bon entretien des chemins vicinaux de grande communication, et à améliorer les dites routes intercommunales.

Il faut se reporter à une époque ancienne pour retrouver la genèse des dénominations de routes de grande voirie de l'Etat, routes provinciales, chemins de grande communication ou intercommunaux. L'usager qui aujourd'hui, grâce au développement et au perfectionnement des moyens de transport, utilise toutes les routes, fait fi de ces distinctions; il en appelle à l'organisme qui, au point de vue technique, peut lui assurer les meilleures garanties de réfection et d'entretien de la voirie en général.

Mais les raisons qui jadis avaient justifié ce classement n'existent plus. Tandis qu'autrefois la voirie intercommunale n'était guère utilisée que par les habitants des communes limitrophes, aujourd'hui des véhicules venant d'endroits éloignés les parcourent sans cesse, ces routes sont devenues les liaisons nécessaires entre les grandes artères qui traversent le pays. Tous en font usage, et leur entretien doit être à charge de tous. La collectivité réclame une voirie irréprochable et il n'est plus possible d'en laisser plus longtemps la responsabilité à des organismes incompetents, impuissants et parfois même de mauvaise volonté.

Mon honorable collègue, M. Merget, rapporteur du Budget des Travaux publics du dernier exercice, a très clairement exprimé cette idée à l'occasion de la discussion de ce budget, et votre Commission, à l'unanimité, s'est ralliée à cette manière de voir.

Un reclassement général, et de nouvelles méthodes financières et techniques s'imposent si l'on veut aboutir à l'amélioration de la voirie vicinale.

Dans un récent rapport à M. le Ministre de l'Intérieur et de l'Hygiène sur la situation des communes rurales de la province de Namur, l'honorable gouverneur, Baron de Gaiffier d'Hestroy, soulignait le fait que les dépenses écrasantes d'entretien de la voirie sont cause de la ruine de la plupart des communes endettées :

« Avant la guerre, déclare cette haute personnalité, la réfection d'une route étant réalisée, l'entretien ne néces-

regeler, en zij zal maatregelen treffen om deze tocht door Europa zoo gemakkelijk mogelijk te maken.

..

Zoo de Commissie zich in de eerste plaats heeft bezig gehouden met de Staatswegen, niet minder heeft zij hare aandacht gewijd aan de gemeentewegen, sedert een jaar verbonden aan de Begroting van het Ministerie van Openbare Werken.

Een crediet van slechts 19 millioen is uitgetrokken om de gemeenten te steunen voor de uitbreiding en verbetering van hare wegen, om ze te helpen voor het goed onderhoud van de door tusschenkomst van den Staat verbeterde wegen, zooals de gemeentewegen van landbouwbelang, en om de provinciën te steunen die harerzijds de gemeenten helpen om het goed onderhoud te verzekeren van de buurtwegen van groot verkeer, en om de intercommunale wegen te verbeteren.

Men moet tot vroegere tijden teruggaan om den oorsprong te vinden van de benamingen : banen van de groote Staatswegenis, provinciale wegen, intercommunale of groote verkeerwegen. De weggebruiker, die tegenwoordig, dank zij de uitbreiding en de verbetering van de vervoermiddelen, al de wegen gebruikt, trekt zich van dit onderscheid niets aan, en hij wendt zich tot het organisme dat hem op technisch gebied de beste waarborgen voor herstel en onderhoud der wegen over het algemeen verzekert.

Maar de redenen die vroeger pleitten voor deze classering, bestaan niet meer. Terwijl vroeger de intercommunale wegen enkel werden gebruikt door de bewoners van de belendende gemeenten, worden ze thans voortdurend bereden door voertuigen uit afgelegen plaatsen, en deze wegen zijn de noodzakelijke verbindingen geworden tusschen de groote banen die het land doorkruisen. Allen maken er gebruik van, en hun onderhoud moet door allen gedragen worden. De gemeenschap eischt een onberispelijke wegenis, en het is niet mogelijk nog langer de verantwoordelijkheid er van te laten aan onbevoegde, onmachtige, en soms zelfs kwaadwillige organismen.

