

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

8 MAI 1946.

8 MEI 1946.

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
pour l'exercice 1945.

BEGROOTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het dienstjaar 1945.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)

PAR M. BLAVIER.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE OPENBARE WERKEN (1) UITGEBRACHT

DOOR DEN HEER BLAVIER.

MESDAMES, MESSIEURS,

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

La Commission des Travaux Publics a constaté que les chiffres du budget de 1945 ne pouvaient longuement retenir l'attention de ses membres parce que ce document fut présenté à un moment où toutes les dépenses étaient déjà faites ou en tout cas engagées. Ces chiffres ne signifient plus rien à l'heure actuelle.

Subsides : voirie de grande communication. — Le chiffre de 6 millions de dépenses annuelles pour subsidier les travaux effectués à la voirie de grande communication a disparu du budget ordinaire de 1945. Les dépenses résultant de ces travaux ont été reprises en majeure partie par l'Etat. Ces chemins ont été détruits par la lourde charge qu'ils eurent à supporter par suite du passage d'un charroi intense nécessité par la guerre. La remise en état de ces chemins de grande communication incombait aux

De Commissie voor de Openbare Werken heeft vastgesteld, dat de cijfers van de begrooting voor 1945 niet vermochten de aandacht van haar leden lang vast te houden, omdat dit stuk werd voorgelegd op een oogenblik, dat alle uitgaven reeds gedaan waren of, in ieder geval, vastgelegd. Op dit huidig oogenblik, beteekenen die cijfers niets meer.

Toelagen : groote verkeerswegen. — Het cijfer van 6 miljoen jaarlijksche uitgaven voor toelagen aan werken aan de groote verkeerswegen is van de gewone begrooting voor 1945 verdwenen. De uitgaven voortvloeiend uit die werken, werden grootendeels door den Staat overgenomen. Die wegen werden vernield door de zware lasten die zij te verdragen kregen, tengevolge van het intens vervoer door den oorlog vereischt. Het herstel van die groote verkeerswegen kwam op rekening van de oorlogsschade. De

(1) Composition de la Commission des Travaux Publics : MM. Brunfaut, président; de Jonghe d'Ardoye, Gaspar, Goffings, Hermans (Fernand), Kiebooms, Moriau, Oblin, Stubbe, Vacs (Petrus), Verboven. — Blavier, Demoitelle, Diriken, Duchesne, Juste, Peurquaet, Schevenels, Van Eynde. — Bonenfant, De Ville. — Lahaye.

Voir :

4XI (1944-1945) : Budget.

(1) Samenstelling van de Commissie voor de Openbare Werken : de heeren Brunfaut, voorzitter; de Jonghe d'Ardoye, Gaspar, Goffings, Hermans (Fernand), Kiebooms, Moriau, Oblin, Stubbe, Vacs (Petrus), Verboven. — Blavier, Demoitelle, Diriken, Duchesne, Juste, Peurquaet, Schevenels, Van Eynde. — Bonenfant, De Ville. — Lahaye.

Zie :

4XI (1944-1945) : Begrooting.

dommages de guerre. Le budget des Travaux Publics les a donc supportés.

Petite voirie. — La même situation a existé pour la petite voirie. Dans certaines localités, où un mouvement intensif s'est produit, où des travaux militaires furent effectués, le coffre des chemins était même complètement détruit. La dépense pour la réfection de la petite voirie était telle que les communes n'auraient pu la supporter. Il s'agissait d'ailleurs aussi de dommages de guerre bien caractérisés. Les dépenses ont été imputées sur le crédit de 60 millions porté à l'article 42 du budget de 1945.

L'état des routes en 1940 devait entrer en ligne de compte pour l'évaluation des dégâts. C'est incontestable. Des agents voyers ont cependant appliqué les instructions avec des conceptions bien différentes. Ils ont souvent fait preuve d'un esprit restrictif incontestable, et bien regrettable. Il en résulte que de nombreuses localités doivent subir de ce fait une charge qui ne leur incombe pas et qui devient parfois insupportable pour leurs maigres ressources. Cela va retarder pour combien d'années la réfection normale de la voirie communale. Dans certaines localités, on a dû porter les additionnels jusque 500 pour faire face à une petite partie de cette dépense. Ce n'est sûrement pas là le but que le Gouvernement voulait atteindre. Le pourcentage d'usure d'avant 1940 qui incombe aux communes aurait dû être établi au préalable et de commun accord entre les deux administrations. Cela n'a pas été fait. Les communes se trouvent devant des devis préparés par les agents voyers. Les observations présentées restent sans suite. D'une façon générale le curage des fossés, dont une partie des charges devrait être supportée par les dommages de guerre parce que dommages de guerre, reste toujours au compte des communes.

Il est nécessaire que toute cette question soit revue et trouve une solution équitable. Les communes ne demandent pas une faveur, mais, à juste titre, réclament leurs droits méconnus, en partie.

Route de l'Etat. — Entretien. — Le petit coefficient d'augmentation en 1945 pour l'entretien normal des routes de l'Etat est dû au fait que les travaux n'ont réellement commencé que vers le milieu de l'année. Les crédits de 63 millions en 1940 sont passés seulement à 88 millions en 1945. Est-ce suffisant? Actuellement, les routes de l'Etat sont très fortement usées par suite du trafic intense résultant des opérations militaires. Tous les revêtements hydrocarbonés devraient être goudronnés sans aucun retard si l'on veut sauver les routes et empêcher pour demain des réfections très onéreuses. Quand on fera des réparations importantes à certaines routes, il y aura lieu de profiter de ces travaux pour remplacer, dans les fortes rampes, les sections de chemins goudronnés trop glissants par des pa-

begrooting van Openbare Werken heeft dit herstel dan ook te haren laste genomen.

Kleine wegen. — Wat de kleine wegen betreft, bevonden men zich voor denzelfden toestand. In sommige gemeenten, waar militaire werken werden uitgevoerd en die het tooneel waren van een intens verkeer, werd zelfs de verharding volledig vernield. De uitgaven voor het herstel der kleine wegen waren zoo hoog, dat de gemeenten ze niet zouden kunnen dragen hebben. Het is overigens duidelijk, dat ook die vernielingen tot de oorlogsschade moeten gerekend worden. De uitgaven werden ingeschreven op het krediet van 60 miljoen, uitgetrokken onder artikel 42 van de begroting voor 1945.

Voor de raming van de schade moest rekening worden gehouden met den staat van de wegen in 1940. Dit is onbetwistbaar. De wegozichers hebben nochtans de onderrichtingen volgens zeer uiteenlopende opvattingen toegepast. Zeer dikwijls hebben zij blijk gegeven van een niet te loochenen en zeer betreuenswaardig streven naar beperking. Het gevolg daarvan is dat op de schouders van talrijke gemeenten een last rust dien zij, in werkelijkheid, niet zouden moeten dragen en die soms, voor hun karige geldmiddelen, niet te dragen is. Voor hoeveel jaren zal die toestand het normale herstel van de gemeentewegen vertragen? Om een klein gedeelte van die uitgaven te bestrijden, hebben sommige gemeenten de opcentimes op 500 moeten brengen. Dit is voorzeker niet de bedoeling geweest van de Regeering. Men had, vooraf en in gemeen overleg tusschen de twee besturen, het percentage van slijtage van vóór 1940, dat ten laste valt van de gemeenten, moeten bepalen. Dit is niet gebeurd. De gemeenten komen te staan voor bestekken die door de wegozichers werden opgemaakt. De gemaakte opmerkingen blijven zonder gevolg. Over 't algemeen blijft het schoonmaken van de grachten, dat gedeeltelijk door de oorlogsschade — daar het toch oorlogsschade is — zou moeten worden gedragen, voor rekening van de gemeenten.

Gansch dit vraagstuk moet worden herzien en er moet een rechtvaardige oplossing voor gevonden worden. De gemeenten vragen geen gunst, maar eischen, terecht, hun ten deele miskend recht op.

Rijkswegen. Onderhoud. — De lage verhoogingscoëfficiënt in 1945 voor het normaal onderhoud van de Rijkswegen moet worden toegeschreven aan het feit, dat eigenlijk slechts rond het midden van het jaar met de werken begonnen werd. De kredieten van 63 miljoen voor 1940, werden in 1945 slechts op 88 miljoen gebracht. Is dat voldoende? Op dit oogenblik is de slijtage van de Rijkswegen, tengevolge van het intens militair verkeer, zeer hoog. Alle wegbekleedingen met koolwaterstof zouden onverwijd moeten geteerd worden, indien men de wegen wil redden en voorkomen, dat men later zeer kostelijke herstellingen moet uitvoeren. Wanneer, aan sommige wegen, belangrijke herstellingen worden uitgevoerd, zal men van de gelegenheid moeten gebruik maken om, in de steile

vages alignés ou en mosaïque, surtout là où le trafic hippomobile est assez important. N'augmentons pas sans raisons les difficultés et les risques dus à ces rampes à fort pourcentage que nous trouvons partout en Haute Belgique. La liste des accidents de roulage dus au revêtement trop glissant s'allonge journellement. La Commission a en outre constaté que des améliorations sérieuses devaient être faites aux routes de l'Etat.

Profils en long. — Les profils en long doivent être revus, corrigés et rectifiés de façon à améliorer les tournants qui constituent parfois de véritables casse-cou. Nos routes suivent les caprices de la sinuosité des vallées ou des rochers avancés dans les montagnes. Cela se comprenait aisément au moment de la traction chevaline, mais aujourd'hui ces routes sont devenues un danger permanent. Il suffirait souvent d'enlever quelques dizaines de mètres cubes de rocher pour faire des améliorations très sérieuses. La dépense se réduirait de la valeur des matériaux que l'on pourrait récupérer. Les accidents y sont nombreux actuellement déjà; que sera-ce demain quand le trafic par route aura repris son allure normale? La route est actuellement un élément important pour la vie économique du pays. Il faut la mettre en état de remplir ses obligations. Les crêtes de nos routes, qui constituent un écran opaque cachant ce qui arrive de l'autre côté du versant, doivent être sérieusement améliorées pour écarter tout danger.

