

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Séance de 1938-1939	N° 61		Zittingsjaar 1938-1939
N° 4-IX : BUDGET N° 11 AMENDEMENTS	SEANCE du 13 décembre 1938	VERGADERING van 13 December 1938	BEGROOTING N° 4-IX AMENDEMENTEN N° 11

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
et de la Résorption du Chômage pour l'exercice 1939.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. **BLAVIER (J.)**

SOMMAIRE**BEGROOTING**

van het Ministerie van Openbare Werken
en Werkverschaffing voor het dienstjaar 1939.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER **BLAVIER (J.)**

INHOUDSTAFEL

Le présent rapport n° 61 a été distribué le 13 décembre 1938. (Règlement de la Chambre, art. 91, n° 5.)

Dit verslag n° 61 werd rondgedeeld op 13 December 1938.
(Reglement van de Kamer, art. 91, n° 5.)

6° La régie des routes	6	5° De verkeerspolitie	6
7° Les plantations le long des routes	7	6° De wegenregie	7
8° Le reclassement des routes	9	7° De wegbeplanting	9
9° Electricité	10	8° De herindeeling der wegen	10
10° Surveillance des travaux	15	9° Electriciteit	15
11° Divers	17	10° Toezicht op de werken	17
12° Conclusions	18	11° Diversen	18
13° Questions et Réponses	19	12° Besluiten	18
		13° Vragen en Antwoorden	19

(1) La Commission, présidée par M. Van Belle, est composée :
1° Des membres de la Commission des Travaux Publics et de la Résorption du Chômage : MM. Blavier (J.), Brunfaut, Delor, Fischer, Schevenels, Van Acker, Van Hoeylandt, Van Santvoort. — Debersé, Debruyne (R.), Schaepherders, Steps, Vaes, Van Buggenhout, Van Hecke. — Desmidt, Marien. — Motteux, Teughels. — De Lille. — Desellier;

2° Des membres désignés par les sections : MM. De Man (R.), Anseele, De Jaegher (C.), Gris, Blavier (J.).

(1) De Commissie, voorgezeten door den heer Van Belle, bestaat uit :
1° De leden van de Commissie voor de Openbare Werken en de Werkverschaffing : de HH. Blavier (J.), Brunfaut, Delor, Fischer, Schevenels, Van Acker, Van Hoeylandt, Van Santvoort. — Debersé, Debruyne (R.), Schaepherders, Steps, Vaes, Van Buggenhout, Van Hecke. — Desmidt, Marien. — Motteux, Teughels. — De Lille. — Desellier;

2° De leden door de afdelingen aangeduid : de HH. De Man (R.), Anseele, De Jaegher (C.), Gris, Blavier (J.).

G.

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1938-1939	N° 61	Zittingsjaar 1938-1939	
N° 4-IX : BUDGET N° 11 : AMENDEMENTS	SEANCE du 13 décembre 1938	VERGADERING van 13 December 1938	BEGROTING N° 4-IX AMENDEMENTEN N° 11

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
et de la Résorption du Chômage pour l'exercice 1939.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. BLAVIER (J.)

SOMMAIRE

Rapport du budget des Travaux publics et du budget extraordinaire	2
1° routes de l'Etat	2
2° visibilité des routes	5
3° la signalisation des routes	5
4° la police des routes	6
5° La régie des routes	7
7° Les plantations le long des routes	9
8° Le reclassement des routes	10
9° Electricité	15
10° Surveillance des travaux	17
11° Divers	18
12° Conclusions	18
13° Questions et Réponses	19

(1) La Commission, présidée par M. Van Belle, est composée :
1° Des membres de la Commission des Travaux Publics et de la Résorption du Chômage : MM. Blavier (J.), Brunfaut, Delor, Fischer, Schevenels, Van Acker, Van Hoeylandt, Van Santvoort. — Debersé, Debruyne (R.), Schaepherders, Steps, Vaes, Van Buggenhout, Van Hecke. — Desmidt, Marien. — Motteux, Teughels. — De Lille. — Desellier;

2° Des membres désignés par les sections : MM. De Man (R.), Anseele, De Jaegher (C.), Gris, Blavier (J.).

BEGROOTING

van het Ministerie van Openbare Werken
en Werkverschaffing voor het dienstjaar 1939.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER BLAVIER (J.)

INHOUDSTAFEL

1° Verband tusschen de begrooting van Openbare Werken en de begrooting van buitengewone ontvangsten en uitgaven	2
2° De Rijkswegen	2
3° Het vrij uitzicht der wegen	5
4° De verkeersteekens	5
5° De verkeerspolitie	6
6° De wegenregie	7
7° De wegbeplanting	9
8° De herindeeling der wegen	10
9° Electriciteit	15
10° Toezicht op de werken	17
11° Diversen	18
12° Besluiten	18
13° Vragen en Antwoorden	19

(1) De Commissie, voorgezeten door den heer Van Belle, bestaat uit :
1° De leden van de Commissie voor de Openbare Werken en de Werkverschaffing : de HH. Blavier (J.), Brunfaut, Delor, Fischer, Schevenels, Van Acker, Van Hoeylandt, Van Santvoort. — Debersé, Debruyne (R.), Schaepherders, Steps, Vaes, Van Buggenhout, Van Hecke. — Desmidt, Marien. — Motteux, Teughels. — De Lille. — Desellier;

2° De leden door de afdeelingen aangeduid : de HH. De Man (R.), Anseele, De Jaegher (C.), Gris, Blavier (J.).

MESDAMES, MESSIEURS.

Rapport

du budget des Travaux publics et du Budget des recettes et des dépenses extraordinaires.

Parmi les observations faites par les membres de la Commission, il en est une qui est répétée chaque année. Jusque maintenant, on n'en a pas tenu compte. Cette observation est celle qui consiste à demander qu'on lie la discussion du budget ordinaire des Travaux publics avec celle du budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires.

Dans l'examen de ces budgets, il est toujours bien difficile et dans certains cas tout à fait impossible de marquer le point de séparation des budgets en cause. D'autre part, dans bien des cas les deux budgets interviennent pour un même travail à faire. Veut-on un exemple ? L'Etat va établir un nouveau pont sur un de nos fleuves. Le coût du travail est porté au budget des Dépenses extraordinaires, mais les frais d'études, qui sont très importants, seront supportés par le budget ordinaire puisque les traitements de tous les agents sont inscrits à ce budget. La majorité des travaux extraordinaires est dans ce cas.

Toutes les dépenses de surveillance pour les travaux extraordinaires revêtent encore le même caractère puisque le montant du traitement de ces agents est également inscrit au budget ordinaire.

Veut-on un autre exemple encore ? Dans des travaux extraordinaires d'aménagement de la voirie, est-on bien certain que tous les travaux revêtent un caractère extraordinaire ? Que dans l'ensemble certains d'entre eux n'ont pas leur place marquée dans les dépenses ordinaires.

Il serait hautement désirable qu'enfin satisfaction soit donnée sur ce point. D'ailleurs, aux Chambres, au cours des discussions de ces budgets, on retrouve souvent la même confusion.

Il n'y a que quelques jours encore, en Commission, au cours de la discussion du budget ordinaire des Travaux publics, M. le Président a dû intervenir plusieurs fois pour rappeler aux orateurs l'inopportunité de leur intervention vu qu'elle se rapportait à l'autre budget.

Il n'y a que très peu d'années, M. le Président de la Chambre des Représentants constatait que les orateurs avaient discuté ensemble les deux budgets en cause en présentant à la fois des observations au budget ordinaire des Travaux publics et au budget des Recettes et Dépenses extraordinaires.

Donner satisfaction à ces justes observations ne coûterait rien mais ferait gagner du temps et apporterait plus de clarté dans les discussions.

Les routes de l'Etat.

Le réseau des routes de l'Etat a un développement approximatif de 8.850 Km.

Un effort réel a été fait depuis de nombreuses années déjà pour améliorer sérieusement ce réseau important. On

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Verband tusschen de Begrooting van Openbare Werken en de Begrooting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven.

Onder de opmerkingen die door de leden van de Commissie werden gemaakt, is er een welke ieder jaar terugkeert. Tot dusver, hield men er echter geen rekening mede. Deze opmerking bestaat hierin, dat men vraagt de gewone begrooting van Openbare Werken samen met deze van de Buitengewone Ontvangsten en uitgaven te behandelen.

Bij de behandeling dezer begrootingen, is het steeds zeer moeilijk en, in sommige gevallen volkomen onmogelijk, de scheiding tusschen beide begrootingen te trekken. Anderzijds, in veel gevallen, komen beide begrootingen tusschen voor eenzelfde werk. Een voorbeeld. De Staat is van plan een nieuwe brug over een onzer stroomten te bouwen. De kosten van het werk worden uitgetrokken op de begrooting van buitengewone uitgaven, de studiekosten, daarentegen, die zeer aanzienlijk zijn, worden ingeschreven op de gewone begrooting, vermits de wedden van al de beambten op deze begrooting worden voorzien. Het meerendeel der buitengewone werken verkeert in dit geval.

Voor al de uitgaven wegens toezicht op de buitengewone werken geldt dezelfde bemerking, vermits het bedrag van de wedde dezer beambten eveneens op de gewone begrooting wordt uitgetrokken.

Wil men nog een ander voorbeeld ? Is men wel zeker, wat de werken tot geschiktmaking van de wegen betreft, dat al deze werken van buitengewonen aard zijn ? En dat, over het algemeen genomen, sommige er van niet beter onder de gewone uitgaven zouden vallen ?

Het ware dan ook te wenschen dat, op dit punt, eindelijk eens voldoening werd geschonken. Trouwens, in de Kamers ontstaat vaak dezelfde verwarring, bij de behandeling dezer begrootingen.

Nog pas eenige dagen geleden, moest de Voorzitter van de Commissie, bij het onderzoek van de gewone begrooting der Openbare Werken, herhaaldelijk de sprekers er op wijzen, dat hun opmerkingen niet gepast waren, vermits zij betrekking hadden op de andere begrooting.

Slechts weinige jaren geleden, merkte de Voorzitter van de Kamer der Volksvertegenwoordigers op, dat de sprekers beide begrootingen hadden besproken, door tegelijkertijd opmerkingen te maken over de gewone begrooting van Openbare Werken en over de begrooting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven.

Het zou niets kosten, indien men wilde ingaan op deze gegronde opmerkingen ; maar men zou aldus veel tijd winnen en meer klaarheid brengen in de besprekingen.

De Rijkswegen.

Het Rijkswegennet beslaat ongeveer 8,850 kilometer.

Sinds menige jaren, werd reeds een werkelijke krachtsinspanning gedaan, ten einde dit belangrijk net op ernstige

est loin pourtant d'avoir terminé tous les travaux à faire. Il est même regrettable que l'on diminue de 4 millions le crédit porté au budget ordinaire pour l'entretien et l'amélioration des routes de l'Etat. Dans une note, on justifie cette diminution en constatant qu'elle n'est qu'apparente car dans les modifications budgétaires pour l'exercice 1938 on proposera de ramener le crédit voté à la somme de 63 millions inscrite pour l'exercice 1939. Force nous est donc de constater, qu'au lieu de n'être qu'apparente, que l'on donne à cette diminution de crédit de 1939 un effet rétroactif pour l'année 1938. Quand on se rend compte de ce qu'il reste à faire dans ce domaine voyer, facteur économique de première valeur pour le pays, et dont l'importance augmente encore tous les jours, on comprend difficilement des économies qui n'ont pour but que de ralentir l'exécution de travaux qui revêtent toujours un caractère de toute première nécessité.

Des mesures doivent être prises pour continuer à améliorer considérablement les profils en large de certaines routes de l'Etat. La quantité de chaussées trop étroites à cause de l'intensité du trafic est trop nombreuse encore. Cette dépense d'amélioration sera récupérée facilement par des frais d'entretien qui seront de loin moins onéreux. En effet, pour une même charge de trafic la dépense d'entretien sera fortement inférieure pour une route large à la dépense de même ordre faite pour une route étroite car les véhicules qui empruntent une chaussée large ne passent pas toujours à la même place. Il s'en suit que la destruction et l'usure de la chaussée large sont beaucoup plus lentes que pour les autres routes et de là il en résulte des frais d'entretien beaucoup moins onéreux.

Une autre question des profils en large doit retenir sérieusement l'attention des services de la voirie. C'est le relèvement du grand rayon des virages. A l'heure actuelle, dans ce sens, rien n'est fait dans bien des cas. Emportés par la force centrifuge, les véhicules sont entraînés dans des précipices où ils viennent se détruire contre des obstacles. Des accidents nombreux peuvent être évités par un léger travail d'amélioration fait dans ce sens. L'ancienne méthode des tournants à profil de niveau ou très peu relevé au grand rayon, qui se comprenaient parfaitement dans le passé quand les véhicules étaient tirés par une traction animale, doit avoir vécu. La vitesse des véhicules, qui utilisent toutes les routes, entraînent des obligations nouvelles. Certes, ce travail est en cours. Il serait très souhaitable qu'il soit poussé avec vigueur afin qu'il soit terminé le plus tôt possible.

Il n'y a pas seulement que les profils en large à améliorer, il faut aussi pousser à l'extrême l'amélioration des profils en long. Les courbes à rayon trop petit constituent un casse-cou permanent pour les usagers de la route. Diminuer dans la mesure du possible, la crête des côtes trop prononcées voilà un autre travail très important à entreprendre. Ces crêtes constituent un véritable écran

wijze te verbeteren. Nochtans, zijn al de uit te voeren werken nog op verre na niet voltrokken. Het valt zelfs te betreuren, dat men het op de gewone begroting uitgetrokken krediet voor het onderhoud en de verbetering der Rijksbanen met 4 miljoen heeft verminderd. In een nota, wordt deze vermindering verantwoord, met er op te wijzen dat zij slechts schijnbaar is, daar men bij de wijzigingen aan de begroting voor het dienstjaar 1938 zal voorstellen het goedgekeurd krediet te herleiden tot het bedrag van 63 miljoen, uitgetrokken voor het dienstjaar 1939. Wij moeten dus vaststellen dat, in stede van slechts schijnbaar te zijn, aan deze kredietvermindering voor 1939 een terugwerkende kracht wordt gegeven van het jaar 1938 af. Wanneer men zich rekenschap geeft van hetgeen nog op het stuk van wegen dient gedaan, welke laatste voor het land een economische factor van de allergrootste en immer stijgende waarde uitmaken, dan begrijpt men moeilijk die besparingen welke slechts voor gevolg hebben de uitvoering te vertragen van werken die steeds het uitzicht vertoonen van allereerste noodwendigheid.