Mijn achtbare collega, de heer Merget, verslaggever van de Begroting van Openbare Werken van het vorig dienstjaar, heeft deze gedachte duidelijk uitgedrukt ter gelegenheid van de behandeling van deze begroting en uw Commissie heeft zich eenparig bij deze zienswijze aangesloten.

Eene algemeene herclassering, en nieuwe financiële en technische methodes dringen zich op, wanneer wij willen komen tot eene verbetering van de buurtwegen.

In een pas uitgebracht verslag tot den Minister van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid over den toestand van de plattelandsgemeenten van de provincie Namen heeft de achtbare gouverneur, Baron Gaiffier d'Hestroy, het feit onderlijnd dat de verpletterende uitgaven van onderhoud der wegen de oorzaak zijn van de verarming van het meerendeel der in schuld verkeerende gemeenten.

« Voor den Oorlog, verklaart deze hooge persoon, als het herstel van een weg eenmaal gedaan was, eischte het onder-

sitait plus qu'une minime dépense. Actuellement, par suite de la circulation automobile de plus en plus intense, l'entretien équivaut presque à une réfection, alors que cette circulation n'a plus le moindre caractère local. Il y a lieu, en conséquence, de créer un « *Fonds de la voirie vicinale* », alimenté entre autres par une intervention supportable des communes, basé sur le principe de solidarité de toutes les communes en matière de voirie, et subsidié par l'Etat et les provinces ainsi que par une partie de la taxe mobilière sur le revenu des actions ». Cette dernière participation se justifierait largement, eu égard à l'intérêt que présente pour toute affaire industrielle ou commerciale le bon entretien de la voirie vicinale.

La loi votée au début de cette année sur la fiscalité provinciale et communale permet, dans le sens indiqué, la solution du problème au point de vue financier.

Dès lors, la coordination des mesures techniques à prendre, afin d'obtenir la réalisation d'un plan d'ensemble plus homogène, se trouvera facilitée.

Actuellement, trois pouvoirs se partagent le travail de réfection, d'amélioration et d'entretien des routes. L'administration des Ponts et Chaussées prend soin de la voirie gouvernementale; les services techniques provinciaux assurent la gestion des routes provinciales, et les communes, appelées à contribuer à l'entretien des chemins de grande communication et de la voirie vicinale, agissent sous la direction de ces derniers.

Chacun de ces pouvoirs a son personnel distinct, ses méthodes de construction et d'entretien; ils n'ont entre eux aucun lien, s'ignorent, s'évitent même; une cloison étanche les sépare.

Et cependant, quel admirable réseau routier surgirait s'il était le résultat de l'expérience de tous et d'un travail commun.

Non seulement la technique de la construction, de la réfection et de l'entretien des routes y gagnerait en s'uniformisant, mais les problèmes tels que celui de la signalisation — qu'il s'agisse des bornes kilométriques, des panneaux de localité ou de direction — et celui de la police, encore si rudimentaire, seraient rapidement résolus.

A ce propos, votre Commission exprime le vœu de voir une police des routes organisée à l'aide d'agents à motocyclette, à concurrence de deux ou trois agents par province. Les agents parcoureraient chaque jour une partie du réseau qui leur serait confiée et transmettraient à l'administration le journal quotidien de leurs investigations. Leur seule existence et la crainte de les rencontrer feraient cesser de multiples infractions aux règlements de police du roulage. Ils séviraient contre la vitesse excessive des automobiles aux endroits dangereux et éviteraient ainsi bien des accidents.

Votre Commission fonde les plus grandes espérances sur la récente initiative prise par l'honorable Ministre des Travaux publics en constituant une commission chargée de rechercher les méthodes à adopter pour l'amélioration de la voirie vicinale : le développement kilométrique de

houd slechts nog kleine uitgaven. Tegenwoordig, ten gevolge van het altijd drukker wordende automobiëlverkeer, staat het onderhoud bijna gelijk met het herstel, terwijl het verkeer hoegenaamd niet lokaal meer is. Er moet bij gevolg een « *Fonds voor de buurtwegen* » opgericht worden, gespijsd onder meer door eene draagbare tusschenkomst van de gemeenten welke steunen op het solidariteitsbeginsel van alle gemeenten in zake wegenis, en gesubsidieerd door den Staat en de provinciën, evenals door een deel van de belasting op de inkomsten van aandelen. » Deze laatste bijdrage zou ruimschoots gewettigd zijn op grond van het belang dat alle nijverheids- en handelszaken hebben bij goede buurtwegen.

