

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 20 MARS 1939

Rapport de la Commission des Travaux publics et des Affaires économiques, chargée de l'examen du Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1930.

(Voir les n^{os} 4-IX, 30, 86, 102, 113, 141 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 28 février; 5, 6 et 13 mars 1930 et le n° 5-IX, du Sénat.)

Présents : MM. le baron BOËL, président; BEAUDUIN, BRUNEEL, HANNICK, HANS, LALEMAND, VAN BELLE. le vicomte VILAIN XIII et LEBON, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le rapport présenté à la Chambre sur ce budget (1) et les discussions publiques subséquentes, ont démontré que la grande misère des routes reste l'objet principal des soucis du Parlement.

La même préoccupation se manifesta à la Commission du Sénat.

A différentes reprises, le Gouvernement a fait connaître son programme. Il consiste essentiellement dans l'élargissement du pavage, et dans la consolidation de la surface des routes. La bonne volonté et l'énergie du Ministre, en vue de le réaliser, ne sont point douteuses. Elles sont limitées par les possibilités budgétaires.

Passons en revue quelques lacunes de ce programme.

La largeur des routes. — C'est Napoléon qui a établi la largeur à soixante pieds pour les routes internationales.

(1) Je signale en passant la traduction flamande défectueuse des termes techniques du rapport.

Nous en sommes toujours là pour les principales routes du pays. Dix-huit mètres, fossés compris, pour les routes Bruxelles-Anvers-Breda, Bruxelles-Liège-Cologne, Bruxelles-Paris, etc. Le Gouvernement ne manque-t-il pas de prévoyance en s'abstenant de fixer de nouveaux alignements en vue d'une largeur plus grande là où il n'en coûte, pour le moment, qu'une simple mesure administrative, à savoir la publication de nouveaux arrêtés royaux d'alignement? Il y a des chaussées internationales qui n'ont que quatorze ou quinze mètres de large, fossés compris. C'est notamment le cas pour Anvers-Bergen-op-Zoom, Lierre-Breda via Hoogstraten, etc. Comment songer à cumuler là-dessus un pavé de huit mètres, un vicinal qui prend 2^m50, une piste cyclable de 1^m50 à 2^m00, une double rangée d'arbres (2^m00) et des fossés de 4^m00 au minimum, indépendamment des poteaux du téléphone, de l'électricité et autres impedimenta de même genre.

Les zones de recul. — On répondra peut-être qu'il a été prévu des zones de

recul le long des routes, et que, pour suppléer à la largeur insuffisante, les jardinets pourront être incorporés dans la voie proprement dite.

Dans l'application de ces zones, le programme manque de ligne. Ainsi l'on n'a prévu que 5 mètres de jardinets pour la route de Bergen-op-Zoom, en d'autres endroits 3 ou 4. Quand le Gouvernement voudra, dans un avenir peut-être plus proche qu'on ne paraît s'en douter, joindre cette réserve au corps de la route, il n'aura obtenu qu'une largeur totale de 18 à 20 mètres.

Les agglomérations. — Ce que nous venons de dire ne s'applique qu'aux espaces non bâtis. Ce n'est que là que le bâtisseur doit construire en recul. Une circulaire ministérielle tend en effet à limiter encore les heureux effets de la loi du 29 mai 1914. Alors que tous nos voisins nous avaient devancé en cette matière, les pouvoirs publics belges n'ont imposé le recul qu'à partir de 1914. La circulaire enjoint aux fonctionnaires des Ponts et Chaussées de considérer comme partie bâtie dans les villages, tout l'espace situé à moins de 60 mètres d'une construction. Là donc où l'on trouve de vieilles bicoques espacées de moins de 120 mètres en rase campagne, les bâtisseurs ont le droit de remplir les intervalles, sans recul. Cela ne ressemble-t-il pas à une sorte de boycottage de la loi de 1914 ? La Belgique a une population si dense que l'on n'y peut trouver d'endroit sans une ou plusieurs habitations à l'horizon. Ainsi l'Administration ferme l'avenir à l'élargissement des routes en autorisant à construire sur des alignements vieux de plus d'un siècle.

Les cyclistes et les piétons. — L'automobiliste sait par expérience que sans phares il est impossible de voir à temps un cycliste ou un piéton qui s'aventure le soir sur la chaussée.