Profils en large. — Les profils en large doivent être étudiés sérieusement. Les routes devraient être classées suivant leur degré d'importance. Que l'on crée trois catégories de routes de l'Etat réparties comme suit :

- 1) trafic intense;
- 2) trafic moyen;
- 3) trafic peu important.

Trois types de route, trois largeurs de route! Partant de cette conception, l'assiette des routes devra être mise en rapport avec l'importance du trafic. On donnera ainsi au pays un armement économique nouveau de première valeur. C'est un élément d'expansion économique intérieure et extérieure qui est à appliquer sans plus tarder si nous ne voulons pas hypothéquer l'avenir. Cette classification des routes de l'Etat donnera des indications très sérieuses au service technique pour établir sur des bases sûres les dépenses annuelles d'entretien à prévoir. Les normes pourront être étudiées non pas sur un plan trop général et

hellingen, de geteerde baanvakken, die te glad zijn, te vervangen door een bestrating met plaveisel in rechte lijnen of in halve ronde, vooral daar waar het autoverkeer intens is. Wij mogen niet zonder reden de moeilijkheden en de risico's verhoogen die aan dergelijke steile hellingen, die we overal in hoog België vinden, verbonden zijn. De lijst van de verkeersongevallen die te wijten zijn aan te gladde wegbekleedingen, wordt met den dag langer. De Commissie heeft, bovendien, vastgesteld, dat ernstige verbeteringen moeten worden gebracht aan de Rijkswegen.

Lengteprofiel. — De lengteprofielen moeten worden herzien, verbeterd en rechtgetrokken, zoodat de dikwijls zeer gevaarlijke bochten verbeterd worden. Onze wegen volgen de grillige bochten van valleien of in de bergen uitspringende rotsen. Dit was gemakkelijk te begrijpen ten tijde van het verkeer met karren en wagens getrokken door paarden, maar tegenwoordig zijn die wegen een bestendig gevaar geworden. Dikwijls zou het volstaan enkele tientallen kubieke meter rots uit den weg te ruimen, om merkelijke verbeteringen aan te brengen. De uitgaven zouden kunnen verminderd worden met de waarde van de materialen die men zou kunnen recupereren. Nu reeds zijn de ongevallen op die plaatsen vrij talrijk; wat zal er morgen gebeuren wanneer het verkeer langs den weg weer normaal zal geworden zijn? Het wegennet vervult tegenwoordig een belangrijke rol in het economisch leven van het land. Het moet zoodra mogelijk in goeden staat worden gebracht om die rol te kunnen vervullen. Op den top van de hellingen vormen de kammen van onze wegen een ondoorzichtbaar scherm, waarachter alles verborgen is wat van de andere zijde van de helling komt; om alle gevaar uit den weg te ruimen moeten die kammen aanzienlijk worden verbeterd.

Dwarsprofielen. — De dwarsprofielen moeten ernstig worden bestudeerd. De wegen zouden, volgens hun graad van belangrijkheid, in drie klassen moeten worden ingedeeld.

Er zouden 3 categorieën van Rijkswegen moeten voorzien worden :

- 1) intens verkeer;
- 2) gemiddeld verkeer;
- 3) weinig belangrijk verkeer.

Drie types van wegen, drie wegbreedten. Van die opvatting vertrekend, moet dan de ondergrond en de bekleding van de wegen in overeenstemming gebracht worden met hun belangrijkheid. Aldus zal men aan het land een nieuwe economische uitrusting van hooge waarde schenken. Het is een element van binnenlandsche en buitenland-sche economische expansie, waarmede wij moeten rekening houden zoo wij de toekomst niet met een hypotheek willen bezwaren. Die rangschikking van de Rijkswegen zal den technischen dienst betrouwbare gegevens aan de hand doen om op vaste grondslagen de vermoedelijke jaar-

sujet à des modifications toujours possibles et même certaines, mais sur des bases précises et simples. Chaque type de route ayant sa norme particulière et le kilométrage en étant connu, des calculs sûrs pour l'entretien en seront la conséquence. Cet élément est de toute première importance pour la stabilité des budgets.

Certes, la dépense pour l'application de cette conception nouvelle sera assez importante, mais on la récupérera facilement par une dépense moins élevée sur les frais d'entretien. En effet, plus une route est étroite, plus le passage se fait au même endroit et, partant, plus l'usure est rapide. Les routes larges coûtent en frais d'entretien proportionnellement beaucoup moins cher que les routes étroites. Ce sont là des principes de base qu'il ne faut jamais perdre de vue.

Pistes cyclables. — Les pistes cyclables sont, en beaucoup d'endroits, détruites et impraticables. De ce fait, les cyclistes empruntent la chaussée. Il en résulte une source perpétuelle d'accidents. Le travail de réfection de ces pistes doit commencer le plus vite possible et il sera hautement désirable que l'on en crée de nouvelles là où la chose est possible et nécessaire. La classification des routes de l'Etat donnera, dans le domaine des pistes cyclables, un critère d'une sûreté indiscutable pour les chemins dont la création s'impose d'urgence. Qui oserait en nier l'évidente nécessité pour les routes à trafic intense par exemple ?

Visibilité. — La visibilité, pour l'usager de la route, est un élément de sécurité incontestable. Cette question revêt un caractère d'urgente nécessité. La modification des profils en long constituera tout d'abord une amélioration de première valeur. Pourquoi à des tournants, à des croisements de route, etc..., tolère-t-on de planter des haies vives ou d'établir des clôtures qui ne sont pas à claires-voies ? Ces haies, ces murs pleins constituent une menace permanente. Le danger qui arrive est masqué. Malgré une signalisation qui serait bien faite et la prudence des usagers, des accidents se produiront inévitablement alors que la claire-voie de la clôture aurait pu les faire éviter. La clôture à claire-voie aura encore cet avantage de laisser découvrir la beauté de certains sites maladroitement voilés à l'heure actuelle. Dans ce domaine, sans crainte de me tromper, je peux affirmer que tout reste à faire.

Signalisation. — La visibilité est de première importance; il en est de même pour la signalisation. La signalisation des routes, insuffisante et mal faite avant la guerre, doit être mise au point. Pour l'automobiliste, le soir surtout, cette signalisation doit être à hauteur du jet de lumière des phares de la voiture. Il en est de même de jour, afin qu'il ne soit pas obligé, pour quelque raison, de détourner les regards de la route où le danger peut surgir

lijsche uitgaven voor onderhoud te begroten. De normen zouden kunnen worden bestudeerd niet op een al te algemeen plan dat onderhevig is aan wijzigingen die steeds mogelijk en zelfs zeker zijn, maar op nauwkeurige en een voudige grondslagen. Elk wegtype heeft zijn bijzondere vorm en de kilometerlengte is er van bekend, zoodat vaste berekeningen voor het onderhoud er van mogelijk zijn. Dit is een bestanddeel van overwegend belang voor de stabiliteit van de begrotingen.

Ongetwijfeld, zal de uitgave voor de toepassing van deze nieuwe opvatting tamelijk aanzienlijk zijn, maar men zal ze gemakkelijk terugwinnen door vermindering van de uitgaven voor onderhoud. Inderdaad, hoe smaller een weg is des te meer het verkeer op dezelfde plaats geschiedt en dus is de sleet sneller. De breede wegen brengen evenredig veel minder onderhoudskosten mede dan de smalle. Dit zijn beginselen, die men nooit uit het oog mag verliezen.

Rijwielpaden. — Op veel plaatsen zijn de rijwielpaden vernietigd en onbruikbaar, zoodat de fietsers den steenweg gebruiken, en een bestendige aanleiding tot ongevallen zijn. Men moet het herstelwerk van deze paden zoo spoedig mogelijk aanvatten en het is hoogst wenschelijk, dat nieuwe aangelegd worden daar waar zulks mogelijk en noodig is. De indeeling van de Rijkswegen zal wat de rijwielpaden betreft, een onbetwistbare maatstaf zijn, om te weten welke wegen van een rijwielpad moeten voorzien worden. Wie zou durven betwisten dat ze hoogst noodig zijn voor de wegen, met zeer druk verkeer b.v.b. ?

Zichtbaarheid. — Voor den weggebruiker is de zichtbaarheid, ongetwijfeld, een element van veiligheid. Dit vraagstuk is van zeer dringenden aard. De wijziging in de lengteprofielen, zal onmiddellijk een ernstige verbetering meebrengen. Waarom laat men in bochten, op kruispunten, enz., groene hagen aanbrengen of afsluitingen, die het zicht op de baan belemmeren ? Deze hagen en muren zijn een bestendig gevaar. Het aanstormend gevaar ligt achter een scherm. Spijts goede verkeers-teekens en de voorzichtigheid van de weggebruikers zullen zich onvermijdelijk ongevallen voordoen, terwijl een doorzichtbare afsluiting ze had kunnen doen vermijden. De doorzichtbare afsluiting zal, daarenboven, nog dit voordeel hebben dat zij de schoonheid zal ontsluiten van sommige landschappen die op dit oogenblik, ongelukkig, verdoken zijn. Zonder vrees voor vergissing kan ik verklaren, dat op dit gebied nog alles te doen valt.