De in het begin van dit jaar aangenomen wet op de provinciale en gemeentelijke fiscaliteit, laat in den aangewezen zin de oplossing toe van het vraagstuk onder financieel oogpunt.

Daardoor zal de ordening van de technische maatregelen welke dienen genomen om tot de verwezenlijking van een meer homogeen samenvattend plan te komen, vergemakkelijkt worden.

Thans is de arbeid van het herstel, de verbetering en het onderhoud der wegen over drie machten verdeeld. De administratie van Bruggen-en-Wegen draagt zorg voor de Staatswegen; de provinciale technische diensten zorgen voor de provinciale wegen, en de gemeenten die moeten medehelpen voor het onderhoud der wegen van groot verkeer en der buurtwegen staan onder de leiding van deze laatste.

Elk van deze besturen heeft zijn afzonderlijk personeel en zijne bouw-methodes; zij hebben met elkaar geen verband, kennen elkaar niet, vermijden zelf elkaar te ontmoeten; zij staan wel en goed van elkaar afgesloten.

En nochtans wat een prachtig wegnnet zou men niet kunnen tot stand brengen, indien de ervaring van allen in een gemeenschappelijk streven kon samenwerken.

Niet enkel zou bij deze eenvormigheid de techniek in het aanleggen, het herstellen en het onderhouden der wegen er bij winnen, maar ook andere vraagstukken zouden er een meer spoedige oplossing bij vinden, zooals de signalisatie, door middel van mijlpalen of wegwijzers, en het politie-vraagstuk dat feitelijk nog zoo weinig gevorderd is.

Op dit stuk drukt uwe Commissie den wensch uit, dat in elke provincie twee of drie agenten de politie op de wegen zouden verzekeren per motorfiets. Dagelijks zouden zij een gedeelte van het wegnnet bezoeken en een verslag van hunne bevindingen aan het bestuur overmaken. Alleen de vrees van deze politiemannen te ontmoeten, zou vele overtredingen op de verkeerspolitie vermijden. Die agenten zouden ook optreden tegen de overdreven snelheid der automobielen op de gevaarlijke plaatsen en aldus tal van ongevallen vermijden.

Uwe Commissie bouwt groote verwachtingen op het initiatief dat de achtbare Minister van Openbare Werken onlangs heeft genomen, toen hij eene Commissie instelde om naar methodes te zoeken tot verbetering van de buurtwegen : de uitbreiding der buurtwegen — deze bedragen drie maal

celle-ci, plus de trois fois supérieur à celui de la voirie de l'Etat, et les raisons énoncées plus haut justifient pleinement l'intérêt que le Gouvernement lui accorderait.

Sauf pour les améliorations aux chemins de grande communication, pour lesquels l'Etat accorde des subsides à concurrence de 40 p. c. au maximum, les subsides ne dépassant par 25 p. c.; ils sont même réduits à 16 p. c. à peine s'il s'agit de chemins agricoles. Les subsides sont, en outre, soumis à diverses restrictions, qui bien souvent rendent impossible leur octroi aux communes.

L'insuffisance du crédit de 19 millions de francs est une des causes de cette parcimonie; dès maintenant, en effet, le crédit du présent exercice est totalement engagé et les communes sont invitées à s'adresser au Crédit Communal pour toucher, intérêts à leurs charges, les sommes qui leur ont été octroyées à titre d'intervention de l'Etat.

L'agriculture, si éprouvée en ce moment, mérite cependant, semble-t-il, de ne plus être ainsi traitée à la portion congrue. La subvention de l'Etat pour travaux d'amélioration ne devrait jamais être inférieure au tiers de la dépense et, pour les autres chemins, le taux d'intervention d'avant-guerre devrait être rétabli.

Il y aurait encore grand avantage, au point de vue de la bonne exécution des travaux, tout au moins s'il s'agit des chemins de grande communication, c'est-à-dire intercommunaux à ce qu'un contact ait lieu à leur occasion entre les agents de l'Administration de l'Etat et ceux des provinces. L'octroi de subsides gouvernementaux plus importants justifie une direction technique plus expérimentée que l'Etat est mieux à même d'assurer, tandis que la surveillance des travaux incomberait aux agents de l'Administration provinciale.