Il y va donc de l'intérêt de tous les usagers de la route que chaque catégorie

d'entre eux ait sa partie réservée. Or, que voyons-nous ? Les pistes cyclables, s'il en existe, sont souvent si mal entretenues, si boueuses ou aquatiques, que le cycliste est obligé d'emprunter la voie carrossable. Par ailleurs, surtout dans les traverses des communes, une piste cyclable a été intercalée dans le pavage à l'aide de grès spéciaux, avec cette conséquence qu'au moins dans une direction le cycliste ne tient pas sa droite et doit se faufiler entre d'autres véhicules. Le long de la plupart des routes gouvernementales du reste, il n'y a pas de pistes cyclables du tout, ou bien elles se confondent avec le revêtement général. Les risques d'accident se trouvent ainsi multipliés, et nous estimons que les cyclistes sont assez nombreux pour obtenir du Gouvernement la disposition d'une voie spéciale, séparée de la voie charretière et distincte de celle des piétons.

Quant à ceux-ci, ils ne sont plus en sécurité nulle part. Aveuglés le jour par la poussière soulevée par les autos, ils sont le soir éblouis par les phares, sans compter qu'à certaines heures, à l'aller et au retour du travail, ils sont assaillis par des théories de cyclistes.

Ainsi le programme de la route comporte des lacunes nombreuses, d'autant moins tolérables que la sauvegarde de la vie humaine s'y trouve tragiquement engagée.

*
* *

Nous sommes d'accord avec la Commission de la Chambre pour prôner dans la mesure du possible le système du pavage sur fondation bétonnée. Mais pour que ce mode de construction routière, appliqué en Belgique depuis 1910, notamment à Anvers et sans doute en d'autres lieux, fournisse un revêtement imperméable, il importe que la pose des pavés aille de pair avec le remplissage des joints, de préférence au moyen d'une matière bitumineuse. A défaut de cette précaution, l'eau de pluie

pénètre sous l'assiette des pierres et détruit la stabilité du sable répandu sur le béton.

La présence de canalisations sous pareille chaussée est, pour le moins, assujettissante, et les explosions qui se sont produites ces dernières années, principalement à Londres, montrent le danger de les maintenir enterrées sous la voie charretière, même dans le cas où il s'agit de canalisations-mères auxquelles il faut travailler rarement. Il convient toutefois d'insister sur le grand intérêt, voire la nécessité de recourir au revêtement sur fondation de béton dans la voirie urbaine. Dans les villes, plus encore qu'en rase campagne, la viabilité des voies de communication est de la plus haute importance, puisqu'à l'intérêt des usagers s'ajoute celui des habitants. Une rue mal pavée peut être la cause de la destruction lente mais sûre des constructions qui la bordent, par suite des trépidations au passage des lourds camions automobiles à une vitesse relativement considérable.

Si l'on ne peut déplacer les canalisations vers les trottoirs, la fondation de béton peut être remplacée dans les agglomérations par une couche de pierres cylindrée au rouleau compresseur. Ce système, très apprécié aux Pays-Bas, participe dans une large mesure aux avantages de la fondation monolithique et permet l'ouverture de tranchées en cas de besoin.

On a critiqué les travaux de réfection des routes sur une trop longue section, entraînant le détournement de la circulation par des chemins inaptes à la recevoir. Mais il faut compter également que la réfection d'un revêtement par moitié de la largeur de la route, constitue un procédé peu recommandable au point de vue de la bonne réussite et de l'efficacité du travail entrepris. En tous cas, lorsqu'on est acculé au détournement du trafic routier, il importe de veiller à ce que le chemin auxiliaire soit indiqué d'une façon claire et indubitable.

Nous nous rallions à la demande de reclassement des routes. Il est incontestable que le classement de nos voies routières en routes de l'État, routes provinciales, routes vicinales et voirie urbaine, est suranné. Il date de l'époque hollandaise (1816-1819-1821). Il y a des tronçons de grande voirie qui ont perdu tout intérêt au point de vue circulation, tandis que des voies vicinales sont devenues de véritables artères de grande communication. Dans l'intérêt du bon entretien des routes les plus fréquentées, il faut procéder à un nouveau classement.

A cette occasion, l'on peut se demander s'il ne serait pas utile de confier aux communes l'entretien du revêtement des routes de l'État et des routes provinciales à la traversée des grandes agglomérations. L'État ou la province pourrait, moyennant un subside, se décharger de ce soin sur les grandes villes dont les services techniques disposent généralement d'un personnel ouvrier en mesure de procéder aux réparations, parfois urgentes, d'une façon beaucoup plus expéditive que ne peuvent le faire l'Administration des Ponts et Chaussées ou le service technique provincial dont les agents sont disséminés sur toute l'étendue d'un arrondissement.

Le redressement des courbes trop prononcées est un facteur de plus en plus important de la sécurité de la circulation.

Dans cet ordre d'idées, il y a lieu de se réjouir de la rectification de la route Bruxelles-Anvers au droit du fort de Waelhem, et il serait heureux qu'on en fit autant sur la route Anvers-Turnhout, au droit du fort I de l'enceinte déclassée.