Verkeersteekens. — Is de zichtbaarheid van overwegend belang, de verkeersteekens zijn het niet minder. De wegsignalisatie, die voor den oorlog onvoldoende en slecht was, moet verbeterd worden. Voor den autobestuurder moet, vooral 's avonds, deze signalisatie op het peil zijn van de lichtstralen van de koplantarens van het rijtuig. Hetzelfde geldt voor den vollen dag. Men moet, inderdaad, vermijden dat de autobestuurder, om eenige

à tout instant. De nombreux poteaux indicateurs ont disparu pendant la guerre et ne sont pas remplacés. Les bornes cataphotes manquent ou sont cassées dans de nombreux virages. Bref, dans ce domaine, bien que peu coûteux, l'effort qui reste à accomplir est très important. Est-ce une grande dépense que de mettre, à l'entrée de chaque localité, une plaque émaillée indiquant le nom de la commune? Ne serait-ce pas, pour les nombreux touristes qui circulent dans le pays, une indication précieuse et même nécessaire? Le problème de la signalisation a été poussé à fond dans certains pays de tourisme. Nous avons la juste prétention de nous classer parmi les pays touristiques.

Nous faisons, avec raison, des efforts dans ce domaine. Rendre faciles et agréables les voyages des touristes, c'est la première manche gagnée dans la lutte que nous engageons.

Eclairage éblouissant. — Une autre question se pose actuellement plus que jamais: l'éclairage des autos. Pour les piétons, comme pour les usagers de la route en général, les phares éblouissants que nous connaissons constituent un danger permanent. Cette question a été examinée dans de nombreux pays et a abouti à une législation très sévère. Non seulement la puissance et la hauteur des phares sont réglementées, mais la couleur de la lumière est imposée. Après des études très longues et très sérieuses, on s'est rallié à une lumière jaune fournie par des lampes au sulfure de cadmium. Les résultats sont excellents.

Des études fouillées ont démontré que, comparée à la lumière blanche, la lumière jaune avait les avantages suivants:

- 1) Moindre éblouissement.
- 2) Réduction notable de la période de réadaptation de l'œil après éblouissement.
- 3) Réduction de la fatigue oculaire. Absence de nocivité pour l'œil et réduction sensible de la persistance des images accidentelles après éblouissement.
- 4) Augmentation de l'acuité visuelle et meilleures perceptions des contrastes.
- 5) Visibilité au moins équivalente.

A la date du 3 novembre 1936, le Ministre des Travaux Publics de France prenait un arrêté où l'on lit: « Il ne devra être fait emploi que de lampes rayonnant une lumière jaune et conforme à un type agréé ».

Que dit de la lumière jaune M. Bichelonne, membre de la Société d'Ophtalmologie de Paris: « Les lampes électriques à ampoule en verre au sulfure de cadmium, qui présentent la particularité d'émettre une lumière totalement dépourvue de radiations de courte longueur d'onde, ont,

reden, zou verplicht zijn zijn blik te verwijderen van den weg waar het gevaar hem elk oogenblik kan bedreigen. Talrijke wegwijzers zijn onder den oorlog verdwenen en nog niet vervangen. Lichtweerkatsende palen ontbreken of zijn, in veel bochten, gebroken. In een woord, ofschoon de inspanning die hier te doen is, weinig kosten meebrengt, is zij van groot belang. Brengt het een groote uitgave mede, aan den ingang van elke gemeente een geëmailleerde plaat aan te brengen waarop de naam van de gemeente is aangebracht? Zou het voor de talrijke toeristen die het land doorreizen, geen kostbare en zelfs noodige aanwijzing zijn? Het vraagstuk van de signalisatie werd in zekere toeristische landen ten toppunt gedreven. Terecht willen wij onder de toeristische landen worden gerekend.

Met reden worden, op dit gebied, door ons pogingen gedaan. Door het vergemakkelijken en veraangename van de reizen der toeristen, kunnen wij een eersten bijval boeken in den door ons aangebonden strijd.

Verblindende verlichting. — Een andere kwestie staat thans, meer dan ooit, op het voorplan, namelijk de verlichting der motorrijtuigen. Voor de voetgangers, zooals voor de weggebruikers, over 't algemeen, gelden de verblindende lichtwerpers als een blijvend gevaar. Die aan gelegenheid werd in talrijke landen onderzocht en heeft aanleiding gegeven tot het ontstaan van een zeer strenge wetgeving. Niet alleen zijn de sterkte en de grootte der lichtwerpers gereguleerd, doch tevens wordt de kleur van het licht opgelegd. Na zeer langdurige en zeer ernstige studies, is men het eens geworden over een geel licht, geleverd door lampen met cadmium-sulfuur. De uitslagen zijn uitstekend.

Uit zeer ver doorgevoerde studiën is gebleken, dat het gele licht volgende voordeelen oplevert ten opzichte van het blanke licht:

- 1) Minder verblinding;
- 2) Merklijke vermindering van de heraanpasingsperiode van het oog, na de verblinding;
- 3) Vermindering van de oogvermoeidheid Geen schade aan het oog, en merklijke vermindering van het voortbestaan der toevallige gezichtsbeelden, na de verblinding;
- 4) Verhooging van de gezichtsscherpte en betere waarneming der contrasten;
- 5) Ten minste gelijkwaardige zichtbaarheid.

Op 3 November 1936, werd door den Minister van Openbare Werken van Frankrijk een besluit genomen, waarin wordt bepaald: « Er mag slechts gebruik worden gemaakt van lampen die een geel licht uitstralen en overeenkomen met een aangenomen type ».

Wat zegt de heer Bichelonne, lid van de « Société d'Ophtalmologie de Paris », over het gele licht: « De elektrische lampen met glazen peer met cadmium-sulfuur, die de eigenschap hebben een licht te verspreiden, dat volkomen vrij is van korte golfuitstralingen, hebben, door

par leur application à l'éclairage des automobiles, incontestablement amélioré les conditions de la circulation nocturne, grâce aux avantages importants qu'elles procurent. Les faisceaux obtenus avec de telles lampes permettent d'accroître sensiblement l'acuité visuelle et d'améliorer la visibilité du fait de la moindre diffusion de cette lumière.

Cette lumière sélectionnée permet également, par suite de la constitution de la rétine et des réactions physiologiques de ses divers éléments, de réduire l'éblouissement et d'atténuer la fatigue.

Ce dernier phénomène, basé sur les relations existant, d'après A. Broca, entre la constriction pupillaire et la fatigue visuelle, a été mis en relief, à plusieurs reprises, par divers expérimentateurs et, notamment, dans l'examen ophtalmoscopique du fond de l'œil.

Il serait souhaitable que l'emploi de ces lampes, de conception nouvelle, soit rapidement généralisé, et ceci dans l'intérêt des usagers de la route ».

Une enquête, menée auprès des abonnés du journal « La Quinzaine Médicale », a donné les résultats suivants :

1) La lumière jaune vous éblouit-elle moins que la lumière blanche ?

Toutes les réponses sont affirmatives.

2) La lumière jaune améliore-t-elle les conditions de conduire en temps de pluie ?

Toutes les réponses sont affirmatives.

3) La lumière jaune améliore-t-elle les conditions de conduire en temps de brouillard ?

Toutes les réponses sont affirmatives pour le brouillard léger et moyen. Toutes sont négatives en temps de brouillard épais.

De nombreux pays ont légiféré dans ce domaine. Restons-nous encore les derniers ? Ici, rien n'est fait. Ne serait-il pas temps de profiter de l'expérience acquise pour résoudre enfin ce problème important,

Lumière rouge. — Une autre question se pose dans le même domaine. Un décret du 28 juillet 1791 règle la couleur des affiches administratives. Elles sont imprimées en noir sur papier blanc. Ne pourrait-on réserver la couleur rouge uniquement pour les besoins de la circulation ?

Partout, on rencontre des réclames lumineuses à feu rouge. Elles trompent l'automobiliste le soir et sont de nature à amener des accidents regrettables. Comment par exemple distinguer le signal rouge marquant l'arrêt pour le passage du tram qui va traverser la chaussée quand, de partout, jaillissent les lumières rouges des enseignes des maisons de commerce environnantes. Les réclames à feu rouge sont établies parfois d'une façon si ingénieuse qu'elles provoquent même, dans certains cas, l'arrêt de la circulation.

hun toepassing op de auto-verlichting, onbetwistbaar de voorwaarden van het verkeer in de duisternis verbeterd, dank zij de door haar verschaft belangrijke voordeelen. De lichtbundels door zulke lampen bekomen, laten toe op voelbare wijze de gezichtscherpte te vergrooten en de zichtbaarheid te verbeteren ingevolge de mindere verspreiding van dit licht.

Dit geselecteerd licht laat insgelijks, toe, ten gevolge van de samenstelling van het oogvlies en de physiologische reacties zijner verschillende bestanddeelen, de verblinding te verminderen en de afmatting te verzachten.

Dit laatste verschijnsel, steunend op de relaties die, volgens den heer A. Broca, bestaan tusschen den bouw van de ooglens en de gezichtafmatting, werd, herhaaldelijk, door verschillende proefnemers, aan het licht gebracht, en inzonderheid, bij het ophtalmoscopisch onderzoek van het binnen oog.

Het ware wenschelijk, dat het gebruik van die lampen, van nieuwe opvatting, snel weze veralgemeend, dit in het belang van de baangebruikers. »

Een onderzoek, dat werd ingesteld bij de abonneuten van het blad « La Quinzaine Médicale », heeft volgende uitslagen opgeleverd :

1) Zijt u minder verblind door het gele licht dan door het witte licht ?

Alle antwoorden zijn bevestigend.

2) Verbeterd het gele licht het voeren bij regenweder ?

Al de antwoorden zijn bevestigend.

3) Verbeterd het gele licht het voeren, bij nevelachtig weder ?

Al de antwoorden zijn bevestigend voor dunnen en middelmatigen nevel. Zij luiden ontkennend, voor dichten nevel.

Talrijke landen hebben op dit gebied wetten uitgevaardigd. Zullen wij nog de laatsten zijn ? Hier is nog niets gedaan. Ware het geen tijd om nut te trekken uit de opgedane ondervinding, om eindelijk een oplossing te geven aan dit belangrijk vraagstuk ?