Maatregelen dienen getroffen, ten einde verder, op merkelijke wijze, de breedteprofielen van sommige Rijksbanen te verbeteren. Het aantal te smal geworden steenwegen, ten gevolge van het druk verkeer, is nog te groot. Deze uitgave met het oog op verbetering zal gemakkelijk worden ingewonnen, dank zij de veel kleiner wordende onderhoudskosten. Met een zelfden verkeerslast, zullen de onderhoudskosten inderdaad veel minder bedragen voor een breede baan dan voor een smalle, daar de voertuigen op een breede baan niet steeds op dezelfde plaats rijden. Daaruit volgt, dat de vernieling en de sleet van den breeden steenweg veel trager geschiedt dan wat de andere banen betreft, zoodat de onderhoudskosten veel minder bedragen.

Een andere kwestie betreffende de breedteprofielen dient op ernstige wijze de aandacht der wegdiensten gaande te maken, namelijk de verhooging van den grooten straal der bochten. In dien zin, werd tot op heden, in vele gevallen, niets gedaan. Meegesleurd door de middelpuntvliedende kracht, komen de rijtuigen terecht in afgronden of loopen te pletter tegen hinderpalen. Talrijke ongevallen kunnen worden voorkomen, dank zij een licht verbeteringswerk in dien zin. De vroegere methode waarbij de bochten zich in hetzelfde vlak of een weinig hooger bevonden dan het profiel der baan,—wat goed kon worden aanvaard toen de voertuigen nog door dieren werden getrokken,—dient van kant gelaten. Ten gevolge van de snelheid der voertuigen, die alle banen benuttigen, staat men tegenover nieuwe verplichtingen. Dit werk is gewis nog aan den gang. Het ware zeer wenschelijk dat het krachtdadig zou worden doorgedreven, opdat het zoo spoedig mogelijk voltrokken zij.

Niet alleen de breedteprofielen dienen verbeterd, doch insgelijks dient zoover mogelijk aangestuurd voor de verbetering der lengteprofielen. De bochten met te kleine straal leveren een bestendig gevaar op voor de weggebruikers. Het zooveel mogelijk wegnemen van de kruin der te steile hellingen, geldt als een ander zeer belangrijk te ondernemen werk. Die kruinen belemmeren in groote maat de

qui contrarie fortement la visibilité et est souvent la cause d'accident très regrettable. Nous savons qu'il existe des règlements très sévères en la matière. Cela n'empêche pas de nombreux accidents de se produire. En faisant disparaître la raison qui a provoqué l'accident, c'est-à-dire la crête trop prononcée, l'accident dû à cette cause ne se produira plus, tandis que malgré le règlement si sévère soit-il, il y a des victimes tous les jours. On s'en rend compte, il reste dans ce domaine un travail considérable encore à faire pour finir l'œuvre commencée.

Il existe, d'autre part, actuellement encore une dizaine d'espèces de revêtement qui sont utilisés pour nos chaussées.

A savoir :

Pavage échantillon normal...	39 %
Petits pavés ...	5 %
Macadam à l'eau ...	28 %
Macadam mortier ...	3 %
Macadam liant hydrocarboné ...	16 %
Béton ciment...	7 %
Béton asphaltique ...	1 1/2 %
Asphalte blocs et divers ...	1/2 %

C'est beaucoup trop d'espèces de revêtement.

Les usagers me signalent que les travaux de goudronage des chaussées effectués avec de la grenaille 10/25 gros échantillon aboutissent à une route parfaite. Elle est anti-dérapante pour les autos, non glissante pour les chevaux, et le goudron ne se résoud pas par la chaleur.

En tout cas, l'expérience acquise actuellement doit avoir fourni des renseignements précieux que l'on devrait largement mettre à profit afin de faire rendre dans chaque cas le maximum d'effets utiles avec le minimum de danger pour l'usager.

Devant l'importance de ce qui reste à faire, il nous paraît que s'engager longtemps dans une politique de réduction des crédits pour l'entretien et l'amélioration de la voirie c'est faire de l'économie à rebours.

Si pour cette année, à cause de la situation financière, on peut avoir une certaine tolérance, il est désirable pour l'avenir si des abattements de crédits sont encore à opérer de ne plus les faire dans ce domaine si nous voulons éviter de revivre le passé.

La nécessité de crédits plus importants s'impose même.

Le réseau voyer de l'Etat est loin d'être terminé. Il faut l'achever. Des routes de l'Etat viennent se terminer à un chemin vicinal ordinaire. C'est ce chemin ordinaire, à charge des communes, qui supporte tout le trafic amené par une route de l'Etat et qui assure la liaison avec une autre route de l'Etat. Cette situation est anormale.

D'autre part, la liaison de deux routes de l'Etat presque parallèles n'est pas toujours faite par une route de l'Etat. Des communes doivent alors supporter les frais énormes d'une voirie surchargée par un trafic autre que le trafic local. C'est tout aussi anormal que le premier cas signalé, on pourrait en mentionner bien d'autres.

zichtbaarheid en zijn dikwijls oorzaak van zeer betreurenswaardige ongevallen. Wij weten dat, op dit gebied, zeer strenge reglementen bestaan. Doch dit voorkomt niet de talrijke ongevallen. Zoo, men de oorzaak van het ongeval wegneemt, namelijk de al te scherpe kruinlijnen, dan kan zich geen dergelijk ongeval meer voordoen, terwijl men, ondanks het zoo streng reglement, dagelijks nieuwe slachtoffers telt. Men geeft er zich rekenschap van, dat, op dit gebied, nog een aanzienlijk werk dient geleverd, ten einde de aangevangen taak te voleindigen.

Er bestaan, anderzijds, op heden nog een tiental soorten wegbedekkingen welke voor onze rijwegen gebruikt worden.

Te weten :

Bestrating met gewone formaatkeien ...	39 %
Kleinkei ...	5 %
Watergebonden macadam ...	28 %
Mortelmacadam ...	3 %
Macadam met koolwaterstofbindmiddel ...	16 %
Cementbeton ...	7 %
Asfaltbeton...	1 1/2 %
Asfaltblokken en andere ...	1/2 %

Dit zijn te veel soorten wegbedekkingen.

De weggebruikers wijzen er mij op, dat de met steenkorrels 10/25 groot formaat op de rijwegen uitgevoerde teerwerken een volmaakten weg geven. Zij bezorgt geen slipgevaar voor de autos, is niet glibberig voor de paarden, en de teer wordt door de warmte niet opgelost.

De op heden verworven ondervinding moet veel hebben aangeleerd, en men moet ze ten nutte maken om, in elk geval, het hoogste nut met het minste gevaar voor den gebruiker te doen opleveren.

Tegenover het overwegend belang van wat nog te doen valt, lijkt ons, dat het nog langer voortgaan met een politiek van vermindering van de kredieten voor onderhoud en verbetering van de wegen, een averechtsche besparing is.

Indien men dit jaar, wegens den financiëleen toestand, op dit punt niet al te stug moet zijn, is het voor de toekomst wenschelijk, indien er nog kredieten moeten verminderd worden, dit niet meer op dit gebied te doen, zoo wij niet de vroegere toestanden wenschen te beleven.

Men moet zelfs komen tot hogere kredieten.

Het wegennet van den Staat is lang niet afgewerkt. Men moet het afwerken. Rijksbanen loopen uit op een gewonen buurtweg. Het is deze gewone weg, ten laste van de gemeenten, welke gansch het verkeer van een rijksbaan opvangt en de verbinding verzekert van deze laatste met een andere rijksbaan. Dit is een abnormale toestand.

Anderzijds, wordt de verbinding van twee bijna evenwijdig met elkaar loopende rijksbanen niet altijd door een rijksbaan verzekerd. Gemeenten moeten dan de ontzaglijke kosten dragen van wegen die door een ander dan het plaatselijk verkeer overbelast zijn. Dit is even abnormaal als het eerst gemeld geval, en men zou op nog veel andere kunnen wijzen.

En dehors du reclassement de la voirie que nous traiterons plus loin, la nécessité pour l'Etat de terminer son réseau existant est de toute première importance. Ces deux questions sont d'ailleurs distinctes et indépendantes l'une de l'autre.

En conclusion nous posons donc ce principe pour la voirie de l'Etat: Continuer à un rythme accéléré les améliorations du réseau existant et achever ce réseau par la reprise des routes nécessaires pour assurer la liaison de ces chaussées là où actuellement elle n'existe pas.

Des membres de la Commission émettent le vœu de voir rétablir l'éclairage sur la route Bruxelles-Anvers, là où l'on a supprimé des lampes.

La visibilité des routes.

Grosse question avec l'importance du trafic actuel.

Dans le passé la visibilité sur les routes ne jouait pas ou peu de rôle. Aujourd'hui son importance est capitale. La vitesse, que font les véhicules, nécessite une visibilité parfaite.

L'amélioration des profils en long résoudra une partie du problème. L'élagage des arbres de bordure fait à une certaine hauteur en résoudra une autre. Mais la question des carrefours dont les chemins y aboutissant sont cachés par des remblais, des tranchées, des haies vives, des murs de clôture, des maisons, des bois, etc..., doit retenir la très sérieuse attention de l'administration. Il y a là un très sérieux effort à faire pour donner aux routes de l'Etat le maximum possible de visibilité.

Les agents des services techniques doivent s'y attacher afin de faire respecter les règlements existants et profiter de toutes les occasions qui leur sont offertes pour améliorer les carrefours afin de leur donner la visibilité nécessaire et faire disparaître les dangers permanents qui existent.

Au fur et à mesure que la visibilité augmente le coefficient des dangers de la circulation diminue d'importance.

Une autre question doit recevoir une solution. C'est celle de faire disparaître ce qui existe et d'interdire pour l'avenir l'établissement de panneau-réclame dans l'arc des tournants des routes. Ces panneaux, surtout quand ils sont établis perpendiculairement à l'axe de la route, constituent aussi un véritable écran et partant un danger permanent.

Bref, toutes les mesures doivent être prises pour assurer une visibilité parfaite sur nos routes. C'est un puissant facteur qui contribuera à assurer la sécurité pour les usagers.

Signalisation des routes.

Cette question doit retenir toute l'attention de Monsieur le Ministre des Travaux Publics et de ses services. Elle doit aider à éviter des accidents sur nos routes qui sont trop étroites et à forte densité de trafic. Les bandes axiales à tracer sur la chaussée, là où elles existent elles ont rendu des services incontestables. Cette mesure peu coûteuse doit être généralisée.

Buiten de herklasseering van de wegen, waarover wij het verder hebben, is het van het hoogste belang dat de Staat zijn wegen afwerkt. Deze twee vraagstukken zijn trouwens van elkaar onderscheiden en zelfstandig.

Wij besluiten, door voor de rijkswegen volgend beginsel neer te leggen: In versneld tempo, de verbeteringen aan het huidig net voortzetten, en dit net afwerken door de overneming van de wegen welke noodig zijn om de verbinding van deze rijwegen, daar waar zij op heden onbestaande is, te verzekeren.

Eenige leden van de Commissie geven den wensch te kennen dat de verlichting op den weg Brussel-Antwerpen zou hersteld worden op de plaatsen waar lampen werden afgeschaft.

Het vrij uitzicht der wegen.

Een moeilijke kwestie, wanneer men denkt aan den omvang van het huidig verkeer.

In het verleden, speelde het vrij uitzicht der wegen geen of bijna geen rol. Tegenwoordig echter is het van overwegend belang. Wegens de snelheid der voertuigen moet het uitzicht volmaakt zijn.

De verbetering van de lengteprofielen zal het vraagstuk gedeeltelijk oplossen. Het uitdunnen der wegboomen, tot een zekere hoogte, eveneens. Het vraagstuk echter van de kruispunten waarvan de wegen die er op uitloopen verborgen zijn door ophoogingen, uitgravingen, groene hagen, omheiningsmuren, huizen, bosschen, enz., moet zeer ernstig worden onderzocht door het bestuur. Hier moet een ernstige poging worden gedaan om aan de Rijkswegen zooveel vrij uitzicht mogelijk te geven.

De beambten der technische diensten moeten er voor waken dat de bestaande reglementen worden nageleefd en van elke gelegenheid die zich voordoet gebruik maken om de kruispunten te verbeteren, ten einde hun het noodige vrij uitzicht te geven en de bestendige gevaren die er bestaan weg te nemen.

Naarmate dat het vrij uitzicht beter wordt, neemt de coëfficiënt der verkeersgevaaren in dezelfde mate af.

Nog een andere vraag moet worden opgelost, namelijk, de bestaande reclameborden te doen verdwijnen en, in 't vervolg, het plaatsen er van in den boog van de bochten der wegen te verbieden. Vooral wanneer deze borden rechthoekig op de as van den weg zijn geplaatst, vormen zij een waar scherm en, bijgevolg, een bestendig gevaar.

Kortom, al de maatregelen dienen genomen om een volmaakt vrij uitzicht onzer wegen te verzekeren. Zulks ware een belangrijke factor die de veiligheid der weggebruikers niet weinig verhoogen zou.

De verkeersteekens.

Voor deze kwestie vragen wij de volle aandacht van den Minister van Openbare Werken en van zijn diensten. Zij heeft ten doel ongevallen te vermijden op onze wegen die te smal zijn en een druk verkeer moeten verwerken. De asstreepen op de wegen hebben, waar zij bestaan, ongetwijfeld, groote diensten bewezen. Deze weinig dure maatregel zou overal moeten genomen worden.

L'emploi des bornes cataphotes devrait être généralisé dans un délai très court. Elles constituent, pour le point de vue pour lequel on les utilise, une signalisation par-faite.