..

Le nombre de chômeurs augmente de jour en jour dans le pays, victimes de la crise économique mondiale, due à la surproduction et à la saturation des pouvoirs d'absorption de la clientèle; il atteint dit-on 150,000 ouvriers de tous métiers.

On sait que le Gouvernement, ému de cette situation et soucieux des intérêts supérieurs du pays, recherche les moyens d'employer de la main-d'œuvre pour diminuer les effets démoralisants et la misère qu'engendre le chômage.

Les travaux de voirie s'offrent de façon péremptoire en semblables circonstances, et, dans chacune de nos provinces, nombreux sont ceux qui pourraient immédiatement être entamés. L'entretien des fossés, qui, comme nous l'avons dit, sont l'un des facteurs principaux de la résistance des revêtements des routes, pourrait être sérieusement entrepris; les fossés, en effet drainent non seulement les eaux superficielles, mais celles du coffre et des sous-sol. Point n'est besoin d'être spécialiste dans ce genre de travail et, s'il n'est pas effectué par les chômeurs, sans plus de retard, il s'imposera par entreprise.

..

meer kilometer dan de Staatswegen — en de hooger aangeduide redenen wettigen volkomen het belang der Regeering voor het vraagstuk.

Behalve voor de verbeteringen aan de wegen van groot verkeer — voor dewelke de Staat toelagen verleent tot beloop van ten hoogste 40 t. h. — overschrijden de toelagen voor de andere wegen nooit 25 t. h. en dalen tot nauwelijks 16 t. h. voor de landbouwwegen. Bovendien wordt het toekennen van die toelagen aan soms onmogelijke vereischten voor de gemeenten onderworpen.

De ongenoezaamheid van het crediet van 19 miljoen frank is eene der oorzaken van deze karigheid; immers van nu af reeds is het crediet van dit dienstjaar geheel opgeslorpt, en de gemeenten worden verzocht zich tot het gemeentecrediet te wenden om de sommen welke hun door den Staat worden toegekend, te verkrijgen en wel met den interest te hunnen laste.

De landbouw welke thans zoo beproefd is, zou, onzes dunks, nochtans wat milder moeten behandeld worden. De Staatstoelage voor verbeteringswerken zou nooit minder mogen bedragen dan 1/3 van de uitgave, en voor de andere wegen zou de toelage van vóór den oorlog terug moeten ingevoerd worden.

Met het oog op de degelijke uitvoering der werken, ten minste wanneer het wegen van groot verkeer, 't is te zeggen intercommunale wegen betreft, zou het wenschelijk zijn dat de agenten van het Staatsbestuur en die van het provinciaal bestuur met elkaar in voeling kwamen. Het verleen van aanzienlijker Staatstoelagen wettigt dan ook eene meer ervaren technische leiding welke de Staat best kan verzekeren, terwijl anderzijds het toezicht op de werken aan het provinciaal bestuur zou worden toevertrouwd.

..

Het getal werklozen verhoogt van dag tot dag in het land, wegens de economische wereldcrisis die het gevolg is van de overproductie en van de verzadiging der cliënteel; naar men zegt, zou dit getal 150,000 werklieden over alle ambachten bedragen.

Zooals men weet, zoekt de Regeering werk te verschaffen, getroffen door dezen toestand, naar de middelen om de schadelijke gevolgen van de werkloosheid of zedelijk en stoffelijk gebied af te weren.

De wegwerken zijn hier volkomen aangewezen en in elke provincie zouden dadelijk tal van dergelijke werken kunnen aangevat worden. Men zou ernstig moeten de hand slaan aan het onderhoud der grachten die, zooals wij gezegd hebben, den besten weerstand uitmaken voor de bestrating der banen; de grachten inderdaad leiden niet enkel de overtollige waters af, maar ook die van het bodem en van den ondergrond. Het is niet noodig specialist te zijn in deze zaak, en wordt dit werk thans niet door de werklozen uitgevoerd, dan zal men daartoe later moeten overgaan.

..