Nous applaudissons à la suppression progressive des passages à niveau (serait-il possible que l'on compte en rétablir un entre Hove et Contich?), et souhaitons que l'État rachète au plus tôt les ponts à péage, comme le pont de Boom sur le Rupel, et abolisse les droits de passage, à l'intérieur des

villes, d'une rive à l'autre des fleuves et cours d'eau, comme c'est le cas à Anvers pour la traversée de l'Escaut reliant deux tronçons de la grand'route de Lille à Bréda. Ce dernier point concerne le Ministère des Transports, mais quant au pont de Boom, qui ne paraît même plus susceptible de réparation rassurante, il évoque l'urgence de la construction du nouveau pont sur le Rupel, nécessaire pour l'achèvement de l'autostrade Bruxelles-Anvers. Cette dernière route était promise pour 1935, et c'est le moment de le rappeler, parce que le pont seul réclamera trois années de travail. Quelles sont les dispositions prises à ce sujet ?

Il est hautement désirable que les services compétents tendent, pour la signalisation des routes, vers une standardisation internationale des signaux de toute nature dans l'intérêt de la sécurité. Cette uniformité doit s'étendre à la voirie communale, maintenant que l'administration en est placée dans les attributions du Département des Travaux publics. Ceci est un bien. Depuis la guerre, la réparation de la voirie communale laisse beaucoup à désirer. L'extension du transport automobile amène un usage de plus en plus fréquent de toutes nos routes quelles qu'elles soient, de sorte que la charge d'entretien s'en trouve aggravée. Mais il est logique que l'État, venant au secours des pouvoirs locaux, impose à tous l'uniformité des signaux si vivement désirée pour tout le trafic de la route.

Au cours de la discussion, la Commission s'est prononcée contre la réduction du subside de l'État fixé jusqu'à présent à 50 p. c. pour la petite voirie, et réduit maintenant à 40 p. c. au maximum.

A propos de la signalisation, l'attention de votre Commission a été attirée sur l'incertitude de la jurisprudence en ce qui concerne la priorité de passage aux carrefours. En France, un décret du 31 octobre 1929 vient enfin d'ac-

corder la priorité aux conducteurs circulant sur les voies nationales (1).

La jurisprudence belge reste on-doyante, et notre Cour de cassation, après avoir consacré dans son arrêt du 17 janvier 1927 la priorité au profit du véhicule débouchant d'une voie, même secondaire mais à droite, a rejeté au cours de la même année le pourvoi contre un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles adoptant la thèse contraire. Ces hésitations ne sont que le reflet de la rédaction trop molle de l'article 24 de l'arrêté royal du 26 août 1925. Il conviendrait d'y marquer que la priorité de passage du véhicule venant de droite n'est applicable qu'au croisement de routes d'égale importance, et il serait prudent d'indiquer quelle est la route prépondérante à l'endroit des bifurcations pouvant donner lieu à douter.

L'esthétique de nos routes arborées souffre en maints endroits de la négligence apportée au remplacement des arbres disparus par suite de la guerre, de vétusté, de maladie ou de tempête. Ailleurs, l'on voit les belles frondaisons alternant avec de jeunes arbustes, sans qu'un plan d'ensemble préside aux plantations. Celles-ci ne gagneraient-elles pas à être transférées à l'Administration des Eaux et Forêts ?

Alors que chez nos voisins, les arbres sont l'objet des soins les plus attentifs, on dirait que chez nous l'arbre, c'est l'ennemi. Peu d'ingénieurs et de conducteurs se préoccupent de le faire respecter, et les entrepreneurs de la voirie le maltraitent rudement. On remplit quelquefois les vides avec le rebut des pépinières, si l'on n'omet pas totalement de remplacer les disparus. Sur les quarante-quatre kilomètres de la route de Bruxelles-Anvers, il y a une plantation sortable sur un parcours d'une couple de kilomètres à peine (région d'Eppeghem). Il semble bien qu'on puisse

(1) Il y a lieu d'observer qu'en Belgique les termes « routes de l'État » seraient improprement employés pour désigner la grande voirie, laquelle comprend outre les routes de l'État, les routes provinciales et les chemins de fer.

prendre sur le fonds spécial des routes les crédits nécessaires pour faire l'indispensable. Les arbres constituent le plus bel ornement des routes. Bien encadrées et ombragées, celles-ci relèvent le sens esthétique de la foule et embellissent le visage de la Patrie, déjà si enlaidi par les réclames souvent hideuses, les clôtures en billes de chemin de fer ou en béton, qui avoisinent la voirie. On pourrait en réglementer au moins l'usage dans la zone de recul.