Mais dans un pays qui tire de sérieuses ressources du tourisme une signalisation toute spéciale devrait être utilisée de façon que l'étranger qui circule dans le pays n'ait aucun ennui pour établir là où il se trouve ni à trouver la direction qu'il doit prendre pour atteindre le but qu'il s'est assigné. Tout d'abord une signalisation uniforme s'impose non seulement pour les routes de l'Etat, mais pour toutes les autres routes.

Afin que le conducteur du véhicule n'ait aucune difficulté, la signalisation devrait se faire des deux côtés de la chaussée. Les poteaux indicateurs devraient porter le terminus de la route et le nom de la localité que l'on va atteindre.

A chaque route débouchant latéralement dans l'artère principale deux poteaux devraient être plantés : un de chaque côté du chemin principal, de façon que l'automobiliste, qu'il aille dans n'importe quel sens, puisse lire sans aucune difficulté l'indication qui se trouve sur l'un des deux poteaux.

D'autre part, les nombreuses réclames publicitaires que l'on fait le long des routes devraient être réglementées de façon que la couleur réservée au poteau de signalisation leur soit rigoureusement interdite. N'a-t-on pas procédé, avec raison, de la même façon en ce qui concerne les affiches officielles et les autres.

Certains membres de la Commission se sont en outre plaint, très amèrement, du laps de temps trop long, un an, que l'on avait donné aux tramways pour se mettre en règle avec le règlement sur la circulation routière au point de vue de la signalisation. Ils estiment qu'il y a un véritable danger public et que Monsieur le Ministre des Travaux aurait dû imposer un délai plus court à ces sociétés pour se mettre en règle. Ils pensent que c'était chose réalisable plus rapidement pour les tramways électriques en tout cas. Il n'y avait qu'un appareil à adapter, l'électricité, force qui doit les faire fonctionner, existant sur le véhicule. Il résulte d'une réponse de M. le Ministre des Travaux Publics que le délai d'un an critiqué n'a été accordé qu'après une demande toute spéciale faite par Monsieur le Ministre des Transports.

Police des routes.

Tous les jours, les journaux quotidiens donnent des détails sur de nombreux accidents qui se produisent dans le pays.

Le nombre d'automobiles va en augmentant. A côté des conducteurs sérieux et prudents, heureusement ils sont la grande majorité, il y a des chauffards sans scrupule qui constituent un danger permanent.

Nos routes n'ont pas été étudiées pour un trafic aussi intense que celui qu'elles supportent, c'est une autre difficulté.

Het gebruik van cataphote-palen zou, zonder verwijl, overal moeten ingevoerd worden. Zij zijn voor het doel waarvoor men ze gebruikt, volmaakte verkeersteekens.

In een land echter waar het vreemdelingenverkeer een niet te versmaden bron van inkomsten is, zouden gansch bijzondere verkeersteekens moeten gebruikt worden, zoodat de vreemdeling die het land bereist, zonder moeite zou kunnen uitmaken waar hij zich bevindt of welke richting hij moet nemen om het doel van zijn tocht te bereiken. In de eerste plaats, is er een eenvormige signalisatie noodig, niet alleen voor de Rijkswegen, maar voor al de overige wegen.

Wil de bestuurder van het voertuig geen last onder-vinden, dan moet de signalisatie langs beide kanten van den weg opgesteld zijn. De wegwijzers zouden het eindpunt van den weg en den naam van de eerstvolgende plaats moeten vermelden.

Bij elken tak van een hoofdweg, zouden twee palen moeten geplant worden : een aan elke zijde van den hoofdweg, zoodat de autobestuurder, welke ook de richting zij waarin hij zich begeeft, zonder moeite kan lezen wat op een van beide palen staat.

Anderzijds, zou er een regeling moeten komen voor de talrijke reclameborden langs de wegen, zoodat de kleur die voor den seinpaal wordt gebruikt, voor geen reclameborden zou mogen worden aangewend. Nam men niet terecht denzelfden maatregel voor de officieele en andere plakbrieven?

Sommige leden der Commissie bekloegen zich bitter over den te langen tijd, een jaar, dien men aan de trams had gegeven om zich aan te passen aan het reglement op het rijverkeer, wat de verkeersteekens betreft. Zij zijn van oordeel dat dit een waar publiek gevaar beteekent en dat de Minister van Openbare Werken een korteren termijn aan de maatschappijen had moeten opleggen. Zij meenen dat zulks, in ieder geval, vlugger had kunnen geschieden voor de electrische trams. Er moest slechts een apparaat op aangebracht worden, daar de electriciteit, die het in werking moet brengen, op het voertuig aanwezig is. Uit een antwoord van den Minister van Openbare Werken blijkt dat de termijn van een jaar slechts werd verleend, na een gansch bijzonder verzoek vanwege den Minister van Verkeerswegen.

De verkeerspolitie.

Elken dag, geven de bladen bijzonderheden over de talrijke ongevallen welke zich in het land voordoen.

Het aantal autos blijft stijgen. Naast de ernstige en voor-zichtige bestuurders die gelukkig de groote meerderheid uitmaken, zijn er gewetenlooze kilometersvreters die een bestendig gevaar zijn.

Onze wegen werden niet voor zulk een druk verkeer, zooals zij thans te dragen hebben, berekend; hier rijst dan ook een nieuwe moeilijkheid.

A côté des personnes calmes qui conduisent des autos, il y a des conducteurs qui perdent leur sang-froid à la moindre difficulté, d'autres qui sont inexpérimentés, d'autres ont consommé des boissons alcooliques en quantité, etc. Ce sont-là toutes causes d'accidents.

Les cyclistes et les piétons qui n'observent pas les règlements constituent également un danger permanent.

Les troupeaux d'animaux ne le sont pas moins.

Bref, la police de roulage devrait être faite très sérieusement et bien des accidents et des morts ne seraient pas à déplorer. Certes aussi, il y a une police spéciale de routes, composée d'une trentaine d'agents. Elle rend des services importants mais insuffisants. On ne peut pourtant pas dans cette période de budget difficile à équilibrer créer de nouveaux emplois. On ne peut pas non plus demander à ces agents des prestations interminables. Il y a une autre solution. Il est nécessaire de faire rendre le maximum à tous ceux qui, à l'heure actuelle, sont repris dans la catégorie des agents qui peuvent verbaliser contre ceux qui sont en contravention avec les règlements sur la police de roulage. Une circulaire, qui leur serait adressée, leur rappelant leur devoir à cet égard, donnerait sûrement des résultats sérieux.

Les agents du service de la voirie, que les occupations retiennent sur les routes, peuvent beaucoup dans ce domaine.

Une lacune sûrement à l'article 4 du règlement, qui donne ces attributions à des agents de la voirie, a omis de reprendre dans la nomenclature les chefs de poste des régies des routes. Ce sont des agents qui seraient dans ce domaine d'un appoint très sérieux. Ils circulent dans tout leur cantonnement parfois grand comme un arrondissement pour la surveillance de tous les travaux en cours à la régie. Je crois qu'il suffira de signaler cette omission pour que l'on en tienne compte et d'insister auprès de M. le Ministre pour qu'une circulaire-rappel soit adressée à tous les intéressés de façon à améliorer le rendement de la police de la voirie.

Il me paraît qu'il est nécessaire de rappeler ici également que la question de l'assurance obligatoire pour les automobilistes attend toujours une solution et qu'elle est très urgente.

Régies des routes.

L'Etat a établi en de nombreux endroits dans le pays des postes spéciaux bien outillés pour opérer des travaux à la voirie. Chaque poste est sous les ordres d'un surveillant des Ponts et Chaussées exerçant les fonctions de chef de poste.

Travaux exécutés par la régie. — Le travail le plus important des régies consiste dans l'enduisage des routes. Chaque poste dispose d'une installation complète et moderne pour le chauffage et le répandage du goudron, balaieuse de route, tracteur, camion, etc.

Benevens bezadigde personen welke een auto besturen, zijn er bestuurders die, bij de minste moeilijkheid, hun koelbloedigheid verliezen, anderen die ervaring missen, nog anderen die te veel alcoholische dranken hebben ingenomen, enz. Daaruit spruiten allerlei ongevallen voort.

De fietsers en de voetgangers welke de reglementen niet naleven zijn insgelijks een bestendig gevaar.

De dierenkuddes zijn het niet minder.

Kort, de verkeerspolitie zou zeer ernstig moeten geschieden en er zouden veel ongevallen en dooden minder te betreuren zijn. Er bestaat, voorzeker, een bijzondere verkeerspolitie welke uit een dertigtal agenten bestaat. Zij bewijst belangrijke diensten welke evenwel ontoereikend zijn. Men kan nochtans in dezen tijd van moeilijk in evenwicht te brengen begroting geen nieuwe functies bijmaken. Men kan ook niet van deze beambten eendeloze prestaties vorderen. Er bestaat een andere oplossing. Men moet het maximum rendement doen geven door allen welke, althans, behoren tot de klasse van beambten die proces-verbaal kunnen opmaken tegen diegenen welke de reglementen op de politie van het verkeer overtreden. Een circulaire waarin hun op dezen plicht zou worden gewezen, zou zeker goede uitslagen opleveren.

Het personeel van den wegendienst, dat beroepshalve zich op de baan bevindt, kan veel op dit gebied verrichten.

Het is zeker door een leemte in artikel 4 van het Reglement, waarbij deze bevoegdheid aan beambten van de wegen gegeven wordt, dat men, in de opsomming, de posthoofden van de wegregieën heeft vergeten. Dit zijn beambten welke op dit gebied van groote hulp kunnen zijn. Zij verplaatsen zich om toezicht op de loopende werken van de regie uit te oefenen, over gansch het gebied van hun kantonnement dat soms zoo uitgestrekt is als een arrondissement. Ik denk dat het voldoende zal zijn op deze leemten te wijzen, opdat men er mede rekening zou houden, en bij den Minister aan te dringen opdat aan alle belanghebbenden een herinnerings-rondschrijven zou gestuurd worden, ten einde het rendement van de politie op de wegen te verbeteren.

Noodig schijnt het mij, er hier insgelijks aan te herinneren dat het vraagstuk van de verplichte verzekering voor de automobilisten nog steeds op een oplossing wacht, en dat het dringend is.

Wegenregie.

Op verschillende plaatsen, heeft de Staat, overal in het land, goed toegeruste bijzondere posten opgesteld, om werken aan de banen uit te voeren. Elke post staat onder het bevel van een toezichter van bruggen en wegen, die de functies van posthoofd uitoefent.

Werken uitgevoerd door de regie. — Het belangrijkste werk der regie bestaat in de wegbestrijking. Elke post beschikt over een volledige en moderne inrichting voor de verwarming en de storting van teer, baanveegmachine, tractor, wagen, enz.

En dehors du travail d'enduisage, la régie s'occupe :

1° des réparations à l'émulsion des trous, flaches, nids de poules se produisant dans les routes. Grâce aux services de la régie ces dégradations sont réparées dès qu'elles se produisent ;

2° de l'amélioration de l'écoulement des eaux, curage d'aqueducs, fossés, puisards ;

3° de la réparation et construction des filets d'eau en pavés de remploi et de béton ;

4° de la réparation de petits ouvrages d'art, tels que puisards, aqueducs et ponceaux ;

5° de l'amélioration des devers, diminution des bombements de certaines chaussées ;

6° de la plantation des jeunes arbres ;

7° de l'enlèvement des arbres arrachés par le vent, et déblaiement des chaussées ;

8° du déblaiement des neiges en hiver ;

9° des travaux de signalisation.

Mode de travail des régies. — Pour chaque travail à effectuer, le conducteur des Ponts et Chaussées du district dresse un état des travaux à exécuter. Il l'envoie à M. l'Ingénieur en Chef qui l'approuve et le transmet pour exécution au service de la Régie.

Pour chaque état de travaux il est établi une fiche du prix de revient (main-d'œuvre, fournitures, etc.), ce qui permet un contrôle permanent tant au point de vue du coût du travail qu'au point de vue du rendement des ouvriers. Il en est de même pour les travaux de réparation et d'entretien du matériel. Cette façon de procéder permet à la fin de l'année de déterminer à un centime près le prix moyen des travaux effectués.

Une comparaison du travail et du rendement peut être facilement établie entre les différents postes et ainsi permettre de prendre des mesures là où des points faibles peuvent se présenter.

Utilité et nécessité des régies. — Pour tous les différents travaux mentionnés ci-dessus, la régie dispose d'ouvriers spécialisés dans ce genre de travail. C'est pourquoi les travaux effectués par la régie le sont toujours d'une façon impeccable.

Du fait que la régie répare les dégradations dès qu'elles se produisent, l'état des routes se maintient toujours excellent, ce qui est d'une importance capitale tant pour les usagers que pour la viabilité de la route.

En cas d'obstruction de la chaussée pour une cause quelconque : neige, arbre arraché, etc., les services de la régie disposant du matériel nécessaire sont de suite sur les lieux et rétablissent la circulation immédiatement.

Coordonner les travaux. — Les cantonniers, pendant un laps de temps déterminé, occupent chaque année un homme pour les aider. Le temps, que l'on occupe cet ouvrier supplémentaire, est établi en tenant compte de l'importance de chaque cantonnement.

Buiten dit bestrijdingswerk, voert de regie nog uit :

1° herstellingen aan de emulsie der gaten, inzakkingen, hennepolken die in de wegen ontstaan. Dank zij de regiediensten, worden die beschadigen hersteld, zoodra zij zich voordoen ;

2° verbetering van den waterafvoer, ruiming der duikers, grachten, rioolputten ;

3° herstelling en aanleg van straatgoten in opnieuw gebruikte straatkeien en beton ;

4° herstelling van kleine kunstwerken, zooals rioolputten, duikers en brugjes ;

5° verbetering der verkantingen, vermindering der rondten van sommige steenwegen ;

6° boomaanplanting ;

7° wegneming van de door den wind uitgerukte boomen en opruiming der steenwegen ;

8° sneeuwopruiming in den Winter ;

9° seingevingswerken.

Werkwijze der regieën. — Voor elk uit te voeren werk, wordt door den conducteur van bruggen en wegen van het district een staat der uit te voeren werken opgemaakt. Hij stuurt dien aan den Hoofdingenieur die hem goedkeurt en voor uitvoering overmaakt aan den dienst der Regie.