Qu'il nous soit permis d'intervenir à nouveau en faveur des commis-rédacteurs des Ponts et Chaussées; dans un précédent rapport sur le budget des Travaux publics nous avons exposé la justice de leurs revendications et l'intérêt qu'il y a, pour la bonne marche des travaux délicats qui leur sont confiés, à ce que satisfaction leur soit donnée.

Contrairement aux espérances d'avancement qui leurs ont été permises lors de leur admission à l'Administration, ils sont en grand nombre arrêtés dans leur carrière et jouissent de traitements bien inférieurs à ceux que des capacités éprouvées de longue date leur donnent le droit de réclamer et d'obtenir.

En vertu des dispositions de l'Arrêté royal du 18 décembre 1908 complété par celui du 20 juin 1912, l'avancement des commis était pratiquement réglé de la façon suivante :

1° Au fur et à mesure qu'ils remplissaient les conditions d'ancienneté, les commis de 2^e classe accédaient directement à la 1^{re} classe;

2° Les commis de 1^{re} classe ayant satisfait à l'épreuve de sous-chefs de bureau entraient dans ce cadre;

3° Les commis de 1^{re} classe qui ne réunissaient pas les conditions requises pour être promus au grade supérieur étaient pourvus d'une nomination de sous-chef hors cadre.

C'était la règle normale d'avancement des commis et tant qu'elle fut appliquée aucune réclamation ne se produisit.

Les arrêtés royaux des 17-11-1919, 19-7-1921, 1-12-1924 et 16-12-1927 apportant des modifications successives aux grades et aux traitements des agents de l'Etat ont malheureusement transformé cette procédure pour créer l'état de choses actuel qui suscite, parmi ces agents, un mécontentement bien légitime.

Il serait grand temps que prenne fin la situation lamentable dans laquelle se trouvent les commis-rédacteurs de 1^{re} classe forclos de tout avancement depuis tantôt 10 ans bien que la plupart aient satisfait, en 1919 et 1920, aux épreuves pour l'accession au grade de sous-chef de bureau (1^{er} rédacteur). D'après le dernier annuaire il reste 49 commis-rédacteurs qui attendent leur nomination de sous-chef de bureau.

Il est à remarquer également que la réforme administrative de l'Administration des Ponts et Chaussées est venue contrarier singulièrement l'avancement des commis de première classe.

En effet, à la suite de cette réforme, une cinquantaine de bureaux ont été supprimés ce qui a entraîné une réduction assez sensible des effectifs.

Une seule solution s'impose : c'est la suppression de la barrière existant entre les commis-rédacteurs de 1^{re} classe et les premiers rédacteurs.

Les requêtes réitérées de ces agents restent lettre morte en haut lieu; l'accueil qui leur est fait est plus que déconcertant — leurs droits sont incontestables — et il est de na-

Nogmaals willen wij hier optreden ten gunste van de klerken-redacteurs van Bruggen en Wegen; in een voorgaande verslag over de begroting van Openbare Werken hebben wij de rechtmatigheid van hunne eischen in het licht gesteld, alsmede het belang dat hierbij het hun toevertrouwde kiesche werk heeft; daarom zou men hun vast moeten voldoening schenken.

In strijd met de verwachtingen welke hun bij hunne benoeming werden gegeven, zijn zij in grooten getale in hunne loopbaan gestuit, en hunne wedden staan niet in verhouding met de lange ervaring dezer agenten.

Luidens de bepalingen van het Koninklijk besluit van 18 December 1908, aangevuld door dat van 20 Juni 1912, werd de bevordering der klerken volgenderwijs geregeld :

1° naar gelang zij de vereischten van ancienniteit vervullen, werden de klerken 2^e klasse rechtstreeks tot de 1^{re} klasse bevorderd;

2° de klerken 1^{re} klasse die aan de proef van bureelonder-overste hadden voldaan, kwamen in dit kader;

3° de klerken 1^{re} klasse die niet aan de vereischten voldeden om tot een hooger grad te worden bevorderd, kregen eene benoeming van onderoverste buiten kader.

Dat was de normale regeling van bevordering der klerken, en zolang deze regel werd toegepast, werd ook geene klacht naar voren gebracht.

De Koninklijke besluiten van 17 November 1919, 19 Juli 1921, 1 December 1924 en 16 December 1927 betreffende de opeenvolgende wijzigingen in de graden en wedden der Staatsagenten, hebben ongelukkig deze proceduur veranderd en den toestand geschapen, welke terecht onder deze agenten ontevredenheid verwekt.