Het roode licht. — Een andere kwestie wordt op hetzelfde gebied gesteld. Bij een decreet van 28 Juli 1791, wordt de kleur der administratieve plakbrieven geregeld. Zij worden in 't zwart op wit papier gedrukt. Zou men de roode kleur niet uitsluitend kunnen voorbehouden aan de behoeften van het verkeer ?

Overal, treft men roode lichtreclames aan, 's avonds doen ze de autobestuurders vergissingen begaan en kunnen ze betreuwenswaardige ongevallen veroorzaken. Hoe kan men, bij voorbeeld, het rood seinlicht onderscheiden waardoor de stilstand wordt aangeduid voor den doortocht van de tram die den weg moet kruisen, wanneer overal de roode lichten ontvlammen van de reclames der omringende handelshuizen. De reclames met rood licht, zijn soms op zulke spitsvondige wijze aangebracht, dat zij zelfs in sommige gevallen den stilstand van het verkeer veroorzaken.

La couleur rouge réservée uniquement à la circulation résoudrait tout problème.

Eclairage des passages à niveau. — Une dernière question relevant de l'éclairage devrait être aussi résolue d'urgence, c'est celle des passages à niveau.

Est-ce aux communes, est-ce à la S.N.C.F.B. qu'incombe cette obligation? Cette question doit être réglée au plus tôt. Dans certaines administrations, on déclare que la question de l'obligation de l'éclairage des passages à niveau n'existe pas. Dans d'autres, on dit qu'il n'existe qu'un vague décret qui date de 40 ans avant la création des chemins de fer. Toutes ces discussions académiques font perdre un temps précieux. S'il y a doute, ou si réellement aucune législation n'existe, que le Ministre compétent dépose un projet de loi pour apporter à cette question la solution tant désirée.

La circulation routière rentre dans les attributions du Ministre des Travaux Publics. C'est à lui que nous nous adressons pour qu'il agisse sans retard auprès de son collègue compétent en la matière. Il y a là nécessité urgente qui grandira avec l'augmentation prévue du trafic par route.

Plantations. — Beaucoup d'arbres de nos routes ont disparu pendant la guerre. Les uns ont été abattus par l'occupant, d'autres l'ont été pour la reconstruction des ponts provisoires et la mortalité des ormes a continué ses ravages. Des plantations de jeunes arbres devront être faites, mais quelle essence va-t-on choisir? Une étude des couches géologiques devra être faite pour s'arrêter à l'espèce qui convient dans chaque cas. Il ne faudra pas toutefois négliger la question de beauté à donner à nos routes. Qu'il me soit permis d'attirer l'attention sur le tilleul pour une double raison :

1) La beauté de cet arbre est indiscutable. Les allées qu'il formera seront magnifiques.

2) Le rendement en excellent miel que ses fleurs pourront donner dans les régions où l'apiculture est développée.

Reclassement. — Depuis de nombreuses années, la question de la loi de 1841 sur la voirie est à l'ordre du jour. Dans deux rapports faits avant la guerre sur le budget des Travaux Publics, ce problème a été étudié. Un projet a été déposé dans ce sens il y a un an déjà. La Commission s'est réunie plusieurs fois mais n'a pu aboutir. Le Département a demandé le temps pour déposer un nouveau projet. Nous l'attendons avec impatience et les communes également. Cette question mérite une solution rapide car elle entre dans le cadre des lois nécessaires pour mettre le pays à même d'entreprendre efficacement son

Door de roode kleur uitsluitend voor te behouden aan het verkeer, zou gansch het vraagstuk een oplossing bekommen.

Verlichting der overwegen. — Een laatste kwestie in verband met de verlichting, zou dringend dienen opgelost, namelijk die der overwegen.

Berust die verplichting op de gemeenten of op de N.M.B.S.? Deze kwestie dient ten spoedigste geregeld. In sommige administraties, wordt verklaard, dat de kwestie van de verplichte verlichting der overwegen niet bestaat. In andere, wordt gezegd, dat er slechts een vaag decreet is, dagteekenend van 40 jaar vóór de oprichting der spoorwegen. Al die academische betwistingen doen kostbaren tijd verliezen. Indien er twijfel bestaat, of indien werkelijk geen enkele wetgeving bestaat, volstaat het, dat de bevoegde Minister een wetsontwerp indiene om aan deze kwestie de zoozeer gewenschte oplossing te geven.

Het wegverkeer valt onder de bevoegdheid van den Minister van Openbare Werken. Wij wenden ons tot hem, opdat hij onverwijld handelend zou optreden bij zijn op dit gebied bevoegden collega. Deze kwestie is des te dringender in verband met de toenemende uitbreiding van het wegverkeer.

Beplantingen. — Talrijke boomen langs onze wegen zijn tijdens den oorlog verdwenen. De eene werden door den vijand geveld, andere werden aangewend voor het herbouwen van voorloopige bruggen, en de sterfte der olmen heeft verdere verwoestingen aangericht. Aanplantingen van jonge boomen zullen moeten geschieden, maar welke soort zal men kiezen? Een onderzoek van de grondlagen is noodig om, in elk geval, de passende soort te bepalen. Evenwel, mag de kwestie in verband met de schoonheid van onze wegen niet worden verwaarloosd. Het weze me toegelaten de aandacht te vestigen op de linde, om een dubbele reden :

1) De schoonheid van dien boom valt niet te betwisten. De lindenlanen zullen prachtig zijn.

2) De opbrengst van uitstekenden honig, die door zijn bloesem zullen worden verschaft in de gewesten waar op groote schaal aan bijenteelt wordt gedaan.

Herindeeling. — Sedert talrijke jaren is het vraagstuk van de wet van 1841 op de wegen aan de orde. In twee verslagen, die voor den oorlog over de Begroting van Openbare Werken werden uitgebracht, werd dit vraagstuk behandeld. Reeds een jaar geleden werd een ontwerp in dien zin ingediend. De Commissie kwam reeds herhaaldelijk samen, maar zonder een resultaat te bereiken. Het Departement vroeg respijt om een nieuw ontwerp in te dienen. Wij, zooals ook de gemeenten, wachten er op met ongeduld. Dit vraagstuk vergt een vlugge oplossing, want zij valt in het kader van de wetten die noodig zijn om het

relèvement économique. Nous insistons pour que diligence soit faite à ce sujet.

Régie. — De plus en plus, on peut constater que les régies rendent les plus grands services en ce qui concerne l'entretien des routes. Là où la régie répare les dégradations au fur et à mesure qu'elles se produisent, les routes sont en meilleur état que lorsqu'on attend qu'il y ait suffisamment de trous pour confier le travail à un entrepreneur.

Pendant l'hiver, les régies s'occupent du déblaiement des neiges; malheureusement, le matériel dont elles disposent n'est pas toujours suffisant. Il faudrait que les postes de régie établis en Ardennes et dans l'Entresambre-et-Meuse, où de fortes chutes de neige se produisent, disposent d'un matériel de premier ordre pour le dégagement des neiges.

Le personnel des régies est en général très dévoué. Beaucoup de ses ouvriers ont actuellement quinze ans de service et sont toujours temporaires. Il serait nécessaire qu'on établisse un statut des ouvriers des régies et qu'ils soient pourvus enfin d'une nomination définitive.

Circulation routière. — Avant la guerre, on a créé un Office de Circulation Routière dont les attributions étaient très importantes. C'est cet Office qui, entre autres, a étudié et élaboré le règlement sur la circulation qui est actuellement en vigueur depuis 1934. A l'usage, il a été constaté que ce règlement devait être mis au point. En 1939, ce travail a été commencé. Lors de la déclaration de guerre, il était déjà poussé très loin. Tout en est toujours là. A ce jour, les membres de l'Office de Circulation Routière n'ont pas encore été réunis depuis la libération. Le règlement, avec ses lacunes, subsiste toujours. Le travail n'a pas fait un pas. Il serait grand temps de mettre fin à cette carence regrettable en faisant achever l'œuvre commencée. Le moment était pourtant bien choisi pour publier le nouveau règlement. La réglementation du nombre de véhicules en circulation aurait permis de faire ce changement sans trop de difficultés.

Personnel. — Le personnel du Ministère des Travaux Publics espère que la révision des traitements lui donnera satisfaction. Parmi ce personnel, il est une catégorie qui fut lésée lors de la péréquation de 1925: c'est celle des surveillants de travaux.

Avant la péréquation de 1925, les surveillants méritants et capables pouvaient, en fin de carrière, obtenir le principalat. En 1925, lors du réajustement des salaires, le principalat fut supprimé pour les surveillants alors qu'il était maintenu pour les autres catégories. Il faudrait que, dans la révision actuelle, le principalat soit rétabli comme avant 1925, c'est-à-dire à concurrence de 20 % du cadre. Ce serait la juste récompense des bons serviteurs et des méritants. Les surveillants étant classés dans la deuxième catégorie des agents de l'Etat, ils doivent avoir fait leurs humanités pour accéder à ce grade.

land in staat te stellen zijn economisch herstel aan te vatten. Wij dringen aan op spoed in deze zaak.

Regie. — Men kan meer en meer vaststellen, dat de regieën de grootste diensten bewijzen, wat het onderhoud van de wegen betreft. Waar de regie de schade herstelt naarmate zij zich voordoet, zijn onze wegen in beteren staat dan wanneer men wacht, totdat er genoeg putten zijn om het herstel aan een aannemer toe te vertrouwen.

Gedurende den Winter, ruimen de regieën de sneeuw op; ongelukkig is het materieel waarover zij beschikken, niet steeds toereikend. De regieposten in de Ardennen en tusschen Samber en Maas, waar zware sneeuwvallen zich voordoen, zouden moeten voortreffelijk uitgerust zijn voor de opruiming van de sneeuw.