Voor elken werkstaat, wordt een fiche met vermelding van den kostprijs opgemaakt (handenarbeid, leveringen, enz.), hetgeen een gedurige contrôle toelaat, zoowel in het opzicht van de kosten van het werk als wat de rendearing der werklieden betreft. Hetzelfde geldt voor de herstellings- en onderhoudswerken van het materieel. Deze wijze van handelen laat toe, aan het einde van het jaar, op één centime na, den gemiddelden prijs der uitgevoerde werken te bepalen.

Een vergelijking van het werk en van de rendearing kan gemakkelijk tusschen de verschillende posten worden gemaakt, en aldus toelaten maatregelen te treffen waar zwakke punten zich voordoen.

Nut en noodzakelijkheid der regieën. — Voor de hiervoren vermelde verschillende werken, beschikt de regie over gespecialiseerde werklieden. Daardoor komt het, dat de door de regie uitgevoerde werken steeds onberispelijk zijn.

Daar de regie alle beschadigingen herstelt, zoodra zij zich voordoen, blijven de banen steeds in uitstekenden toestand, hetgeen van hoofdzakelijk belang is, zoowel voor de weggebruikers als voor den bestaansduur der wegen.

Bij versperring van de baan, om 't is gelijk welke reden, zooals sneeuw, uitgerukte boom, enz., zijn de regiediensten, die over het noodige materiaal beschikken, onmiddellijk ter plaats en herstellen zij dadelijk het verkeer.

Samenordening der werken. — Gedurende een bepaalden tijd, beschikken de cantonniers, elk jaar, over een man om hem te helpen. De tijd voor het bezigen van dien toegevoegden helper, wordt vastgesteld, rekening houdende met de belangrijkheid van ieder kantonnement.

Devant les résultats, d'une façon générale, favorables qui sont à l'actif des régies, la question de repasser à cet organisme le travail supplémentaire confié à un aide par le cantonnier ne s'impose-t-il pas? On aurait un travail mieux fait dans beaucoup de cas, car il serait confié à de véritables spécialistes de la route. Le travail serait mieux coordonné et le rendement sûrement supérieur.

Personnel. — L'importance du réseau routier augmente chaque jour. Pourquoi, dès lors, ne fait-on pas comme aux chemins de fer? Pour l'entretien des voies, à côté des piocheurs temporaires et provisoires, il y a un cadre d'agents pourvus d'une nomination définitive.

A la régie des routes où pourtant la preuve de l'efficacité et du rendement est faite maintenant, pourquoi ne pas suivre l'exemple des chemins de fer en ayant des ouvriers temporaires que l'on remercie quand la période des grands travaux est finie et un cadre d'ouvriers pourvus d'une nomination définitive. Ne faut-il pas du personnel en tout temps pour faire les nombreuses réparations d'urgence qui s'imposent et empêcher des dégradations qui pourraient avoir des conséquences onéreuses très lourdes si elles n'étaient pas faites à temps?

Ne faut-il pas dégager immédiatement les routes encombrées par des causes fortuites?

Ne faut-il pas sans délai enlever les neiges pour ne pas arrêter la circulation?

Pendant les jours de trop mauvais temps, n'y a-t-il pas l'entretien intérieur du matériel à faire?

Ce personnel existe en fait. Il serait temps, à ces agents provisoires, travaillant d'une façon continue de régulariser leur situation en les nommant à titre définitif.

Trop souvent de nos bons agents, repérés par des entrepreneurs de travaux de voirie, quittent la régie à cause de cette situation sans stabilité. N'ayant pas à la régie, la sécurité du lendemain assurée, ils peuvent être renvoyés à tout instant, ils prennent dès lors l'avantage immédiat, le plus fort salaire qu'on leur offre.

Cette situation est préjudiciable à l'Etat lui-même, qui chaque fois perd les meilleurs de ses serviteurs occupés aux régies. La régularisation de leur situation mettrait un terme aux ennuis que je viens de signaler.

Plantation le long des routes.

Cette question fut soulevée non sans raison par un membre.

A côté des arguments d'esthétique et du fait de donner au voyage plus d'agrément, les plantations d'arbres doivent être bien mises au point.

La question des essences à planter doit être étudiée afin que ces arbres soient plantés dans les terrains qui con-

dringt zich, ten overstaan van de in 't algemeen door de regiën geboekte uitslagen, de noodzakelijkheid niet op, aan dit organisme het bijwerk op te dragen, dat thans door den kantonnier aan een helper wordt toevertrouwd? In menige gevallen, zou men beter werk bekomen, daar het aan ware specialisten van de baan zou zijn toevertrouwd. Het werk zou beter geordend zijn en de rendee-ring er van veel grooter.

Personeel. — Elke dag vermeerderd nog de belangrijkheid van het wegnnet. Waarom volgt men dan het voorbeeld van den spoorweg niet? Voor het onderhoud der banen, heeft men er, naast tijdelijke en voorloopige wegwerkers, een kader van vast benoemde werklieden.

Waarom zou men, bij de wegenregie, waarvan de doeltreffendheid en de rendee-ring thans is bewezen, niet het voorbeeld van den spoorweg volgen, door tijdelijke werklieden te bezigen, die men zou afdanken wanneer de periode der groote werken is verstreken; en tevens een kader te vormen van vast benoemde werklieden? Heeft men niet te allen tijde personeel noodig om de dringende herstellingen te doen, welke noodig zijn, en om beschadigingen te voorkomen, die zeer zware onkosten zouden kunnen veroorzaken indien niet tijdig genoeg maatregelen werden getroffen?

Dient niet onverwijld de sneeuw opgeruimd, ten einde die door ongewone voorvallen worden versperd?

Dient niet onverwijld de sneeuw opgeruimd, ten einde het verkeer niet stop te zetten?

Is het niet noodig dat, tijdens de dagen van al te slecht weder, zorg wordt besteed aan het onderhoud van het materieel?

Dit personeel is in feite voorhanden. Het is meer dan tijd, dat de toestand van deze voorloopige arbeiders, die zonder onderbreking werkzaam zijn, wordt geregeld, door ze een vaste benoeming te verschaffen.

Maar al te vaak worden goede elementen van ons personeel door aannemers van wegwerken er toe aangezet de regie te verlaten, en geven zij daaraan gevolg wegens onvastheid van hun toestand. Daar zij bij de regie geen verzekerde toekomst hebben, vermits zij op elk oogenblik kunnen worden afgedankt, verkiezen zij het onmiddellijk voordeel, zijnde het hoogste hun aangeboden loon.

Deze toestand is schadelijk voor den Staat zelf, die telkens zijne beste bij de regie gebezigde dienaars verliest. De regeling van hun toestand zou toelaten een einde te maken aan de door mij aangehaalde moeilijkheden.

Wegbeplanting.

Dit vraagstuk werd niet zonder reden door een lid opgeworpen.

Benevens de schoonheidsargumenten en het aangenamer maken van het reizen, moeten de boomenaanplantingen verzorgd worden.

Het vraagstuk van de te planten soorten moet ter studie gelegd worden, opdat deze boomen in gronden geplant

viennent pour assurer leur développement normal et régulier. Combien de fois n'a-t-on pas vu des plantations d'arbres qui dépérissaient et qui mouraient à cause que la plantation avait été faite en dehors de cette règle élémentaire. Les frais importants nécessités par les plantations sont alors à refaire, auxquels frais il faut ajouter la perte du développement des arbres pendant plusieurs années.

Une autre raison mérite de retenir l'attention pour les plantations à faire. Où devra-t-on s'arrêter avec l'élargissement des chaussées? Il ne faut pas que l'on soit obligé de sacrifier, dans cinq ou dix ans, des plantations faites à gros prix. Les plantations doivent être faites en laissant des possibilités pour l'avenir, afin que l'on puisse alors encore tenir compte des nécessités toujours grandissantes de la voirie.

Le même membre a suggéré l'idée de réaliser en Belgique, pour les plantations à venir, ce qui se fait dans certains pays, entre autres le Grand-Duché du Luxembourg, c'est-à-dire des plantations d'arbres fruitiers.

Ces plantations d'arbres fruitiers ont donné dans ces pays des résultats dont on est satisfait et à rendement sérieux quelques années seulement après la plantation. Tandis que les essences que nous plantons ne donnent du rendement que quand on les abat, soit après de très longues années.

D'un côté c'est donc du rendement immédiat, de l'autre du rendement à très longue échéance et encore si l'on a la chance que les plantations ne perdent pas une bonne partie de leur valeur par suite de maladie comme celle qui a frappé les ormes.

On nous signale que des essais de plantation d'arbres fruitiers ont été faits sans succès dans certaines régions du pays. Un essai infructueux paraît avoir arrêté la réalisation de l'idée. Ne peut-on recommencer cet essai dans une autre région du pays?

Reclassement des routes.

Chaque année cette question du reclassement des routes revient à l'ordre du jour.

Au fur et à mesure que le réseau des routes de l'Etat et des Provinces s'améliore, la nécessité du reclassement devient plus impérieux.

La mise de l'armée sur pied de paix renforcé a démontré une nouvelle fois l'urgence et la nécessité de prendre des mesures, car la route dans ce domaine nouveau a joué un rôle essentiel. Il ne s'agit plus ici spécialement des routes de l'Etat ou de Provinces. Toutes les routes en général ont été utilisées et doivent remplir leur rôle. Il faut donc, dans ce domaine nouveau, par un entretien normal et régulier, les mettre à même de remplir la mission qui leur est assignée pour la défense du territoire.

La Commission spéciale d'enquête sur la voirie communale a déposé son rapport depuis plusieurs années déjà. A ce jour aucun pas ne fut fait en vue du reclasse-

ment, welke voor hun normale en regelmatige ontwikkeling het best passen. Hoeveel malen hebben wij niet boomen zien kwijnen en vergaan, dewijl de beplanting buiten dezen elementairen regel was geschied. Men moet opnieuw dezelfde zware aanplantingskosten doen, en dit ongeacht nog het verlies van den groei van de boomen, gedurende meerdere jaren.

Nog iets anders verdient aandacht bij de eventuele aanplantingen. Tot waar zal men met de verbredening van de steenwegen gaan? Men moet er voor waken, binnen vijf of tien jaren niet verplicht te zijn beplantingen op te geven, welke thans hooge kosten vergen. De beplantingen moeten gedaan worden met inachtneming van de toekomstmogelijkheden, opdat men dan nog rekening kunne houden met de steeds stijgende noodwendigheden van de wegen.

Voor wat de toekomstige beplantingen betreft, heeft hetzelfde lid de gedachte geuit, in België te verwezenlijken wat reeds in andere landen en o.m. in het Groothertogdom Luxemburg plaats heeft, namelijk het planten van fruitboomen.

Dit planten van fruitboomen heeft in deze landen uitslagen opgeleverd, waarover men voldaan is en welke reeds, enkele jaren na de beplanting, renderend waren. De soorten welke wij planten zijn, integendeel, slechts renderend wanneer ze geveld worden, te weten na zeer talrijke jaren.

Eenerzijds, staan wij dus voor een onmiddellijke opbrengst en, anderzijds, voor een opbrengst op langen termijn en dan nog slechts indien wij het geluk hebben dat de boomen, zooals het geval was met de olmen, niet door ziekte een groot deel van hun waarde verliezen.

Men wijst er ons op dat men reeds beproefd heeft fruitboomen in sommige streken van ons land te planten, evenwel zonder succes. Een proef welke schipbreuk leed, heeft, zoo schijnt het, de verdere uitwerking van die gedachte stop gezet. Kan men deze proef niet opnieuw in een andere streek van het land doen?

Herindeeling der wegen.

Elk jaar, is deze kwestie van de herindeeling der wegen opnieuw aan de orde.

Naarmate dat het wegennet van den Staat en van de Provinciën beter wordt, dringt de noodzakelijkheid van de herindeeling der wegen zich des te meer op.

Bij de vóórmobilisatie, is nogmaals gebleken hoe dringend en noodzakelijk het is maatregelen te nemen, daar de weg op dit nieuw gebied een hoofdrol heeft gespeeld. Het geldt hier niet meer hoofdzakelijk de Rijks- of Provinciewegen. Over het algemeen, werden al de wegen gebruikt en hadden zij hun rol te vervullen. Op dit nieuw gebied, moeten zij dus, door een normaal en geregeld onderhoud, in staat worden gesteld om de taak te vervullen, die hun is toebedeeld met het oog op de verdediging van het grondgebied.

De Bijzondere Commissie van onderzoek voor de gemeentewegen diende reeds verscheidene jaren geleden haar verslag in. Tot op heden, werd geen stap gezet met

ment, pas même le dépôt des projets de loi que pareille œuvre nécessite. On doit pourtant bien le constater, la voirie vicinale est dans un état lamentable et rien ne peut faire espérer une amélioration si l'on ne prend pas les mesures que la situation comporte.

La situation financière des communes est difficile et souvent même désastreuse. La moindre dépense nouvelle leur est souvent impossible. Les lois sur la voirie de 1841 et 1863 permettent aux Députations Permanentes d'imposer l'entretien des chemins de grandes communications. Mais ces collègues n'oseraient recourir à pareilles mesures à cause qu'ils connaissent les difficultés financières dans lesquelles les communes se débattent.

D'autre part, on dit que l'Etat n'est pas à même de supporter actuellement les charges d'un reclassement total, à cause que la dépense de 200 millions à l'extraordinaire, serait trop considérable. En attendant, le mal s'aggrave de jour en jour.

Un premier fait à considérer, il y a à la base du régime actuel une injustice flagrante.

Là où une route de l'Etat traverse la localité, c'est la seule bonne route qu'il y a dans les communes de campagne. C'est ordinairement cette route qui supporte tout le trafic, même local, à cause de son état d'entretien. Pour l'utilisation de cette bonne route, le contribuable local ne paie pas un sou d'entretien. Là où il n'y a pas de route de l'Etat, les chemins sont mauvais et le contribuable local supporte toute la charge. Une étude de cette question démontre que dans certaines localités il y a jusque 50 p. c. du réseau routier local qui appartient à l'Etat et que dans d'autres il n'y en a pas.

La même situation est créée par les routes provinciales.