Het ware hoog tijd een eind te maken aan den ellendigen toestand waarin verkeerden de klerken 1^{re} klasse die, sedert bijna 10 jaar, van alle bevordering zijn uitgesloten, hoewel de meesten, in 1919 en 1920, hebben voldaan aan de proeven voor het bekomen van den grad van bureelonderhoofd (1^{er} redacteur). Volgens het jongste jaarboek, blijven er nog 49 klerken-redacteurs, welke op hunne bevordering tot bureelonderhoofd wachten.

Men bemerke insgelijks dat de bestuurlijke hervorming van het Bestuur van Bruggen en Wegen, op zonderlinge wijze de bevordering der klerken 1ste klasse heeft verhinderd.

Inderdaad, ten gevolge van die hervorming, werden een vijftigtal bureelen afgeschaft, hetgeen een gevoelige vermindering van beambten met zich bracht.

Een enkele oplossing dringt zich op : namelijk, het wegruimen van den slagboom die bestaat tusschen de zoogenaamde klerken-redacteurs 1ste klasse en de eerste-klasse redacteurs.

De herhaalde verzoekschriften van die beambten vinden geen gehoor; zij worden er op weinig bemoeiigende wijze onthaald, en hunne rechten zijn onbetwistbaar, zoodat de

ture à créer bientôt au milieu de ces excellents fonctionnaires une atmosphère de découragement.

Votre Commission adresse en leur nom un suprême appel à l'esprit d'équité de l'honorable Ministre des Travaux publics et elle conserve l'espoir qu'elle sera entendue.

**

En ce qui concerne le service des Bâtiments civils, votre Commission a constaté avec surprise la suppression au budget du crédit relatif à la transformation et aux achèvements du Musée royal d'Histoire naturelle. En 1928, on avait dressé un programme d'améliorations et de transformations à réaliser au cours d'une période de cinq années. Ce programme approuvé dans son ensemble par l'honorable Premier Ministre et par le Comité du Trésor, prévoit le commencement des constructions en 1931.

Il n'est pas possible d'arrêter tout à coup, dans son expansion, l'institution scientifique la plus importante du pays, d'autant plus que depuis 1900, elle n'a plus fait l'objet de dépenses extraordinaires. De nouveaux locaux s'imposent tant pour les recherches de science pure que pour l'œuvre de vulgarisation qui est un des buts principaux du Musée, malheureusement assez négligé jusqu'à présent. Dans un musée d'histoire naturelle, la vulgarisation a non seulement une portée culturelle, mais pour ceux que séduit uniquement l'utilitarisme, il convient de rappeler l'intérêt que présente la vulgarisation de notions d'histoire naturelle, notamment au point de vue agricole. On songe immédiatement au monde des insectes, qui renferme, à côté d'auxiliaires nécessaires, tant d'ennemis de nos cultures. Dans un pays agricole, comme le nôtre, il est indispensable de répandre ces notions et ce sont avant tout les collections publiques du Musée, appuyées par des conférences et des visites guidées, qui pourront satisfaire à ce desiderata des agriculteurs éclairés.

Dans le même ordre d'idées, on ne peut que regretter de ne pas trouver au Musée royal d'Histoire naturelle, une collection d'animaux domestiques montrant les diverses races élevées dans notre pays, tant à présent qu'autrefois. Faute de locaux et de crédits, cette partie de la science, susceptible d'intéresser tant de personnes, ne fut jamais développée.

Ces deux exemples, choisis parmi plusieurs, suffiront pour montrer combien il reste à faire. Votre Commission est persuadée que les fonctionnaires responsables ont leur tâche rendue très difficile, par l'insuffisance des moyens mis à leur disposition. Le premier de ces moyens indispensables sont les locaux. Si des raisons budgétaires arrêtent les travaux cette année, ceux-ci doivent être définitivement en cours d'exécution dès le début du prochain exercice, sauf à compromettre l'activité et l'avenir d'une œuvre qui poursuit un but à la fois culturel et pratique.