Het personeel van de regieën is, over 't algemeen, zeer toegewijd. Vele arbeiders tellen nu 15 jaren dienst en zijn nog steeds tijdelijken. Het ware noodig een statuut van de arbeiders van de regieën op te maken en ze eindelijk definitief te benoemen.

Wegverkeer. — Voor den oorlog heeft men een Dienst van het Wegverkeer opgericht waarvan de bevoegdheid zeer belangrijk was. Het is deze Dienst die o.m. het Reglement op het Verkeer, dat nu sedert 1934 van kracht is, heeft ter studie genomen en uitgewerkt. Bij de toepassing van dit Reglement, is gebleken, dat het moet herzien worden. Reeds in 1939 is men met de herziening begonnen, en bij de oorlogsverklaring was zij reeds ver gevorderd. Sedertdien is men blijven steken. Tot heden zijn de leden van den Dienst van het Wegverkeer nog niet bijeengekomen sinds de bevrijding. Het gebrekkig Reglement wordt verder toegepast. Het is hoog tijd, dat men een einde make aan deze betreutswaardige werkeloosheid en het aangevangen werk ten einde brenge. Het oogenblik was nochtans goed gekozen om het nieuw reglement uit te vaardigen. De reglementatie van het aantal wagens in circulatie zou toegelaten hebben de wijziging zonder groote moeilijkheden door te voeren.

Personeel. — Het personeel van het Ministerie van Openbare Werken hoopt, dat de herziening van de wedden hem voldoening zal geven. Onder dit personeel is er een categorie die bij de aanpassing van 1925 geen voldoening bekam, namelijk deze van de werkopzichters.

Vóór de aanpassing van 1925, konden de verdienstelijke en bevoegde opzichters, op het einde van hun loopbaan, het principalat bekomen. In 1925, werd bij de wederaanpassing van de loonen, het principalat afgeschaft voor de opzichters, ofschoon het voor de andere categorieën behouden werd. Bij de huidige herziening, zou het principalat moeten ingevoerd worden zooals het vóór 1925 bestond, te weten tot beloop van 20 % van het kader. Het ware de passende belooning voor goede en verdienstelijke dienaars. Daar de opzichters in de tweede categorie van de Staatsbeambten gerangschikt zijn, moeten zij, om dien graad te bekomen, hun humaniora gedaan hebben.

Mais cela ne suffit pas car, pour réussir le concours d'admission, il faut posséder beaucoup d'autres connaissances techniques (matériaux, travaux, topographie, etc.). Il y aurait lieu d'en tenir compte lors de la révision des traitements.

Personnel temporaire. — De nombreux employés du service des bâtiments militaires sont passés aux Travaux Publics. Ces agents sont très inquiets sur leur sort.

Un fait ressort clairement. Les Travaux Publics ont 4.000 bâtiments dans leurs attributions. — La Défense Nationale en a 400 et, pour cela, disposait de 100 agents en plus qu'au département des Travaux Publics. Depuis la libération, le service des bâtiments militaires fut repassé aux Travaux Publics. Devant l'économie qui résulte de ce transfert, ne fût-ce que sur le nombre des agents utilisés par les deux départements, il y a lieu de maintenir la situation temporaire actuelle à titre définitif. Mettre dans une même main tous les travaux est une des meilleures mesures à prendre pour qu'ils soient exécutés de la façon la plus économique.

Les travaux aux bâtiments scolaires exécutés par le Ministère des Travaux Publics n'ont pas amené de critiques sérieuses. Pour les bâtiments militaires en amèneraient-ils? On objectera le secret. Il est beau ce secret quand des milliers d'ouvriers, artisans et autres sont occupés pour ces travaux. La dernière guerre nous a montré, une fois de plus, que cet argument est sans valeur réelle. L'intérêt général doit primer tout. Dans ce domaine, c'est la coordination au même département des Travaux qui représente cet intérêt. L'économie à réaliser est très importante. Quant aux agents du Ministère de la Défense Nationale passés aux Travaux Publics, ils pourraient y continuer leurs fonctions. Ils font la même besogne à la Défense Nationale qu'ils font maintenant aux Travaux. Ils ont en réalité la même formation et les mêmes bases. Ces agents devraient donc être repris au même grade en qualité d'effectif au département des Travaux.

Un autre problème se pose actuellement: c'est celui de l'assimilation des agents temporaires du département des Travaux Publics aux agents définitifs. Les agents temporaires recrutés avant 1940: dessinateurs, surveillants, conducteurs, etc..., dont la valeur actuelle a pour base les nombreuses années de pratique pendant lesquelles ils ont exercé leurs fonctions, réclament une nomination définitive. Ils sont adaptés aux méthodes et à la discipline du département des Travaux Publics. En réalité, les conditions imposées à leur recrutement, les fonctions importantes qu'ils remplissent, les restrictions que l'on apporte à leur liberté, les assimilent complètement aux agents permanents. L'article 14, titre II, du statut des agents, dispose que les agents définitifs et temporaires sont soumis aux mêmes règles. L'article 52, titre V, stipule que les

Doch dit volstaat niet, want om in een toelatingsexamen te slagen, dient men veel andere technische kennis te bezitten (materialen, werken, topographie, enz.). Daarmede zou rekening dienen gehouden bij de herziening van de wedden.

Tijdelijk personeel. — Talrijke bedienden van den dienst der militaire gebouwen zijn overgegaan naar Openbare Werken. Die bedienden zijn zeer ongerust nopens hun toestand.

Een feit valt duidelijk op. Openbare Werken hebben 4.000 gebouwen onder hun bevoegdheid. Landsverdediging heeft er 400, en beschikte daarvoor over 100 beambten meer dan het departement van Openbare Werken. Sedert de bevrijding, is de dienst der militaire gebouwen opnieuw overgegaan naar Openbare Werken. In verband met de besparing die uit dien overgang voortvloeit, ware het slechts op het aantal beambten tewerkgesteld door beide departementen, is het aangewezen, den thans bestaanden tijdelijken toestand voorgoed te behouden. Door al de werken in één hand te vereenigen, wordt een der beste maatregelen genomen opdat zij op de meest voordeelige wijze zouden worden uitgevoerd.

De werken aan de schoolgebouwen uitgevoerd door het Ministerie van Openbare Werken hebben geen ernstige bezwaren uitgelokt. Waarom zouden de militaire gebouwen er aanleiding toe geven? Men zal de geheimhouding inroepen. Het is een schoon geheim, wanneer duizenden werklieden, ambachtslieden en anderen voor die werken worden benuttigd. De jongste oorlog heeft ons, eens te meer, aangetoond, dat dit argument zonder werkelijke waarde is. Het algemeen belang moet vóór alles gaan. Op onderhavig gebied, wordt dit belang gediend door de samenordering, bij hetzelfde departement, van die werken. De te verwezenlijken besparing is zeer belangrijk. Wat de beambten van het Ministerie van Landsverdediging betreft, die overgeplaatst werden naar Openbare Werken, deze zouden er hun functies kunnen voortzetten. Bij Landsverdediging vervullen zij dezelfde taak als thans bij Openbare Werken. In werkelijkheid, hebben zij dezelfde vorming en dezelfde grondslagen. Die beambten zouden, derhalve, met denzelfden graad, in vast dienstverband, dienen overgenomen door het departement van Openbare Werken.

Een ander vraagstuk wordt thans gesteld: dit van de gelijkstelling der tijdelijke bedienden van het departement van Openbare Werken met de vaste bedienden. De vóór 1940 aangeworven beambten; teekenaars, opzichters, conducteurs, enz., wier huidige waarde berust op de talrijke jaren praktijk gedurende welke zij hun functies hebben uitgeoefend, vragen een vaste benoeming. Zij zijn aangepast aan de methoden en aan de tucht van het departement van Openbare Werken. In werkelijkheid, zijn de voor hun aanwerving gestelde voorwaarden, de door hen vervulde belangrijke functies, de beperkingen welke aan hun vrijheid worden gesteld, van dien aard dat ze volledig kunnen worden gelijkgesteld met de bedienden in vast dienstverband. Artikel 14, titel II, van het statuut van het Rijkspersoneel bepaalt dat dezelfde bepalingen gelden voor het

mêmes incompatibilités existent pour les uns comme pour les autres.

Ces agents temporaires, désignés avant 1940, ne rentrent pas dans la conception temporaire donnée par le rapport au Roi sur la question. Que dit-on à leur sujet ? « Le service de l'Etat exige l'exécution de certains travaux à caractères passagers et extraordinaires qui ne peuvent être exécutés par le personnel permanent. Les agents chargés de ces travaux sont nommés agents temporaires ».

Pour certains d'entre eux, il y a plus de dix ans qu'ils sont en service permanent. Ne prennent-ils pas, dès lors, la qualité d'agent définitif ?

Ces temporaires n'ont pas exercé de besognes passagères pour lesquelles un recrutement à terme devait s'opérer. Ils sont en fonctions sans interruption depuis près de quinze ans. En date du 29 décembre 1937, le Premier Ministre reconnaissait que la désignation temporaire de certains agents avait été faite abusivement. La promesse d'une solution favorable avait été faite et il n'y a pas encore été donné suite. Ces agents sont sacrifiés depuis le début de leur carrière. Ils sont ballottés de service à service, de chantier à chantier, sans frais de déplacement et sans indemnité de résidence. Au point de vue moral, ils vivent dans cette obsession perpétuelle : l'insécurité du lendemain. On parle d'examen possible ! Est-ce sérieux ? Appeler à l'examen des agents qui ont de nombreuses années de pratique, qui ont acquis des connaissances techniques indiscutables et les questionner sur des programmes d'écoles d'où ils sont sortis depuis trois lustres serait une mauvaise solution. Ils y seront battus et évincés par de jeunes éléments qui viennent de sortir des écoles, mais qui n'ont aucune pratique des travaux. L'Etat y perdrait des agents capables et qui ont fait leurs preuves, pour les remplacer par des agents à former.