Pour les chemins de grandes communications, dont l'entretien est largement subsidié par l'Etat et les Provinces, la même situation encore existe. Des communes ont des chemins de grandes communications et d'autres n'en ont pas.

Si l'on tient compte de tous ces faits on arrive à des conclusions extraordinaires. Dans le même canton, par exemple, une commune n'a que 20 p. c. de la voirie totale de la localité à charge du contribuable local et dans l'autre 100 p. c. sont à charge du même contribuable.

N'y a-t-il pas là matière à faire réfléchir? N'est-ce pas là un élément précieux, démontrant que des mesures doivent être prises de suite pour essayer de rétablir un peu plus de justice?

Comment d'ailleurs des petites localités pourraient-elles entretenir leur voirie convenablement. Veut-on un exemple? Un mètre cube de pierrailles répandues sur le chemin, sans cylindrage, coûte 50 francs environ dans ma région. Admettez un rechargement de 5 centimètres d'épaisseur et un chemin de 4 mètres de largeur. Avec un mètre cube on rechargera 5 mètres courant et cela coûtera 10 francs par mètre courant de chemin.

het oog op de herindeeling, zelfs werden de hiervoor noodige wetsontwerpen niet ingediend. Men moet nochtans vaststellen dat de buurtwegen in een bedenkelijken toestand verkeerden en dat elke beterschap uitgesloten is, indien men niet de noodige maatregelen neemt, welke de toestand vereischt.

De financiële toestand der gemeenten is lastig en zelfs vaak hachelijk. De minste nieuwe uitgaven valt haar dikwijls onmogelijk. Dank zij de wetten op de wegen van 1841 en 1863, mogen de Bestendige Deputaties het onderhoud van de wegen van groot verkeer opleggen. Deze colleges zouden echter hun toevlucht niet durven nemen tot dergelijke maatregelen, omdat zij weten met welke financiële moeilijkheden de gemeenten te worstelen hebben.

Anderzijds, zegt men dat de Staat niet bij machte is om thans de lasten te dragen van een algeheele herindeeling, omdat de uitgave van 200 miljoen op de buitengewone begrooting te zwaar zou zijn. Intusschen, wordt de kwaal van dag tot dag erger.

Een eerste feit dat men in aanmerking moet nemen, is dat een klaarblijkelijke onrechtvaardigheid ten grondslag ligt van het huidig stelsel.

Waar een Rijksweg een gemeente doorkruist, is het de eenige goede weg in de buitengemeenten. Deze is gewoonlijk de eenige waarover gansch het plaatselijk verkeer gaat, wegens zijn onderhouden staat. Voor het gebruik van dezen goeden weg betaalt de plaatselijke belastingbetaler geen cent onderhoud. Waar er geen Rijksweg is, zijn de wegen slecht en draagt de plaatselijke belastingbetaler den ganschen last. Uit een studie van de kwestie, blijkt dat in sommige gemeenten 50 t. h. van het plaatselijk wegnnet aan den Staat toebehoort en in andere niets.

Dezelfde toestand wordt geschapen door de provinciale wegen.

Voor de wegen van groot verkeer, waarvan het onderhoud ruimschoots door den Staat en de Provinciën wordt gesteund, bestaat dezelfde toestand. Sommige gemeenten hebben wegen van groot verkeer, andere niet.

Indien men al deze feiten in aanmerking neemt, komt men tot verrassende gevolgtrekkingen. In hetzelfde canton, bij voorbeeld, heeft een gemeente slechts 20 t. h. van al de wegen der gemeenten ten laste van den plaatselijken belastingbetaler, in andere, daarentegen, valt 100 t. h. ten laste van denzelfden belastingbetaler.

Stemt zulks niet tot nadenken? Is dit geen kostbaar gegeven waaruit blijkt dat, zonder verwijl, maatregelen dienen genomen met het oog op een billijker regeling?

Trouwens, hoe zouden kleine gemeenten op behoorlijke wijze hun wegen onderhouden? Wil men een voorbeeld? Een kubiekmeter steenslag, over den weg uitgestrooid, kost in mijn streek, niet ingewalst, ongeveer 50 frank. Onderstel een aanvulling van 5 cm. dikte en een weg van 4 meter breedte. Met een kubiekmeter vult men 5 loopende meter aan, wat op 10 frank komt per loopenden meter weg.

Dans la Province de Namur, par exemple, et la situation doit être à peu près la même partout, 90 p. c. des localités que compte la Province, ne touchent pas 10 francs par mètre courant de chemin comme rendement total de la taxe de voirie complète imposée aux habitants. Et cette taxe de voirie supporte encore les frais d'éclairage public, transport des immondices, etc. Certaines localités ne touchent même pas 50 centimes de taxe de voirie frappée à 100 p. c. par mètre courant de chemin à entretenir. Comment dans ces conditions pourraient-elles en sortir? On se rend très bien compte également que dans ces conditions le désastre ne fera qu'augmenter.

Pour quantité de raisons que je ne développerai pas ici, mais que j'exposais déjà au Conseil Provincial de Namur en 1933, le reclassement de la voirie ne donnera qu'un petit résultat en comparaison de ce qu'il y a à faire s'il n'est pas accompagné d'une loi établissant une intercommunale par Province pour l'entretien des chemins de grandes communications. Les procédés empiriques utilisés dans le passé pour classer la voirie vicinale dans les chemins de grandes communications doit avoir vécu et faire place à des règles bien étudiées et bien définies. Le classement de chemins vicinaux en chemins de grandes communications n'avaient pas pour base, comme cela aurait dû être, le genre de trafic que supportait les chemins en question. Peu importe si celui-ci était purement local ou s'il était régional. Toute la question résidait dans le fait simplement d'accorder des subsides pour l'entretien du chemin. Aussi le nombre de kilomètres de chemins de grandes communications varie très fort d'une province à l'autre. En voici le tableau :

Anvers	974 kilomètres;
Brabant... ..	2,355 »
Flandre Occidentale ...	1,134 »
Flandre Orientale... ..	153 »
Hainaut... ..	2,032 »
Liège	1,361 »
Limbourg	415 »
Luxembourg	650 »
Namur	1,615 »

Comme conséquence de cette première mesure, à savoir : établir la définition du chemin de grande communication, une étude spéciale de la voirie vicinale doit être refaite pour incorporer seulement dans la catégorie « chemin de grande communication », ceux-là dont la charge est constituée spécialement par du trafic régional.

Ce système de l'intercommunale ainsi organisée aura de très grands avantages au point de vue de la répartition des charges, au point de vue du maintien des routes dans un état d'entretien parfait, au point de vue du rendement des dépenses à faire. Il est incontestable, à cet égard, qu'une adjudication importante pour la remise en état complet de toute une route donnera des résultats financiers meilleurs que le système des adjudications morcelées, qui se font actuellement dans chacune des localités intéressées et pour la partie qui leur incombe.

In de provincie Namen, bij voorbeeld, — en de toestand moet vrijwel overal dezelfde zijn, — ontvangt 90 t. h. der gemeenten die de provincie telt, geen 10 frank per loopenden meter weg als totaalopbrengst van de volledige straatbelasting die aan de inwoners wordt opgelegd. Van deze straatbelasting moeten dan de kosten af voor openbare verlichting, vervoer van het straatvuil, enz. Sommige gemeenten ontvangen zelfs geen 50 centimes straatbelasting die met 100 t. h. wordt belast per loopenden meter te onderhouden weg. Hoe zouden deze dan zich uit den slag kunnen trekken? Men geeft er zich dan ook rekenschap van, dat in deze omstandigheden de ramp slechts verergert.

Om nog veel ander redenen die ik hier niet zal uiteenzetten, maar die ik reeds in 1933 voorbracht in den provincialen raad van Namen, zal de herindeeling der wegen slechts geringe uitslagen opleveren, in vergelijking met wat er te doen valt, indien er geen wet tot stand komt waarbij een intercommunale per provincie wordt voorzien voor het onderhoud van de wegen van groot verkeer. De pogingen die in het verleden werden gedaan om de buurtwegen bij de wegen van groot verkeer in te deelen, hebben afgedaan en moeten plaats maken voor wel bestudeerde en wel bepaalde regels. De indeeling der buurtwegen in wegen van groot verkeer had niet als basis, zooals dit het geval had moeten zijn, het soort verkeer dat over de betrokken wegen liep. Het was gelijk of dit verkeer louter plaatselijk of gewestelijk was. Gansch de kwestie bestond in het feit toelage te verleenen voor het onderhoud van den weg. Het aantal kilometers wegen van groot verkeer verschilden dan ook aanmerkelijk van provincie tot provincie. Hieronder de tabel :

Antwerpen	974 kilometers;
Brabant	2,355 »
West-Vlaanderen	1,134 »
Oost-Vlaanderen	153 »
Henegouwen	2,032 »
Luik	1,361 »
Limburg... ..	415 »
Luxemburg... ..	650 »
Namen	1,615 »

Ten gevolge van dezen eersten maatregel, te weten : wat moet men verstaan onder weg van groot verkeer, moet de kwestie van de buurtwegen opnieuw worden ter hand genomen, ten einde in de categorie « weg van groot verkeer » alleen deze wegen op te nemen, waarvan de last bijzonder uit het gewestelijk verkeer bestaat.

Het stelsel eener aldus ingerichte intercommunale zou zeer groote voordeelen bieden, in verband met de verdeling der lasten, van het onderhouden der wegen in een volmaakt staat en van het rendement der voorziene uitgaven. Het lijkt, in dit opzicht, geen twijfel dat een belangrijke aanbesteding voor het volledig herstel van een weg betere financiële uitslagen opleveren zal dan het stelsel der verbrokkelde aanbestedingen, die thans in elke der betrokken gemeenten worden gedaan voor het gedeelte dat op haar rust.

L'unité dans le travail au point de vue du résultat donnera sûrement également un travail mieux fait et plus durable que celui de toutes les interventions dispersées des communes quand elles veulent bien se manifester.

Bref ce système peut se résumer par ces mots : donner un maximum de rendement pour un minimum de dépense.

Toutes les causes sur lesquelles les communes se basent actuellement pour ne pas entretenir telle ou telle route de grande communication ne pourront plus être invoquées puisque l'intercommunale aura pour mission d'entretenir les routes en question.

Et quelles sont ces causes ? Elles sont très nombreuses. En voici deux exemples : Les communes A et B sont reliées entre elles par un chemin de grande communication. Entre les deux localités vient s'intercaler le territoire de la commune C. La route passe en dehors de la partie habitée de la commune C et les habitants de C ne l'utilisent jamais. Conséquence, la commune C n'entretient pas ou fait un minimum de dépense pour cette route qui n'intéresse pas sa population. Il n'y aura jamais de changement à la situation aussi longtemps que, dans ce cas, une intercommunale ne se substituera pas aux communes pour le travail d'entretien. Et cette situation se présente très souvent.

Voici un autre fait : A la limite de la commune de L... se trouve son bois communal. La vidange de la coupe de bois se fait vers la gare de W... en passant par un chemin de grande communication de la commune de F... qui se trouve en dehors du village. Le charriage des bois se fait toujours en mauvaise saison. Quand la vidange du bois est finie, le chemin est complètement détruit. La commune de F... doit en supporter la réparation et le bénéfice de la coupe de bois est touché par la commune de L... dont les chemins n'ont pas souffert. La commune de F... refuse de faire les réparations au chemin de grande communication en question, vu qu'il est détruit pour le profit d'une autre localité. Très régulièrement, ce cas se présente dans de nombreuses localités de la Haute-Belgique. Un moyen pour résoudre ce cas, c'est encore l'intercommunale qui seule pourra agir.

On pourrait citer de nombreux autres exemples. Ceux-ci suffisent pour montrer la nécessité d'une législation nouvelle. Notre législation sur la voirie doit être mise au point, en tenant compte du moment que nous vivons. Nos lois datent du moment où le chemin de fer se substituait à la route. Aujourd'hui nous assistons au phénomène diamétralement opposé. Les routes reprennent l'importance perdue et cela avec rapidité. Doit-on attendre que tout cela soit étudié et mis au point pour commencer ? Je ne le crois pas. Il y a bien des choses à réaliser en dehors même de cette question de reclassement qui est, vous vous en rendez compte, une très grosse question à étudier.

Dans ce reclassement, des routes provinciales, des chemins de grandes communications, des chemins vicinaux, doivent repasser à l'Etat, c'est-à-dire tout ce qui supporte un trafic général ou international. Les chemins de grandes communications nouvellement reclassés, en prenant pour

De eenheid in het werk wat den uitslag betreft zal, ongetwijfeld, eveneens een beter en duurzamer werk opleveren, dan dit van de eventuele versnipperde tusschenkomsten der gemeenten.

Kortom, dit stelsel kan men in deze woorden samenvatten : een maximum rendement geven met een minimum kosten.

Al de redenen die de gemeenten thans doen gelden om dezen of genen weg van groot verkeer niet te onderhouden, zullen dan wegvallen, vermits de intercommunale tot taak zal hebben de genoemde wegen te onderhouden.

Welke zijn deze redenen. Zij zijn velerlei. Hierna twee voorbeelden : De gemeenten A en B zijn onderling verbonden door een weg van groot verkeer. Tusschen beide plaatsen in ligt het grondgebied der gemeente C. De weg loopt buiten de bewoonde kom van de gemeente C en de inwoners van C maken er nooit gebruik van. Gevolg, de gemeente C legt niets of een minimum ten koste voor dezen weg die haar bevolking niet aanbelangt. Hierin zal nooit verandering komen zolang, in dit geval, een intercommunale niet de plaats der gemeente inneemt voor het werk van onderhoud. Deze toestand doet zich zeer vaak voor.

Nog een ander feit : Op de grens der gemeente L ligt haar gemeentebosch. Het vervoer van het hakhout naar het station W geschiedt over een weg van groot verkeer van de gemeente F, maar buiten deze gemeente gelegen. Het vervoer van het hout geschiedt steeds tijdens het slecht seizoen. Eens het hout weggehaald, is de weg volkomen onbruikbaar. De gemeente F moet de kosten van het herstel dragen en de winst van het hakhout komt ten goede aan de gemeente L wier wegen niet geleden hebben. De gemeente F weigert den genoemden weg van groot verkeer te herstellen vermits hij onbruikbaar gemaakt werd ten bate van een andere gemeente. Dit is een gewoon geval in talrijke gemeenten van Hoog België. Een middel om dit geval op te lossen is nogmaals de intercommunale, die alleen zal kunnen optreden.