Nous signalons aussi le manque de vigilance des autorités compétentes et l'imperfection de la législation, qui laissent se développer de vastes établissements industriels tout à côté des Musées. Il en résulte une extrême nuisance

moedeloosheid eerlang in hun rangen zal heerschen.

Uw Commissie doet, uit hunnen naam, een dringend beroep op de gevoelens van rechtvaardigheid van den achtbaren Minister van Openbare Werken, met de hoop dat zij zal aanhoord worden.

**

Wat den dienst van burgerlijke gebouwen betreft heeft uwe Commissie met verwondering vastgesteld dat het crediet betreffende den ombouw en de voltooiingswerken in het Koninklijk Museum voor natuurlijke geschiedenis uit de begroting verdwenen is. In 1928 had men een programma van werken tot verbetering der inrichtingen opgemaakt dat in vijf jaren moest uitgevoerd worden. Het geheel programma werd goedgekeurd door den achtbaren Eerste Minister en door het Schatkistcomité en het stelde den aanvang van het bouwwerk vast voor 1931.

Het is niet mogelijk ineens de meest belangrijke wetenschappelijke instelling van het land in hare ontwikkeling te stuiten, des te meer omdat zij, sedert 1900, geene buitengewone uitgaven meer uitlokte. Er zijn nieuwe lokalen noodig, zoowel voor de zuiver wetenschappelijke onderzoekingen als voor het vulgarisatiewerk dat een der voornaamste doeleinden van het Museum is en, ongelukkiglijk, totnogtoe, tamelijk verwaarloosd werd. In een museum voor natuurlijke geschiedenis heeft het vulgarisatiewerk niet alleen een cultureele beteekenis; voor die welke alleen door het utilitarisme aangetrokken worden moet men er aan herinneren dat de vulgarisatie van de natuurlijke geschiedenis belang oplevert ten opzichte van den landbouw. Wij denken aan de wereld der insecten waarin, naast onmisbare hulpkrachten zooveel vijanden van onzen landbouw te vinden zijn. In een landbouwland als het onze is het noodig deze kennissen te verspreiden en het zijn vooral de openbare verzamelingen der musea, toegelicht door voordrachten en bezoeken met gidsen, die aan de verlangens van de verstandige landbouwers kunnen beantwoorden.

In hetzelfde verband kan men slechts betreuren dat er in het Museum van Natuurlijke geschiedenis geen verzameling te vinden is van de huisdieren van alle rassen welke vroeger en thans in ons land gekweekt werden. Bij gebrek aan plaats en geld werd deze tak van wetenschap, waarin zooveel personen belang zouden stellen, nooit beoefend.

Deze twee voorbeelden, uit vele, zullen volstaan om aan te toonen hoeveel er nog te doen valt. Uw commissie is ervan overtuigd, dat de taak van de verantwoordelijke ambtenaren zeer bemoeilijkt wordt omdat zij over te weinig middelen beschikken. Het eerste dezer onmisbare middelen zijn de lokalen. Indien er op de begroting van dit jaar geen crediet kan uitgetrokken worden voor de werken dan mag dit niet meer het geval zijn het volgend jaar, zooniet wordt de werking en de toekomst in gevaar gebracht van een werk, hetwelk zoowel een cultureel als praktisch doel nastreeft.

Wij moeten ook wijzen op het gemis van waakzaamheid van de zijde der bevoegde overheden en op de leemten in de wet, vermits ruime industriele instellingen ongehinderd nevens de Musea mogen opgericht worden. Zulks is in

et un danger très grand d'incendie. Ces développements se font sans que l'Etat en soit informé par les pouvoirs publics qui ont la surveillance de ces choses et cela au mépris des intérêts supérieurs de la Science et de l'Etat.

..

Votre Commission, sous réserve de ces observations, 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.

hooge mate hinderlijk, daarenboven wordt het brandgevaar erdoor vergroot. De openbare besturen laten den Staat van deze uitbreiding onkundig ofschoon zij daarover te waken hebben en de hoogere belangen van Wetenschap en Staat erdoor in het gedrang komen.

..

Mits deze opmerkingen stelt uwe commissie aan de Kamer voor, de begrooting van het ministerie van Openbare Werken goed te keuren zooals zij door de Regeering opge maakt werd.

De Verslaggever,

E. DE PIERPONT.

De Voorzitter,

MAX HALLET.