Une mesure s'impose : normaliser la situation des agents temporaires, nommés avant 1940, en leur assurant une nomination définitive dans les cadres. En tout cas, pour les agents désignés avant le 8 janvier 1938, date de la mise en vigueur des statuts des agents de l'Etat. Pour ce qui est de ceux désignés entre le 8 janvier 1938 et le 10 mai 1940, on pourrait les régulariser dans leurs fonctions après un examen pratique. La fin du régime qui les frappe les contenterait sûrement et serait de nature à améliorer leur rendement, élément important au moment où une quantité de travaux sont à faire.

Calvaire des dossiers. — Lors de la discussion du budget des Travaux avant la guerre, l'un ou l'autre député s'attaquait à ce que je pourrais appeler le calvaire des dossiers des travaux communaux. Plusieurs voyages à l'aller et au retour, par voie hiérarchique, devaient être

personeel met vaste aanstelling en voor het tijdelijk aangesteld personeel. Artikel 52, titel V, bepaakt, dat dezelfde onverenigbaarheden gelden voor de eenen als voor de anderen.

Deze tijdelijke bedienden, aangesteld vóór 1940, vallen niet onder de notie « tijdelijk personeel » vermeld in het verslag aan den Koning over die kwestie. Wat wordt over hen gezegd : « Voor de Rijksdiensten dienen sommige werken van voorbijgaanden en buitengewonen aard uitgevoerd, welke aan het vast personeel niet kunnen toevertrouwd worden. Aan de beambten die er mede belast worden, wordt de benoeming « tijdelijk personeel » gegeven. »

Sommigen hunner zijn reeds sedert meer dan 10 jaren in bestendigen dienst. Hebben zij, derhalve, niet de hoedanigheid van vast beambte aangenomen ?

Die tijdelijken hebben geen werken van tijdelijken aard uitgevoerd, waarvoor een werving op termijn diende te geschieden. Zij zijn, sedert nagenoeg 15 jaar, onafgebroken in functie. Op 29 December 1937, erkende de Eerste-Minister, dat de tijdelijke aanwijzing verkeerdelijk werd toegepast op sommige beambten. Er werd een gunstige oplossing beloofd, die op heden, is uitgebleven. Die beambten zijn in den steek gelaten, reeds bij den aanvang van hun loopbaan. Zij worden heen en weer geslingerd van den eenen dienst naar den anderen, van werk tot werk, zonder verplaatsingskosten en zonder woonplaatsvergoeding. In zedelijk opzicht, leven zij in gedurige onrust wegens de onzekerheid van de komende dagen. Er wordt gesproken over mogelijke examens ! Is dit ernstig, voor een examen personen op te roepen die talrijke jaren praktijk achter den rug hebben, die onbetwistbare technische kennis hebben opgedaan, en ze te ondervragen over de schoolprogramma's die zij sedert een drietal lustums hebben verlaten ware een slechte oplossing. Zij zullen er worden verslagen en voorbijgestreefd door jonge pas uit de school komende elementen, die nochtans geen praktische kennis van de werken hebben. De Staat zou er bekwaame beambten bij verliezen, die blijken van bekwaamheid hebben gegeven, om ze te vervangen door nog te vormen bedienden.

Een maatregel dringt zich op : normalisatie van den toestand van de vóór 1940 benoemde tijdelijke beambten, door hun een vaste benoeming in de kaders te verzekeren ; in elk geval, geldt dit voor de vóór 8 Januari 1938 aangeduide beambten, datum waarop het statuut van het Rijks-personeel van kracht is geworden. Wat diegenen betreft, die tusschen 8 Januari 1938 en 10 Mei 1940 werden aangeduid, deze zou men in hun functies kunnen regulariseeren na een practisch examen. Het einde van het regime waardoor zij zijn getroffen, zou hun voorzeker voldoening schenken en hun rendement verbeteren, wat een belangrijke factor is op een oogenblik dat talrijke werken dienen uitgevoerd.

De lijdensweg van de dossiers. — Bij de behandeling van de Begroting van Openbare Werken, was er vóór den oorlog steeds de een of andere volksvertegenwoordiger die een uitval deed tegen wat ik zou noemen : den lijdensweg van de dossiers betreffende de gemeentewerken. Verschil-

faits, pour qu'enfin les travaux puissent être commencés. Ces voyages durent toujours des mois et parfois des années pour voir répéter ce mot « d'Accord », à chaque arrêt. On savait quand on commençait, mais on ne pouvait jamais prévoir, à des mois près, quand cela finirait. Certes, il y aura un léger mieux, il faut l'espérer, quand l'arrêté du 31 août 1945 sera appliqué. Mais ce mieux probable à mon avis, qui connaît les choses par expérience, est de loin insuffisant. Il est nécessaire que le Ministère des Travaux Publics intervienne avec énergie auprès des pouvoirs provinciaux, pour qu'un remaniement sérieux des règlements se fasse dans le sens de réduire, au minimum, le nombre des stations du chemin de Croix des dossiers des Travaux Publics. Cette cause de paralysie pour l'exécution rapide des travaux doit disparaître, il en est temps.

Pollution des Eaux. — Cette question revient chaque année. Elle est du ressort de quatre ministères. La première solution de ce problème est en haut : remettre cette question à un seul département. On pourra alors s'adresser comme il convient au seul Ministre compétent et aboutir ainsi à des solutions réclamées par tous avec raison. Le Ministère des Travaux Publics s'occupe de cette question à un double titre : 1) parce que l'Office de l'épuration des eaux est attaché à cette administration ; 2) parce qu'il a dans ses attributions la police des voies navigables.

En 1938 le Ministre de l'époque annonçait le dépôt, « incessamment » disait-il, d'un projet de loi sur la question. A ce jour, comme Sœur Anne, nous l'attendons toujours et ne voyons rien venir. Pouvons-nous espérer enfin être entendu. Si réellement le projet annoncé au début de 1938 était prêt, pourquoi ne l'a-t-on pas déposé ? Pourquoi toujours attendre quand la simple raison dit qu'il est plus que temps d'agir ?

Ponts. — La question de reconstruction définitive des ponts détruits par la guerre revêt un caractère important. De partout, des plaintes parfois très vives que l'on comprend ! Il est nécessaire, pourtant, de se rendre compte que trois aspects différents dans cette affaire doivent être pris en sérieuse considération.

Le coût de ces travaux s'élèvera à des sommes très importantes. Peut-on, en conscience, charger un ou deux budgets de cette dépense ? Toutes les mesures prises par le Conseil des Ministres, toutes celles votées par les Chambres paraissent aboutir à une même et saine ligne de conduite : Ne pas prendre de mesure qui aboutirait à tuer notre franc. La politique de maintenir notre monnaie à son cours actuel ne doit jamais fléchir un seul instant. Si le Ministre des Travaux Publics semblait perdre de vue cette notion, le Ministre des Finances, gardien vigilant

lende heen- en terugreizen, langs hiërarchischen weg, waren noodig opdat, ten slotte, de werken konden aangevangen worden. Die verplaatsingen namen steeds maanden, soms zelfs jaren, in beslag, om bij iederen stilstand, het woord « akkoord » te zien herhalen. Men wist steeds wanneer men begon, maar nooit kon, op maanden na, worden voorzien wanneer dit een einde zou nemen. Voorzeker, zal er een lichte beterschap intreden — wij hopen het ten minste — wanneer het besluit van 31 Augustus 1945 zal worden toegepast. Doch die vermoedelijke beterschap is, naar mijn oordeel, daar ik de zaak bij ondervinding ken, op verre na onvoldoende. Het is noodzakelijk, dat het Ministerie van Openbare Werken krachtadig tusschenbeide kome bij de provinciale besturen, opdat een ernstige omwerking van de reglementen zou geschieden zoodat het aantal kruiswegstaties voor de dossiers van de werken op een minimum zou worden gebracht. Die oorzaak van verlamming voor de snelle uitvoering der werken moet verdwijnen, het is hoog tijd.

Waterverontreiniging. — Deze kwestie komt eveneens ieder jaar te berde. Zij valt onder de bevoegdheid van 4 Ministeries. De eerste oplossing van dit vraagstuk ligt hoogerhand. Zij moet worden toevertrouwd aan een enkel departement. Aldus, zal men zich kunnen wenden, zooals het behoort, tot den eenigen bevoegden Minister, en oplossingen bereiken die terecht door eenieder worden gevraagd.

Het Ministerie van Openbare Werken houdt zich, in een dubbel opzicht, met deze kwestie bezig : 1) omdat de Dienst voor Waterzuivering aan dit bestuur is gehecht ; 2) omdat de politie der bevaarbare waterwegen tot zijn bevoegdheden behoort.

In 1938, kondigde de toenmalige Minister de indiening aan, « eerstdaags » zegde hij, van een wetsontwerp over die kwestie. Zooals zuster Anna, wachten we nog altijd, en zien nog steeds niets komen. Mogen wij hopen, dat wij eindelijk zullen verhoord worden. Indien het bij den aanvang van 1938 aangekondigde ontwerp werkelijk klaar lag, waarom werd het dan nog niet ingediend ? Waarom toch altijd wachten, wanneer het eenvoudig gezond verstand ons zegt, dat het hoog tijd is om te handelen ?

Bruggen. — Het vraagstuk van den definitieven heropbouw van de door den oorlog vernielde bruggen is uiterst belangrijk. Van alle kanten komen er soms scherpe klachten ; en dit is maar al te begrijpelijk. Het is nochtans noodig er zich rekenschap van te geven, dat men in die zaak drie verschillende aspecten moet in aanmerking nemen.