Men zou talrijke ander voorbeelden kunnen aanhalen. Deze volstaan echter om aan te toonen dat een nieuwe wet noodig is. Onze wetten op de buurtwegen moeten aangevuld worden, met inachtneming van de noden van dezen tijd. Onze wetten dagteekenen uit den tijd toen de spoorweg het wegverkeer verdrong. Thans zijn wij getuigen van een gansch tegenovergesteld verschijnsel. De wegen krijgen weer het belang van vroeger en in een vlug tempo. Moet men wachten tot alles is ingestudeerd en afgewerkt, vooral te beginnen ? Ik meen van niet. Er vallen buiten deze kwestie nog andere dingen te regelen, dan die van de herindeeling welke, zooals men zal inzien, een zeer gewichtige kwestie is.

Bij deze herindeeling, zouden provinciale wegen, wegen van groot verkeer, opnieuw naar den Staat moeten overgaan, dit is, alles waarover een algemeen of internationaal verkeer loopt. De wegen van groot verkeer moeten, na de herindeeling waarvoor het gewestelijk verkeer als basis

base le trafic régional, doivent repasser aux intercommunales provinciales pour lesquelles des lois et règlements établiront nettement les obligations de l'Etat, des Provinces et des Communes.

Sans autre forme qu'un accord avec les communes, bien des chemins entretenus par les localités peuvent être repris dans la voirie de l'Etat, en tenant compte du genre de leur trafic, et cela afin de terminer une route par exemple ou d'assurer la liaison nécessaire entre deux routes de l'Etat.

Cette première mesure permettrait, pendant que l'on ferait des améliorations à celles nouvellement reprises, de donner le temps d'étude pour apporter les modifications aux lois provinciales, communales et l'établissement d'intercommunales par province pour régler enfin définitivement le problème des chemins de grande communication.

Reprises par l'Etat des routes communales à trafic général pour continuer et achever son réseau, d'une part, et régler le problème des chemins de grandes communication, d'autre part, sont deux aspects différents du problème pour arriver à une solution définitive.

Mais ces deux questions ne sont pas liées, elles sont indépendantes l'une de l'autre. Vouloir les lier consiste à vouloir arrêter les mesures à prendre pour améliorer les communications entre les routes de l'Etat, avant que la solution définitive n'intervienne. J'insiste donc au nom de la Commission pour que :

1° l'on continue à reprendre les chemins communaux à trafic général qui sont nécessaires à l'amélioration du réseau de l'Etat et cela au fur et à mesure que les travaux d'amélioration des nouvelles acquisitions se réalisent;

2° déposer les projets de loi nécessaires pour assurer, sans trop tarder encore, le reclassement nécessaire de la voirie pour enfin avoir un réseau homogène et bien entretenu.

Il est grand temps, tout le monde en conviendra, de prendre les mesures pour donner satisfaction aux justes réclamations des usagers de la route en général.

On connaît les grandes lignes des mesures à prendre. Il reste dans ce domaine la mise au point.

Pour l'Etat la dépense sera de deux ordres. Au budget extraordinaire, les dépenses pour amélioration et réfection extraordinaires des routes attribuées à l'Etat par le reclassement. Au budget ordinaire, une augmentation, quand tout le reclassement sera fini, d'une vingtaine de millions pour assurer l'entretien normal et régulier des routes passées dans le réseau général. Ces dépenses n'arriveront à ces sommes totales que dans un certain nombre d'années, quand tous les travaux extraordinaires nécessités par le reclassement seront complètement réalisés.

La politique des subsides, telle qu'elle résulte de l'application des lois et règlements qui sont en vigueur ac-

wordt genomen, worden overgedragen aan de provinciale intercommunales, tegenover welke de verplichtingen van den Staat, de Provinciën en de Gemeenten in wetten en reglementen worden vastgelegd.

Zonder anderen vorm dan een overeenkomst met de gemeenten, zouden veel wegen die door de gemeenten worden onderhouden, onder de Rijkswegen kunnen opgenomen worden, mits rekening te houden met den aard van hun verkeer en zulks ten einde, bij voorbeeld, een weg te voltooien of de noodige verbinding te verzekeren tusschen twee Rijkswegen.

Dank zij dezen eersten maatregel, zou men, terwijl verbeteringen worden toegebracht aan deze wegen die pas werden overgenomen, den tijd hebben om de studie aan te vatten van de wijzigingen die moeten toegebracht worden aan de provinciale en gemeentewetten en aan het oprichten van intercommunales per provincie, ten einde het vraagstuk van de wegen van groot verkeer eens voorgoed te regelen.

De overname door den Staat van de gemeentewegen met algemeen verkeer om, eenerzijds, zijn wegennet voort te zetten en te voltooien en, anderzijds, het vraagstuk van de wegen van groot verkeer te regelen, zijn twee zijden van het vraagstuk om tot een definitieve oplossing te komen.

Deze beide kwesties hebben echter geen onderling verband, zij hangen van elkander niet af. Indien men ze aaneenkoppelt, houdt men de maatregelen tegen, die dienen genomen om de verbindingen tusschen de Rijkswegen te verbeteren, vooraleer er een definitieve oplossing wordt gevonden. Ik dring dan ook namens de Commissie aan opdat men :

1° zou voortgaan met het overnemen van de gemeentewegen met algemeen verkeer, die noodig zijn voor de verbetering van het Rijkswegennet en dit naarmate dat de verbeteringswerken der overgenomen wegen vorderen.

2° De noodige wetsontwerpen zou indienen ten einde, zonder langer dralen, de noodige herindeeling van de wegen te kunnen doorvoeren om, eindelijk, een homogeen en goed onderhouden net te bezitten.

Iedereen zal toegeven dat het hoog tijd wordt maatregelen te nemen, ten einde in te gaan op de rechtmatige klachten van de weggebruikers over het algemeen.

Men kent de groote trekken van de maatregelen die moeten genomen worden. Zij moeten alleen nog worden bijgewerkt.

Voor den Staat zal de uitgave tweërlei zijn. Op de buitengewone begrooting, de uitgaven voor buitengewone verbeteringen en herstellingen van de wegen die door de herindeeling aan den Staat worden toegewezen. Op de gewone begrooting, wanneer gansch de herindeeling is afgevoerd, een verhooging van een twintigtal miljoen voor het normaal en geregeld onderhoud der wegen die in het algemeen net werden opgenomen. Deze uitgaven zullen dit totaalbedrag slechts over een zeker aantal jaren bereiken, wanneer al de buitengewone werken die wegens de herindeeling noodig zijn, volledig zullen voltooid zijn.

De politiek van toelagen, zooals zij thans voortvloeit uit de toepassing van de bestaande wetten en reglementen, is

tuellement, est maintenant de loin insuffisante. On attend donc avec impatience du département des Travaux publics la véritable solution du problème.

Electricité.

La question de l'électricité fut soulevée dans plusieurs sections et à la Commission spéciale des travaux publics.

Les membres se sont faits l'écho des plaintes nombreuses qu'ils ont reçues, des lamentations de la population en général au sujet de la question de l'électricité, qui reste sans solution.

Depuis un certain temps déjà, chaque fois que l'on discute la déclaration d'un nouveau gouvernement qui entre en fonction, cette question est soulevée. Les orateurs montrent l'urgence qu'il y a à apporter une solution à ce problème vital pour le pays.

A ce jour aucun projet n'a été déposé, sauf un, dû à l'initiative parlementaire et qui forcément ne peut pas apporter la solution définitive à cette question si importante. Lors de l'interpellation de notre ancien collègue, Monsieur Michaux, il paraissait certain qu'en conclusion un projet serait bientôt déposé. On attend toujours.

La solution de ce problème ne réside pas uniquement dans une question de contrôle qui n'apporterait à elle seule rien d'autre que la possibilité de reculer encore la solution radicale qui s'impose.

A côté de la question de contrôle, n'y a-t-il pas la question des locations des compteurs qui se paient à un taux usuraire ?

N'y a-t-il pas la garantie déposée par les abonnés qui ne rapporte pas d'intérêt aux intéressés ?

N'y a-t-il pas la différence du prix du courant qui existe d'une localité à l'autre et qui contribue fortement à contrarier la consommation ?

N'y a-t-il pas un véritable impôt indirect prélevé par certaines administrations publiques ?

N'y a-t-il pas le fameux problème du monopole sur chaque territoire communal et qui amène souvent des frais supplémentaires pour établir les réseaux de distribution dans les communes voisines ou dans les hameaux éloignés ?

N'y a-t-il pas des prix de faveur faits à certaines catégories de consommateurs au détriment des autres ?

N'y a-t-il pas la diversité de courant, ici c'est du continu, là de l'alternatif, qui contrarie les consommateurs qui changent de localité ?

N'y a-t-il pas la question de tension aussi, l'on trouve parfois du 130 et du 220 volts dans la même localité ?

Etc., etc.,

On le voit, ainsi posée par les membres de la Commission la question est vaste et elle ne revêt encore qu'un

nu veruit ontoereikend. Men verwacht dan ook met ongeduld dat het Departement van Openbare Werken de ware oplossing aan het vraagstuk geeft.

Electriciteit.

De electriciteitskwestie werd opgeworpen in verschillende afdelingen en in de bijzondere Commissie voor openbare werken.

De leden waren de tolk van de talrijke bezwaren door hen ontvangen, van de weeklachten der bevolking in 't algemeen, nopens de kwestie der electriciteit, welke nog geen oplossing heeft bekomen.

Sedert enkelen tijd, wordt, bij de bespreking van de verklaring van elke in functie tredende nieuwe Regeering, deze kwestie steeds opgeworpen. De sprekers wijzen op de dringend noodig zijnde oplossing van deze nationale levenszaak.

Tot op heden werd geen enkel ontwerp ingediend, behalve een uitgaande van parlementair initiatief, dat derhalve de definitieve oplossing niet kan aanbrengen voor deze zoo belangrijke kwestie. Bij de interpellatie van onzen oud-collega, den heer Michaux, leek nochtans dat als besluit een ontwerp weldra zou worden ingediend. Men wacht nog steeds.

De oplossing van dit vraagstuk berust niet alleen in een kwestie van contrôle, welke laatste alleen niets anders zou brengen dan de nog mogelijke verdaging van de zich opdringende radicale oplossing.

Heeft men, naast de contrôlekwestie, niet het vraagstuk van de huur der meters die aan een woekerbedrag worden betaald ?

Dient er geen aandacht geschonken aan de zekerheids-som die door de abonneuten wordt gestort en die hun geen interest opbrengt ?

Dient men geen aandacht te wijden aan prijsverschil van den stroom, van de eene localiteit tot de andere, en dat er in groote maat toe bijdraagt storend te werken op het verbruik ?

Wordt aldus, door sommige openbare besturen, geen ware onrechtstreeksche belasting geheven ?

Heeft men niet rekening te houden met het berucht monopolievraagstuk op het gebied van elke gemeente, waardoor dikwijls bijkomende onkosten worden veroorzaakt voor den aanleg van distributienetten in de aangrenzende gemeenten of in de verwijderde gehuchten ?

Heeft men niet de kwestie der gunsttarieven, toegestaan aan sommige categorieën verbruikers, ten nadeele van andere ?

Heeft men niet te doen met verschillenden stroom, hier gelijkstroom, daar wisselstroom, waardoor de verbruikers, die van localiteit veranderen, moeilijkheden ondervinden ?

Heeft men ook niet de kwestie der spanning, daar waar men soms 130 en 220 volt vindt in dezelfde localiteit ?

Enz., enz.

Men ziet dat, zooals gesteld door de leden van de Commissie, het vraagstuk zeer omvangrijk is, hoewel het dan

seul aspect du problème, celui qui est le moins important, le problème de la distribution du courant électrique.

Les mesures à prendre doivent avoir pour résultat de faire diminuer très sérieusement le prix du courant.

On comprend toutes les difficultés que le Gouvernement rencontre dans ce domaine pour arriver à mettre au point le projet qu'il étudie depuis de nombreuses années. Les intérêts qui sont en présence sont très importants et très divers, mais il ne faut pas le perdre de vue, c'est l'avenir du pays tout entier qui est engagé.

De l'étude de la Commission des grands travaux, l'importance capitale de la solution du problème de la production en électricité ressort clairement. C'est encore un autre aspect de la question, mais de loin le plus important. Toute la question se résume par ce fait, produire du courant à très bon marché. Pour cela il faut arriver à régler le problème des pointes et des creux que l'on constate dans les diagrammes de consommation de chacune des centrales de production existantes. Ce n'est pas ici la place pour reprendre et étudier les conclusions de la Commission des grands travaux. Il suffit de signaler que la solution est trouvée pour réduire d'une façon très sérieuse, à la borne, le prix du courant. La chute très sérieuse des prix envisagée amènerait immédiatement une consommation plus importante d'électricité pour les usages domestiques, agricoles et industriels. Que l'on ne perde pas de vue que si, à la formule du prix du courant comme base, on ajoute les redevances provinciales et communales pour amortissement du réseau de distribution, le prix du courant s'élève encore actuellement à plus de quatre francs le kilowatt dans bien des cas, prix, on le reconnaîtra, qui devient prohibitif. La chute du prix du courant aura une conséquence immédiate et bienfaisante sur la question du prix de revient des produits que nous devons exporter et élargira notre possibilité d'affaires sur les marchés étrangers.

La chute du prix du courant permettra à de nouvelles industries électro-chimiques de se créer. La fabrication du carbure de calcium, par exemple, qui ne peut être envisagée qu'avec du courant électrique à très bon marché. Nous avons le charbon, nous pouvons produire la chaux nécessaire pour la fabrication de ce produit, il ne nous manque que le courant électrique à très bon marché.