De kosten van die werken zullen aanzienlijke sommen bedragen. Kan men, in geweten, één of twee begrootingen met die uitgaven bezwaren ? Alle maatregelen die door den Raad der Ministers worden genomen of door de Kamers gestemd worden, wijzen er op, dat men één enkele en gezonde gedragslijn wil volgen : geen maatregel nemen die zou kunnen leiden tot de keldering van onzen frank. Op geen enkel oogenblik mag er worden afgeweken van de politiek aan onze munt haar huidige koers te behouden. Indien de Minister van Openbare Werken dit uit het oog

de notre monnaie, à qui, depuis vingt ans, on a confié une véritable mission de dictateur, aurait vite fait de rappeler à une saine compréhension des choses son collègue des Travaux Publics. L'argument financier a pour le moment une valeur réelle et est d'une importance indiscutable.

Un autre élément de même nature vient se greffer au précédent. Nous sommes au seuil de 1946. Les travaux de reconstruction des immeubles détruits par la guerre vont être poussés le plus rapidement possible. Tous les sinistrés feront l'impossible pour avoir leur maison sous toit, on le comprend. La question d'argent pour soulager toutes les misères devra trouver un droit de priorité qui est incontestable. Il faudra consacrer des milliards dans ce domaine. Personne ne songera à sacrifier ces malheureux pour assurer la reconstruction définitive d'un pont. L'indispensable doit avoir le pas même sur le nécessaire; à plus forte raison sur l'utile. La place prépondérante dans les budgets doit être faite à nos concitoyens victimes des agissements des brutes nazis. Depuis un an ils attendent, sans logis décent, que la solidarité nationale leur permette de reprendre une vie de famille un peu meilleure que celle qu'ils ont vécue depuis de longs mois.

Le troisième aspect de ce problème est que 1946 sera sûrement une année difficile et de haute conjoncture. Tous ces travaux vont amener un besoin urgent de matériaux de toute espèce et de main-d'œuvre. Nous sommes loin de tout pouvoir trouver chez nous. Nos importations devront suppléer pour des quantités importantes dans certains domaines. Tout devra être surveillé de bien près si nous voulons éviter une catastrophe toujours possible.

Si l'avenir paraît nous sourire, il n'en est pas moins vrai qu'il y a encore des nuages à l'horizon. Nous les éviterons si nous savons faire quelque peu violence à nos légitimes désirs. Une forte politique de matériaux devra être à la base de toute notre action. Le département des Travaux Publics l'a compris.

L'arrêté du 31 août 1945 en est la preuve quand il veut placer l'exécution des travaux dans un ordre de priorité bien défini. Malheureusement, il ne s'agit que des travaux communaux et provinciaux rentrant dans le domaine du département des Travaux Publics. La même orientation est prise pour les travaux de l'Etat à exécuter par le même département. La même mesure devrait entrer en vigueur pour les travaux à exécuter par la S. N. C. F., C. F. V., P. T. T., Installation Maritime, Office de la Jonction, Société des Habitations Ouvrières, Services Portuaires, Travaux d'Hygiène, etc... Le secteur privé ne devrait même pas en être exclu.

mocht verliezen, zou de Minister van Financiën, de waakzame behoeder van onze munt, aan wien, sedert 20 jaar, een echte dictatoriale opdracht werd toevertrouwd, er vlug bij zijn om zijn collega van Openbare Werken tot een gezonder begrip over die zaken terug te brengen. Het financieel argument heeft, op dit oogenblik, een werkelijke waarde en is onbetwistbaar zeer gewichtig.

Daarbij komt zich nog een ander element van denzelfden aard voegen. Wij bevinden ons op den drempel van 1946. De herstellingswerken aan de door den oorlog vernielde onroerende goederen zullen zoo snel mogelijk worden voortgezet. Men begrijpt, dat al de geteisterden het onmogelijke zullen doen om hun woning onder dak te hebben. Het is onbetwistbaar, dat er een recht van voorrang zal moeten gegeven worden aan de kwestie van het geld, dat noodig zal zijn om al die ellende te verzachten. Op dit gebied zullen Milliarden moeten worden uitgegeven. Niemand kan er aan denken die ongelukkigen op te offeren, om den definitieven heropbouw van een brug te verzekeren. Het dringend noodzakelijke moet den voorrang hebben zelfs boven het noodzakelijke, en met des te meer recht boven het nuttige. In onze begrotingen, moet de eerste plaats worden voorbehouden voor onze medeburgers die het slachtoffer geworden zijn van het geweld van de nazi-woestelingen. Sedert een jaar wachten zij, zonder behoorlijke huisvesting, dat de nationale samenhoorigheid het hun mogelijk make weer een familieleven te herkennen, dat een weinig beter is dan dat wat zij sedert vele maanden leiden.

Het derde aspect van dit probleem is, dat 1946, ongetwijfeld, een moeilijk jaar zal zijn van hoogconjunctuur. Al die werken zullen een dringende behoefte scheppen aan materialen van allen aard en aan arbeidskrachten. Het is er ver van af, dat wij alles in eigen land zouden kunnen vinden. Op dat gebied zal, wat wij hier vinden, in groote mate moeten worden aangevuld, door onzen invoer. Indien wij een steeds mogelijke ramp willen vermijden, zullen wij op alles van dichtbij moeten toezicht houden.

Zoo de toekomst ons schijnt toe te lachen, blijft het toch niet minder waar, dat er nog donkere wolken drijven aan den horizon. Wij zullen ze vermijden, indien wij onze gewettigde verlangens eenigszins weten in te toomen. Een stevige politiek op gebied van materialen zal moeten ten grondslag liggen aan gansch onze bedrijvigheid. Het departement van Openbare Werken heeft dit begrepen.

Het besluit van 31 Augustus 1945 levert daarvan het bewijs, door de uitvoering van de werken volgens een welbepaalde orde van voorrang te rangschikken. Ongeukkig, geldt het hier slechts gemeente- en provinciale werken die onder de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken vallen. Dezelfde richting wordt ingeslagen voor de Rijkswerken die door hetzelfde departement zijn uit te voeren. Dezelfde maatregel zou moeten van kracht worden voor de werken die uit te voeren zijn door de N. M. B. S., de Buurtspoorwegen, P. T. T., de Zeewerken, de Dienst der Noord-Zuidverbinding, de Maatschappij voor werkmanswoningen, de havendiensten,

Bref, on aurait ainsi en main le véritable volant régulateur de l'utilisation des matériaux, afin de ne pas créer de pénurie dans tel ou tel secteur qui nous conduirait, dans ce domaine, à un véritable âge d'or pour les matériaux de construction, et à une nouvelle catastrophe pour les sinistrés et les pouvoirs publics. Le volant régulateur de l'utilisation des matériaux sera la sauvegarde des prix normaux.

Quant aux ponts réclamés avec insistance, que pouvons-nous demander? Tout d'abord que l'on établisse un plan où ils seront transcrits par ordre d'importance et de priorité. C'est fait. Que le Gouvernement entreprenne la reconstruction en suivant ce programme bien défini, en tenant compte des possibilités budgétaires, de la disponibilité des matériaux nécessaires, du potentiel chômage possible dans certaines industries, du moment opportun pour faire ces travaux dans de meilleures conditions et de la résistance des ponts provisoires construits. Un plan quinquennal dans ce domaine ne me paraît nullement exagéré devant l'ampleur du problème. La reconstruction des ponts détruits par la guerre n'est pas la seule question qui nous intéresse. Certains ponts nouveaux à construire ne peuvent pas être perdus de vue. J'en donne un exemple en citant le nom de la ville de Namur où un seul très vieux pont, de loin insuffisant, existe. Depuis des années, on discute une question d'emplacement. Si le vieux pont était rendu inutilisable, il faudrait aller à 18 km. en amont ou 12 kilomètres en aval pour trouver un pont pour traverser le fleuve à cet endroit.

Devant l'importance de ce programme de construction et de reconstruction dont le coût sera très élevé, des travaux commencés comme ceux de la Dendre et autres, malgré leur utilité indiscutable, devront être retardés. L'indispensable ne peut être sacrifié pour l'utile. Les travaux arrêtés seront repris et terminés dès que faire se pourra, c'est-à-dire quand un dégorgeement sérieux se constatera dans les travaux indispensables qui vont commencer et dès que la conjoncture le permettra.

Contrôleurs sociaux. — Cette question est très importante à l'heure actuelle vu la quantité de travaux qui vont être exécutés. Les conditions de travail seront-elles toujours respectées par les entrepreneurs. Ce service existait avant guerre. Il a rendu de grands services. Il est resté à peu près lettre morte depuis. Il va reprendre son activité normale.

Navigation. — Les armées ont exigé une remise en état rapide des voies d'eau pour assurer le trafic vers l'Allemagne où l'offensive se déroulait. Seuls les travaux strictement nécessaires ont pourtant été faits. Les autres continueront à un rythme nécessaire pour assurer un service normal et régulier. Les chefs militaires alliés ont reconnu que, dans la victoire sur l'Allemagne, la réparation rapide des voies d'eau en Belgique avait constitué un élément de premier ordre. En dehors des crédits ordinaires largement augmentés sur ceux de 1940, les crédits pour les dé-

de gezondheidswerken, enz., Ook de private sector zou niet mogen uitgesloten worden.

Kortom, men zou aldus, van uit eenzelfde stuurpost, het gebruik van de materialen kunnen regelen ten einde groote schaarschte in een welbepaalden sector te vermijden en aldus te beletten, dat een guld tijdperk zou inluiden voor de bouwmaterialen, met rampspoedige gevolgen voor de geteisterden en de openbare besturen. Deze regeling voor de aanwending der materialen zal een vrijwaring zijn voor de normale prijzen.