La fabrication de l'acide nitrique est à la base de la fabrication des explosifs, des engrais, des matières colorantes, etc. La fabrication de l'acide nitrique est la plus surprenante révélation des industries électro-chimiques. Cela semble peu croyable, mais aucune matière première n'est nécessaire pour obtenir ce produit. Il suffit simplement d'un courant d'air intense chassé vers un four où un arc puissant est produit par l'électricité. La chaleur, ainsi créée, décompose l'oxygène et l'azote de l'air et produit des vapeurs nitreuses qui, refroidies et purifiées, deviennent de l'acide nitrique. On comprend par cet exemple que plus le courant électrique diminuera de prix, plus

nog slechts een zijde der kwestie belicht, namelijk de minst belangrijke, zijnde het vraagstuk van de verdeling van den elektrischen stroom.

De te nemen maatregelen moeten voor gevolg hebben, den prijs van den stroom merkkelijk te doen verminderen.

Men begrijpt de moeilijkheden door de Regeering op dit gebied ontmoet, om er toe te komen het ontwerp klaar te maken, dat door haar sinds jaren wordt ingestudeerd. De tegenover elkander staande belangen zijn zeer aanzienlijk en verschillend, doch men mag niet vergeten dat de toekomst van gansch het land hierbij is betrokken.

Uit de studie van de Commissie voor de groote werken, blijkt duidelijk het hoofdzakelijk belang van de oplossing van het vraagstuk der electriciteitsproductie. Dit is nog een ander uitzicht der kwestie, doch op verre na het meest belangrijke. Gansch de kwestie bestaat in het voortbrengen van den stroom tegen zeer goedkoope voorwaarden. Daarom dient het vraagstuk geregeld van de spitsuren en van de holle uren die men vaststelt op de verbruiksdiagramma's van elke bestaande productiecentrale. De plaats is hier niet aangewezen om de besluiten van de Commissie voor de groote werken aan te halen en te bestudeeren. Het volstaat er op te wijzen dat de oplossing werd gevonden om op zeer gevoelige wijze den prijs van den stroom, aan de bron, te verminderen. De voorziene aanzienlijke daling van de prijzen zou onmiddellijk een belangrijker verbruik van electriciteit voor huis, landbouw en nijverheid voor gevolg hebben. Men verlieze niet uit het oog dat indien men, met de huidige formule van den prijs van den stroom tot grondslag, de provinciale en gemeentelijke taxes voor amortisatie van het verbruiksnet bij den prijs van den stroom voegt, deze laatste thans in veel gevallen, nog meer dan vier frank per kilowatt bedraagt, bedrag dat, men zal het toegeven, van prohibitieven aard wordt. De daling van den prijs van den stroom zal een onmiddellijken en wel-doenden weerslag hebben op het vraagstuk van den kostprijs van de producten welke wij moeten uitvoeren en zal onze zakenmogelijkheden op de buitenlandsche markten verbeteren.

De daling van den prijs van den stroom zal toelaten dat nieuwe electro-chemische nijverheden ontstaan. Onder meer de fabricatie van calciumcarbide, welke slechts dank zij goedkoope elektrischen stroom mogelijk is. Wij bezitten kolen, wij kunnen de voor de fabricage van dit product noodige kalk voortbrengen; ons ontbreekt slechts goedkoope elektrische stroom.

De fabricage van salpeterzuur ligt ten grondslag aan de vervaardiging van ontploffings-, mest- en kleurstoffen, enz. De fabricage van salpeterzuur is de meest verrassende openbaring van de electro-chemische nijverheden. Het schijnt weinig geloofbaar, doch geen enkele grondstof is voor de vervaardiging van dit product nodig. Er is slechts een geweldige luchtstroom nodig, welke gedreven wordt naar een oven waar een krachtigen boog door de electriciteit wordt teweeggebracht. De aldus ontstane warmte ontbindt de zuur- en stikstof van de lucht en brengt salpeterige dampen voort, welke, afgekoeld en gezuiverd, salpeterzuur worden. Uit dit voorbeeld kan men opmaken

le prix des engrais et de tous les produits à base d'acide nitrique tombera.

La fabrication de l'aluminium dont la consommation mondiale s'élargit tous les jours est dans le même cas. En 1885, pour le monde entier, on utilisait 15 mille tonnes par an d'aluminium au prix de 78 francs le kgr. En 1912, on en consomme 60 mille tonnes au prix de fr. 1.50 le kgr., le procédé électrique de sa fabrication ayant révolutionné les prix. Actuellement, la consommation de l'aluminium atteint des quantités énormes et on n'a pas dit le dernier mot dans ce domaine. Nous ne fabriquons pas d'aluminium, même pour nos besoins intérieurs. Ce métal nous coûterait trop cher, fabriqué par nous, à cause tout simplement du prix du courant électrique qui est de loin trop élevé.

Les exemples à signaler sont légion. Tous aboutissent à cette solution nécessaire: produire du courant à bon marché.

Nos collègues, qui en sections, en envisageant la question de résorption du chômage, exprimaient le désir de voir se créer de l'industrie nouvelle dans le pays, seraient largement satisfaits et verraient leurs désirs se réaliser pour le plus grand profit de notre économie nationale.

Ce problème important de l'électricité produite à bon marché, s'il était résolu, aurait des conséquences incalculables dans tous les domaines. La solution de ce problème n'est donc pas uniquement dans une loi établissant un contrôle, pas plus que dans une loi réglant la distribution du courant, mais aussi, et avant tout, dans l'application à l'électricité de la politique des grands travaux: barrages pour récupérer la force hydraulique qui se perd, etc. Il faut en un mot et avant tout régler et coordonner la production, car toutes les autres mesures ne donneront que des résultats qui seront de loin insuffisants pour le but que l'on doit atteindre.

Surveillance des travaux.

Certes, nous pensons que le nombre des entrepreneurs qui jettent le discrédit sur leur corporation et font un tort immense à leur profession par leur attitude peu correcte ne constituent que l'infime minorité. Il n'en est pas moins vrai que des poursuites effectuées à la diligence du comité de contrôle démontrent jusqu'où peuvent aller ces entrepreneurs qui veulent tromper les pouvoirs publics.

Chaque année à la Commission des Travaux publics, lors de l'examen du budget, des plaintes surgissent contre des malfaçons. Cette année encore, plusieurs membres sont intervenus.

Il nous paraît qu'une surveillance plus sévère devrait être faite. Chaque fois que des malfaçons sont constatées, l'entrepreneur en cause devrait être écarté directement et indirectement des adjudications des pouvoirs publics en général pendant un laps de temps proportionnel à la faute commise s'il est démontré qu'il l'a fait pour tromper l'Etat.

dat hoe meer de prijs van den electrischen stroom zal dalen, hoemeer ook zal dalen de prijs van de meststoffen en van al de producten welke salpeterzuurhoudend zijn.

De fabricage van aluminium, waarvan het wereldverbruik met den dag grooter wordt, bevindt zich in hetzelfde geval. In 1885, gebruikte men in gansch de wereld 15 duizend ton aluminium aan 78 fr. het kgr. In 1920, verbruikt men 60 duizend ton tegen 1,50 fr. het kgr., daar het electrisch procédé een omwenteling in de prijzen had teweeggebracht. Vandaag, is het verbruik van aluminium ontzaglijk gestegen, en het laatste woord is op dit gebied nog niet gezegd. Wij brengen geen aluminium voort, zelfs niet voor ons binnenlandsch verbruik. Door ons vervaardigd, zou dit metaal te duur kosten, enkel dewijl de prijs van den electrischen stroom veel te hoog is.

De voorbeelden zijn legio. Alle brengen ons tot het besluit: goedkoopere stroom voortbrengen.

Onze Collegas die, bij de behandeling in de afdelingen van het vraagstuk van de werkverschaffing, den wensch uitdrukten nieuwe nijverheden in ons land te zien ontstaan, zouden ruime voldoening vinden en zouden hun wenschen tot zeer groot voordeel voor onze nationale economie verwezenlijkt zien.

Indien dit belangrijk vraagstuk van de voortbrenging van goedkoopere electrischen stroom opgelost werd, zou het op elk gebied onberekenbare gevolgen hebben. De oplossing van dit vraagstuk ligt dus niet slechts in een wet waarbij een toezicht wordt ingesteld, en evenmin slechts in een wet waardoor de distributie van den stroom wordt geregeld, doch ook en vooral in de toepassing op de electriciteit van de politiek van de groote werken: stuw-dammen om de waterkracht welke verloren gaat terug te winnen, enz. In een woord, men moet vooral de voortbrengst regelen en ordenen, want al de andere maatregelen zullen slechts uitslagen geven, welke ver ontoereikend zullen zijn voor het doel dat men moet bereiken.

Toezicht op de werken.

Wij meenen wel dat de aannemers die hun vakvereeniging in opspraak brengen en, door hun weinig eerlijke houding, aanzienlijk nadeel berokkenen aan hun beroep, een kleine minderheid vormen. Niettemin blijkt, uit de vervolgingen ingesteld door de zorgen van het comité van toezicht, hoeverre de aannemers gaan, die de openbare machten willen bedriegen.

Ieder jaar worden, bij het onderzoek van de begrooting, in de Commissie voor de openbare werken, klachten geopperd tegen slecht uitgevoerde werken. Dit jaar zijn nog talrijke leden tusschengekomen.

Naar ons oordeel, dient een strenger toezicht uitgeoefend. Telkens, als gebrekkig werk wordt vastgesteld, zou de betrokken aannemer rechtstreeks en onrechtstreeks moeten worden uitgesloten van de aanbestedingen der openbare machten in 't algemeen, gedurende een tijdruimte evenredig aan de begane fout, indien wordt uitgemakt dat hij aldus den Staat wilde bedriegen.

Le recrutement des agents de surveillance devrait non seulement reposer sur des capacités très sérieuses en la matière, mais aussi sur des qualités morales très solides. Celles-ci surtout peuvent parfois être soumises à une bien rude épreuve.

N'est-ce pas le moment d'apporter une suggestion dans ce domaine? Ne pourrait-on pas examiner la possibilité d'élargir les attributions de certains agents de l'administration centrale, de façon que ceux-ci puissent se déplacer souvent sur les travaux effectués dans le pays? J'entends des déplacements faits sans avertissement préalable pour qu'un contrôle toujours imprévu puisse se produire. Cette façon de procéder tiendrait toujours les surveillants en haleine. Les entrepreneurs, sachant qu'un inspecteur peut arriver inopinément, seraient par le fait même rendus beaucoup plus prudents.

Il est évident que les quelques rares cas de malfaçons que l'on signale chaque année auraient alors vécu.

Divers.

Au cours de l'examen du budget en sections et en commission, différentes questions spéciales ont été posées. Les membres, qui en sont les auteurs, trouveront en annexe les réponses que M. le Ministre y a données.

Des membres ont protesté contre le fait que des réparations à faire aux monuments où l'on a utilisé la pierre blanche ne se font pas. Cette question devra être soulevée à d'autres budgets. Les monuments en cause ne relevant pas des Travaux publics, comme quantité d'autres questions posées.

Le souci d'utiliser les matériaux belges ne doit pas être perdu de vue par le Département pour ses travaux et pour ceux qu'il subsidie, car c'est un élément qui a une importance réelle sur la résorption du chômage, problème qui devient de plus en plus important.

Conclusions.

Les conclusions à tirer sont de quatre ordres :

1° Ne plus diminuer à l'avenir les crédits nécessaires pour l'entretien de la voirie;

2° Prendre les mesures pour continuer à améliorer le réseau routier de l'Etat. Déposer et faire voter les projets de lois nécessaires pour résoudre le problème du reclassement des routes;

3° Régler le problème de l'électricité;

4° Utiliser les matériaux belges de préférence.

Le Rapporteur,

J. BLAVIER.

Le Président,

F. VAN BELLE.

De werving van het toezichtspersoneel zou niet alleen moeten berusten op zeer ernstige vakbekwaamheid, doch insgelijks op zeer stevige morele hoedanigheden. Deze vooral hebben soms aan harde proeven te weerstaan.

Is het oogenblik niet gekomen om dienaangaande een suggestie vooruit te zetten? Zou men de mogelijkheid niet kunnen onderzoeken de bevoegdheden van sommige leden van het hoofdbestuur derwijze uit te breiden, dat zij zich dikwijls ter plaats van de in het land uitgevoerde werken zouden kunnen begeven? Deze verplaatsingen zouden, naar mijn oordeel, zonder voorafgaande verwittiging moeten geschieden, opdat steeds een onverwachte controle zou kunnen plaats hebben. Aldus zouden de toezichters steeds op hun hoede zijn. De aannemers, wetende dat een inspecteur plotseling kan opduiken, zouden, door het feit zelf, veel voorzichtiger te werk gaan.

Het ligt voor de hand dat de enkele uitzonderlijke gevallen van gebrekkig werk, die ieder jaar ter kennis worden gebracht, zich alsdan niet meer zouden voordoen.

Diversen.

Bij het onderzoek van de begroting in de Afdelingen en in de Commissie, werden verschillende bijzondere vragen gesteld. De leden, die deze hebben voorgelegd, zullen de door den heer Minister gegeven antwoorden in de bijlage vinden.

Door leden werd protest aangeteekend, omdat niet wordt overgegaan tot de herstelling van de monumenten opgetrokken in witten steen. Deze kwestie zal bij andere begrotingen dienen opgeworpen, daar de bedoelde monumenten niet behooren tot de openbare werken, dit geldt ook voor sommige andere gestelde vragen.

Het Departement mag niet nalaten te zorgen dat Belgische bouwstoffen worden gebezigd bij de werken waarvoor het subsidiën verleent, daar dit van werkelijk belang is voor de werkverschafing, vraagstuk van steeds toenemende beteekenis.

Besluiten.

De besluiten zijn van viervoudigen aard :

1° In de toekomst, mogen de kredieten, noodig voor het onderhoud, niet meer worden vermindert;

2° Maatregelen dienen getroffen ten einde het Rijks-wegennet steeds te verbeteren. De wetsontwerpen, noodig voor de oplossing van het vraagstuk der wegenherklassering, dienen ingediend en goedgekeurd;

3° Het electriciteitsvraagstuk dient geregeld;

4° De Belgische bouwstoffen dienen bij voorkeur aangewend.

De Verslaggever,

J. BLAVIER.

De Voorzitter,

F. VAN BELLE.

Questions et réponses.**QUESTION**

M. le Ministre pourrait-il donner des renseignements au sujet de l'autostrade qui doit passer à proximité de Tirlémont, afin que cette dernière localité soit fixée pour certains travaux à faire ?

REPONSE

Le tracé de cette autoroute n'est pas encore définitivement arrêté.

QUESTION

Pourrais-je connaître le résultat des études faites en vue de l'aménagement des banlieues, reprises à l'article 30 du budget ?

REPONSE

Il faudrait un volume pour décrire le résultat des études faites par les commissions d'aménagement de banlieues : ces études d'ailleurs ont souvent débordé le cadre de la grande voirie de l'Etat et porté sur des questions d'urbanisation, de mise en valeur de terrains, d'assainissement, etc., etc.

Du point de vue de la grande voirie, elles ont affecté la question du tracé des artères de ceinture, celle de l'élargissement des routes de pénétration, etc.

QUESTION*Plantations routières.*

On demande à M. le Ministre d'examiner la possibilité d'établir le long de certaines routes des arbres fruitiers, à l'instar de ce qui se pratique dans le Grand-Duché de Luxembourg.

D'autre part, on signale que les plantations nouvelles sont faites sans tenir compte des élargissements futurs des chaussées. Il en résulterait que des plantations seront appelées à disparaître avant la maturité des arbres.

REPONSE

A plusieurs reprises on a examiné l'opportunité de planter des arbres fruitiers le long des routes de l'Etat ; on a même réalisé en quelques endroits des plantations de l'espèce ; mais les résultats n'ont guère justifié une

Vragen en antwoorden.**VRAAG**

Kan de H. Minister niet sommige inlichtingen geven betreffende den autoweg welke bij Tienen moet voorbijkomen, opdat deze laatste gemeente wete waaraan zich te houden voor zekere uit te voeren werken ?

ANTWOORD

Het tracé van dezen autoweg is nog niet definitief vastgelegd.

VRAAG

Zou ik den uitslag mogen kennen van de gedane studiën betreffende de inrichting van de voorsteden, in artikel 30 van de begroting aangegeven ?

ANTWOORD

De uitslagen geven van de studiën door de Commissiën voor de inrichting van de voorsteden geleverd, zou een boekdeel vergen : deze studiën zijn trouwens dikwijls buiten het kader van de groote Rijkswegen getreden, en hadden vraagstukken van urbanisatie, tewaardebaling, gezondmaking van gronden, enz., tot onderwerp.

Wat de groote wegen betreft, sloegen zij op het vraagstuk van het tracé van de singellanen, dit van de verbreding der naar het hart der gemeenten loopende wegen, enz.

VRAAG*Wegbeplantingen.*

Aan den heer Minister werd gevraagd, dat hij de mogelijkheid zou willen onderzoeken, langs sommige banen, fruitboomen te doen planten, zooals in het Groothertogdom Luxemburg.

Anderzijds, wordt er op gewezen, dat de nieuwe beplantingen geschieden, zonder rekening te houden met de latere verbredingen der steenwegen. Hierdoor zouden beplantingen moeten verdwijnen, voordat de boomen hun vollen groei hebben bereikt.

ANTWOORD

Herhaaldelijk werd de gepastheid van de fruitboombeplantingen langs de Rijkbanen onderzocht ; op sommige plaatsen werden zelfs zulke beplantingen gedaan ; doch de bekomen uitslagen hebben niet gepleit ten gunste van de

extension du système : en Belgique ces plantations sont trop exposées aux dégradations et au maraudage; de plus, elles ne sauraient donner aux routes le caractère superbe que donnent les ormes, platanes, épicéas, etc.

Il est inexact de dire que nos plantations routières nouvelles se font sans tenir compte des élargissements futurs des chaussées : une circulaire du 7 juillet 1936 a stipulé que les routes doivent être portées, progressivement, à une largeur telle qu'elles puissent recevoir, outre la chaussée, la piste cyclable, les fossés, les promenoirs éventuels, au moins deux rangées d'arbres; cette même circulaire ajoute que pour les chaussées existantes, on peut rejeter les pistes, promenoirs, etc., en dehors des rangées d'arbres, disposition qui laissera, pour la majorité des routes et durant un nombre d'années satisfaisant, une largeur suffisante pour les élargissements de chaussées.

QUESTION

Tramways.

On signale que dans bien des cas des sociétés concessionnaires de tramways exécutent sur les routes de l'Etat des travaux de réfection de voirie qui entravent sérieusement la circulation.

On demande quels sont les droits et obligations des compagnies en cette matière ?

REPONSE

Ces droits et obligations varient selon les cahiers des charges régissant les concessions. Il faudrait donc préciser de quelles sociétés il s'agit exactement.

Très généralement cependant, les compagnies de tramways doivent assurer l'entretien de la zone occupée dans la chaussée par les voies de leurs lignes : il est clair que ces travaux ne peuvent s'exécuter sans une certaine gêne pour la circulation générale, mais cette entrave doit toujours être réduite au minimum.

Si les travaux nécessitent la déviation de la circulation par d'autres artères, il appartient au Bourgmestre de prendre l'arrêté voulu.

QUESTION

Le Ministre des Travaux publics ne pourrait-il intervenir auprès des grosses localités du pays pour que celles-ci n'utilisent que des produits belges pour leur voirie ?

REPONSE

Les produits étrangers sont généralement admis en concurrence avec les matériaux du pays. Les soumissions prévoyant des produits étrangers sont soumises à la Commission des adjudications dont le siège est établi au Ministère des Affaires économiques, des Classes moyennes et de l'Agriculture.

uitbreiding van dit stelsel : in België, zijn die beplantingen te zeer blootgesteld aan beschadiging en rooverij; daarenboven, zouden zij aan de banen hetzelfde prachtig uitzicht niet kunnen geven lijk de olmen, platanen, sparren, enz.

Het is onjuist te zeggen, dat onze nieuwe wegbeplantingen geschieden zonder rekening te houden met de toekomstige verbredingen der banen; bij omzendbrief van 7 Juli 1936, werd voorgeschreven dat de banen, progressief dienen gebracht tot een breedte toelatende, eventueel buiten den steenweg, de fietsbaan, de grachten, de wandelpaden, ten minste twee rijen boomen te omvatten; in zelfden omzendbrief wordt nog bijgevoegd, dat men op de bestaande steenwegen, de fiestbanen, wandelpaden, enz., achter de boomenrijen mag overbrengen, welke schikking, voor de meeste banen, en gedurende een voldoende aantal jaren, een genoegzame ruimte zal laten voor de verbreding der steenwegen.

VRAAG

Trams.

Men wijst er op dat, in menige gevallen, vergunninghoudende trammaatschappijen op de Rijksbanen herstellingswerken uitvoeren, welke het verkeer zeer belemmeren.

Men vraagt, wat dit betreft, welke de rechten en verplichtingen van de maatschappijen zijn.

ANTWOORD

Deze rechten en verplichtingen zijn onderscheiden, naargelang de lastenkohieren van vergunning. Men zou dus moeten aangeven over welke maatschappijen men het heeft.

Over het algemeen, moeten de trammaatschappijen evenwel het onderhoud van dit deel van den steenweg verzekeren, welke door de wegen van hunne lijnen wordt ingenomen : het is duidelijk dat deze werken niet kunnen uitgevoerd worden zonder eenigszins het algemeen verkeer te hinderen; maar deze belemmering moet steeds tot het minimum herleid worden.

Indien de werken de verlegging van het verkeer langs andere wegen noodzaken, is het aan den Burgemeester het desbetreffend besluit te nemen.

VRAAG

Zou de Minister van Openbare Werken bij de groote gemeenten van het land niet kunnen tusschenkomen, opdat zij voor hun wegen slechts Belgische producten zouden gebruiken ?

ANTWOORD

De uitheemsche producten worden over 't algemeen in mededinging met de materialen van het land aanvaard. De aanbestedingen welke vreemde producten voorzien, worden aan de Commissie voor aanbestedingen, waarvan de zetel bij het Ministerie van Economische Zaken, Mid- denstand en Landbouw is gevestigd, onderworpen.

Il n'y a pas de raison pour introduire un régime nouveau pour les grandes villes, régime qui leur serait défavorable.

QUESTION

Les dragages de Zeebrugge sont-ils exécutés par l'Etat ou par un adjudicataire?

Dans le dernier cas, y a-t-il surveillance de l'Etat?

REPONSE

Les dragages de Zeebrugge sont mis en adjudication publique pour un bail de trois ans.

Ces travaux sont placés sous la surveillance de l'Administration des Ponts et Chaussées (Service spécial de la Côte).

QUESTION

Les travaux communaux ne toucheront-ils aucun subside de l'OREC en 1938?

A l'avenir, le droit de priorité sera-t-il reconnu aux communes engagées dans des travaux extraordinaires?

Le montant du subside sera-t-il maintenu et à quel taux?

Quelles sont les règles de répartition qui sont appliquées?

REPONSE

En 1938 des subventions extraordinaires ont été promises dans la limite des crédits mis par la Législature à la disposition du département.

Ces subventions peuvent être liquidées, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, sur le vu des pièces justificatives nécessaires.

Une circulaire qui sera adressée très prochainement à MM. les Gouverneurs des provinces fixera le taux des subventions et les règles de répartition.

QUESTION

Police du Roulage.

On désire connaître les raisons pour lesquelles on a accordé un délai d'un an aux Sociétés de Tramways pour munir leurs voitures de clignoteurs de changement de direction.

REPONSE

L'arrêté royal concernant les indicateurs de direction sur les automotrices des tramways a été pris sur proposition du Département des Transports, P. T. T. et I. N. R.

Er is geen reden om voor de groote steden een nieuw stelsel, dat hun nadeelig zou zijn, in te voeren.

VRAAG

Worden de baggerwerken, te Zeebrugge, uitgevoerd door den Staat of door een aannemer?

Is er, in dit laatste geval, toezicht van den Staat?

ANTWOORD

De baggerwerken, te Zeebrugge, worden voor een termijn van drie jaar openbaar aanbesteed.

Deze werken staan onder het toezicht van het Bestuur der Bruggen en Wegen (Bijzondere dienst van de kust).

VRAAG

Zullen de gemeentewerken geen toelage van den OREC ontvangen, in 1938?

Wordt, in het vervolg, het recht van voorrang erkend voor de gemeenten die buitengewone werken onderhanden hebben?

Wordt het bedrag der toelage behouden en op welken voet?

Welke zijn de regels van verdeeling, die worden toegepast?

ANTWOORD

In 1938, werden buitengewone toelagen beloofd, binnen de perken van de kredieten die door de Wetgeving ter beschikking van het Departement werden gesteld.

Deze toelagen mogen uitbetaald worden, naar gelang de werken vorderen, na kennisneming van de noodige bewijsstukken.

Binnenkort, zal een rondzendbrief aan de heeren Provinciegouverneurs worden gericht, waarin het bedrag der toelagen en de regels van verdeeling worden vastgesteld.

VRAAG

Verkeerspolitie.

Men wenscht te weten om welke redenen er een uitstel van een jaar aan de Trammaatschappijen werd verleend, om hun wagens te voorzien van richtingwijzers.

ANTWOORD

Het Koninklijk besluit op de richtingwijzers op de tramwagens werd genomen op voorstel van het Departement van Verkeerswezen, P. T. T. en I. N. R.

QUESTION

Ne pourrait-on pas faire connaître les résultats de l'enquête faite au sujet de la destruction du pont de Hasselt ?

REPOSE

Une commission d'experts a été commise par le tribunal; elle n'a pas encore déposé son rapport.

D'après la mission dévolue aux experts par le tribunal, ce rapport doit relater toutes les constatations faites par les experts, et de nature à pouvoir établir la cause de l'effondrement du pont de Hasselt.

Une autre commission a été instituée par le département des Travaux publics afin de rechercher les causes de l'effondrement du pont de Hasselt, de vérifier la stabilité des autres ponts soudés, et d'émettre un avis sur les mesures à prendre pour leur sécurité.

Afin d'éclaircir d'une façon certaine le problème complexe qui lui est soumis, cette commission a fait procéder à des centaines d'essais de laboratoire, et est arrivée dès à présent à des conclusions intéressantes en ce qui concerne la construction soudée. Les études continuent.

En présence de la nécessité de laisser toute liberté à l'action judiciaire encore pendante, il n'est pas possible de donner des précisions plus amples.

QUESTION

Roulage.

On demande si le Département possède une statistique des contraventions aux règlements du roulage dressées :

- a) par la police spéciale de la route;
- b) par les autres agents des services routiers.

REPOSE

- a) Oui.
- b) Non.

VRAAG

Zou men de uitslagen niet kunnen mededeelen van het onderzoek dat werd ingesteld naar de vernieling van de brug van Hasselt ?

ANTWOORD

Een commissie van deskundigen werd door de rechtbank aangesteld; zij diende haar verslag nog niet in.

Volgens de opdracht die aan de deskundigen door de rechtbank werd gegeven, moeten in dit verslag al de vaststellingen worden opgeteekend, die door de deskundigen worden gedaan en die er toe kunnen bijdragen de oorzaak van de instorting van de brug te Hasselt vast te stellen.

Een andere commissie werd door het Departement van Openbare Werken ingesteld, ten einde de oorzaken van de instorting van de brug te Hasselt op te sporen, de stevigheid van de overige gelaschte bruggen na te gaan en advies uit te brengen over de maatregelen die dienen genomen met het oog op hun veiligheid.

Ten einde op stellige wijze het ingewikkeld vraagstuk op te lossen, dat haar wordt voorgelegd, liet deze commissie honderden laboratoriumproefnemingen verrichten en kwam zij tot dusver tot belangwekkende uitslagen wat gelaschte constructies betreft. De studies worden voortgezet.

In verband met de noodzakelijkheid het vrij onderzoek van het gerecht niet te belemmeren, is het niet mogelijk uitvoeriger bijzonderheden mede te deelen.

VRAAG

Vervoer.

Men vraagt of het Departement een statistiek bezit van de overtredingen op het reglement op het vervoer opge maakt :

- a) Door de bijzondere verkeerspolitie;
- b) Door de andere beambten van de wegendiensten.

ANTWOORD

- a) Ja.
- b) Neen.