Wat de bruggen betreft, die met zooveel aandrang gevraagd worden, wat kunnen wij eischen? Eerst en vooral, dat men een plan opmake waarop zij in volgorde van belangrijkheid en voorrang zouden voorkomen. Dit is een gedane zaak. Laat de Regeering met den aanbouw aanvangen in de lijn van dit welbepaald programma, en hierbij rekening houden met de begrootingsmogelijkheden, met de voorhanden zijnde bouwstoffen, met de mogelijke werkloosheid in sommige nijverheden, met het passende oogenblik om deze werken in de beste voorwaarden uit te voeren en met het weerstandsvermogen van de bestaande noodbruggen. Een vijfjarenplan, gezien den omvang van het vraagstuk, is niet overdreven te achten. De wederopbouw van de door den oorlog vermelde bruggen is niet het eenige vraagstuk, dat ons aanbelangt. Als voorbeeld haal ik de stad Namen aan, waar alleen een zeer oude en zeer ontoereikende brug bestaat. Sedert jaren loopt de betwisting over de geschikte plaats. Mocht de oude brug onbruikbaar worden, dan zou men 18 km. stroomopwaarts of 12 km. stroomafwaarts moeten gaan om een brug te vinden.

Gezien de gewichtigheid van dit programma van aanbouw en wederopbouw, dat hooge kosten zal meebrengen, moeten reeds aangevangen werken, zooals die van de Dender, spijs hun onbetwistbaar nut, uitgesteld worden. Het noodwendige mag niet wijken voor het nuttige. Deze stilgelegde werken zullen hernomen en uitgevoerd worden zoodra dit mogelijk zal zijn, t.w. wanneer de onontbeerlijke werken grotendeels zullen uitgevoerd zijn en de conjunctuur het zal toelaten.

Maatschappelijke controleurs. — Dit vraagstuk is, op dit oogenblik, zeer belangrijk, gezien de hoeveelheid uit te voeren werken. Zullen de arbeidsvoorwaarden door de aannemers steeds nageleefd worden. Deze dienst bestond vóór den oorlog. Hij heeft groote diensten bewezen. Sindsdien bleef hij nagenoeg doode letter. Hij zal zijn normale bedrijvigheid hernemen.

Scheepvaart. — De legers hebben geëischt, dat de waterwegen spoedig hersteld werden om het vervoer naar Duitschland te verzekeren waar het offensief plaats had. Nochtans werden enkel de strikt noodige werken uitgevoerd. De andere zullen voortgezet worden in een tempo, dat noodig is om een normalen en regelmatigen dienst te verzekeren. De geallieerde oorlogsleiders hebben toegegeven dat het vlug herstel van de waterwegen in België een hoofdzakelijk element geweest is bij het bevechten van de zege op Duitschland. Buiten de gewone kredieten, die

penses résultant de la guerre à affecter aux voies navigables et à la navigation sont très importants.

Article 40 : 700.000.000
Article 41 : 100.000.000
Article 44 : 500.000
Article 45 : 200.000
Article 46 : 20.000.000
Article 47 : 25.000.000

soit près d'un milliard.

Bateaux. — Plusieurs questions ont retenu l'attention de la Commission. De nombreux bateliers ont été sinistrés et ont perdu leur bateau. D'autres ont vu leur bateau enlevé par les Allemands.

Une Commission travaille en Allemagne pour récupérer les bateaux belges qui se trouvent dans ce pays. Son action est très féconde malgré les nombreuses difficultés rencontrées. Un nombre important de bateaux a déjà pu être récupéré.

Pour ce qui est des sinistrés, la Commission est d'accord pour insister pour que les bateaux allemands sous séquestre en Belgique soient mis à la disposition de nos bateliers dès que faire se pourra. C'est un élément important pour la reprise économique. Malheureusement, la décision appartient aux séquestres. La question ne relève pas directement du Ministère des Travaux Publics. Une action tenace et vigoureuse doit être menée dans ce sens.

Sinistrés. — La Commission s'est arrêtée sur la question des Sinistrés. On se plaint de l'insalubrité de certains bâtiments provisoires. Il est de fait que, pour la standardisation de l'action menée, il a fallu adopter quelques types. Certains de ceux-ci ont donné satisfaction et d'autres moins. Ces derniers types ont été abandonnés. Il ne s'agit d'ailleurs que de provisoire.

Ce qui a surtout frappé les sinistrés, c'est la circulaire qui fixe, au 1^{er} janvier 1946, la mise en vigueur d'un autre système. Ils se demandent ce qui va résulter pour eux de cette interruption des travaux communaux.

L'action des communes se manifeste dans trois domaines particuliers. Les travaux de déblaiements, poussés avec célérité, sont très avancés dans certains endroits. Les réclamations qui se font jour à ce sujet sont, en réalité, à peu près inexistantes. Les sinistrés paraissent satisfaits de l'effort fait par les communes. C'est au moment où cette première partie de l'action efficace des communes diminue que la circulaire incriminée a été publiée. C'est l'émoi parmi les sinistrés. Les communes sont désireuses, avec raison, de continuer et de finir l'œuvre commencée. Aucun grief sérieux n'est articulé contre elles. Pourquoi vouloir changer un système dont on connaît les résultats bien-faisants. Les déclarations de Monsieur le Ministre « que les

reeds veel hoger zijn dan die van 1940, zijn de kredieten voor uitgaven voortvloeiende uit den oorlog aan te wenden voor de scheepvaartwegen en de scheepvaart zeer aanzienlijk.

Artikel 40 : 700.000.000
Artikel 41 : 100.000.000
Artikel 44 : 500.000
Artikel 45 : 200.000
Artikel 46 : 20.000.000
Artikel 47 : 25.000.000

dit is ongeveer één milliard.

Schepen. — Verscheidene vraagstukken hebben de aandacht van de Commissie getrokken. Talrijke schippers werden geteisterd en hebben hun schip verloren. Anderen zagen zich hun schip door de Duitschers afgenomen.

Een Commissie is in Duitschland aan het werk om de Belgische schepen die zich in dat land bevinden, weer te krijgen. Ondanks de moeilijkheden die zij ondervindt, is haar werking zeer succesvol. Een groot aantal schepen werd reeds teruggevonden.

Wat de geteisterden betreft, is de Commissie het eens om er op aan te dringen, dat de in België onder sequester geplaatste Deutsche schepen, zoo spoedig mogelijk ter beschikking zouden worden gesteld van onze schippers. Dit is van groot belang voor onze economische heropleving. Ongelukkig, ligt de beslissing daarover bij de sequesters. Die kwestie hangt niet rechtstreeks af van het Ministerie van Openbare Werken. In dien zin moet een taaie en krachtige actie gevoerd worden.

Geteisterden. — De Commissie heeft het vraagstuk van de geteisterden onderzocht. Er wordt geklaagd over de ongezondheid van sommige voorloopige gebouwen. Het is een feit, dat men zich, met het oog op de standardisatie, tot enkele types heeft moeten beperken. Sommige dezer hebben voldoening gegeven, andere minder. Van deze laatste types heeft men afgezien. Het gaat hier, overigens, slechts om voorloopige oplossingen.

Wat vooral de geteisterden heeft getroffen, is de omzendbrief waarbij de datum van overgang naar een ander systeem op 1 Januari 1946 wordt bepaald. Zij vragen zich af welke gevolgen die onderbreking van de gemeentelijke werken voor hen zal medebrengen.

De bedrijvigheid van de gemeenten kwam in 't bijzonder tot uiting op drie gebieden. Op sommige plaatsen werden de opruimingswerken snel voortgezet en zijn reeds ver gevorderd. Wat dat betreft, komen er werkelijk weinig of geen klachten binnen. De geteisterden schijnen tevreden te zijn over de door de gemeenten geleverde inspanning. Het is op het oogenblik, dat het eerste gedeelte van de doeltreffende werking der gemeenten ten einde loopt, dat de gelaakte omzendbrief verscheen. De opschudding onder de geteisterden is algemeen. De gemeenten wenschen, en met reden, het begonnen werk voort te zetten en te beëindigen. Er wordt tegen haar geen enkele ernstige grief aangevoerd. Waarom een systeem waarvan men de

sinistrés n'ont rien à craindre du système qui sera employé » ne les contentent pas. Ils savent ce qu'ils ont et ignorent ce qui le remplacera. Une surveillance continue s'impose pourtant dans tous les domaines. Certains abus ont été découverts dont les sinistrés ne peuvent être que les malheureuses victimes. Ces abus ont été dénoncés à la tribune de la Chambre.

La Commission insiste pour que de la bienveillance dans le droit soit manifestée vis-à-vis de toutes ces malheureuses familles. Après avoir tout perdu : membres de la famille tués, maison, animaux, mobilier, linge, récoltes, argent, il faut que ces malheureux puissent avoir un peu de consolation dans l'espoir que la solidarité nationale ne sera pas un vain mot.

Le budget de 1945 a été voté par 11 voix contre une.

Le Rapporteur,

J. BLAVIER.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

heilzame uitslagen kent, willen veranderen? De verklaringen van den heer Minister, dat de geteisterden niets te vreezen hebben van het systeem dat zal worden ingevoerd, bevredigen hen niet. Zij weten wat zij hebben, maar zij weten niet wat er voor in de plaats zal komen. Een voortdurende waakzaamheid op alle gebieden dringt zich nochtans op. Reeds werden zekere misbruiken, waarvan de geteisterden slechts de ongelukkige slachtoffers kunnen zijn, ontdekt. Deze misbruiken werden van op het spreekgestoelte van de Kamer aangeklaagd.

De Commissie dringt er op aan dat tegenover die talrijke ongelukkige gezinnen welwillendheid in het recht zou worden aan den dag gelegd. Nadat zij alles verloren hebben : familieleden gedood, huis, dieren, meubelen, linnengoed, oogsten en geld, moeten die ongelukkigen toch nog eenigen troost kunnen vinden in de hoop, dat de nationale samenhoorigheid geen ijdel woord zal blijken te zijn.

De begroting voor 1945 werd aangenomen met 11 stemmen tegen één.

De Verslaggever,

J. BLAVIER.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.