Il a été insisté sur un meilleur éclairage des grandes routes qui mènent aux Expositions de 1930. L'intensité de la circulation de nuit s'accroîtra sur les artères d'accès, où il s'agirait d'éviter l'emploi des grands phares afin de prévenir les accidents. Aucune décision n'a encore été prise par le Département malgré l'urgence extrême.

Il est de notoriété publique que beaucoup de camions automobiles ou autres, surtout ceux qui roulent à bandages pleins ou sur roues en fer, dépassent notablement les charges permises. Ne pourrait-on installer par-ci par-là des bascules publiques pour faire, le cas échéant, vérifier le poids de la charge présumée excessive, puisqu'à défaut de ces engins la police est complètement désarmée pour protéger le pavé.

* * *

Un membre se plaint des retards que subissent les travaux de reconstruction du canal d'Ypres à l'Yser, et demande que les populations intéressées puissent apprendre vers quelle époque cette entreprise sera achevée. Il signale également l'abandon du creusement d'un canal reliant la Lys à l'Yperlée. Il semble que cet état de choses équivaut à une renonciation, et que l'exécution du travail entraînerait des dépenses disproportionnées à l'utilité de l'ouvrage. Ne serait-il pas utile de liquider l'entreprise et de remettre en vente les terrains acquis ?

L'enceinte déclassée d'Anvers.

A une réclamation au sujet des lenteurs du démantèlement de l'enceinte,

le Département vient de répondre que la démolition se poursuit normalement et que, dans les derniers temps, il n'y a pas eu de plaintes de la part des autorités locales.

Or, le Gouvernement est tenu, en vertu d'une double loi, celle du 26 mars 1906 et celle du 18 août 1907, de poursuivre sans arrêt la démolition de cette enceinte et de remettre les terrains aux communes d'Anvers, Berchem et Borgerhout. Il est assez surprenant d'entendre justifier l'inaction gouvernementale par l'absence de plaintes de la part des intéressés. D'abord ce n'est pas seulement à l'égard de quelques autorités communales que le Gouvernement est engagé, il l'est à l'égard de tout le pays.

De par sa torpeur il entrave le développement normal de trois communes importantes. Il est aussi la cause du retard dans l'établissement des conduites-mères du grand réseau d'égouts de toute l'agglomération anversoise, qui doit être établi sur cette enceinte. Il pourrait être indirectement la cause de graves épidémies, car on n'évite actuellement la contamination du sous-sol par les eaux résiduaires que par des moyens de fortune. Les spécialistes ont signalé à différentes reprises que beaucoup de canalisations d'égouts se trouvent sous pression, que les écoulements clandestins se multiplient et qu'il existe en différents endroits de la banlieue anversoise de grands dépotoirs d'eaux polluées.

Nous ne voulons pas jeter la pierre au Département de la Défense nationale qui a fait, dans le courant de l'année dernière, de grands efforts pour aboutir à un accord. La question mériterait d'être envisagée de plus haut. Il y aurait notamment à résoudre la question de savoir si une enceinte désaffectée, démantelée, intéresse encore ce Département. Du moment où les terrains ne servent plus à des fins stratégiques, ne rentrent-ils pas dans le domaine privé de l'Etat ? Il semble bien qu'il en soit ainsi, puisque ces terrains peuvent faire l'objet de transactions civiles ou commerciales.

A notre sens la stagnation provient surtout du fait que trois départements, sans compter le cabinet du Premier Ministre, s'occupent de cette question : le Département de la Défense nationale, le Département des Finances en tant que domaine de l'Etat, et le Département des Travaux publics. Ces trois départements oublient qu'il n'y a qu'un Gouvernement responsable. Ce serait au Conseil des Ministres à les départager et à indiquer la personne qualifiée pour négocier au nom de l'Etat.

Il y aura donc bientôt vingt-cinq ans que les Gouvernements successifs manquent à leurs engagements. Il se conçoit que, lassées de se plaindre, les communes aient perdu le courage de répéter périodiquement leurs lamentations.

Mais c'est faire trop bon compte d'une obligation dont l'exécution a déjà donné lieu à tant de mises en demeure, que de

faire table rase de celles-ci et de se délivrer à soi-même un satisfecit unilatéral. Puisse ce rappel à la question détromper la fausse quiétude du pouvoir central !

Ajoutons pour finir que si l'examen d'un budget en Commission sert, par habitude, d'exutoire aux critiques, cela n'empêchera pas le Sénat de rendre hommage au Gouvernement pour l'effort immense déployé par lui en matière des grands travaux.

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission vous propose d'adopter le Budget du Ministère des Travaux publics, tel qu'il nous est transmis par la Chambre des Représentants.

Le présent rapport est adopté par 5 voix contre 4.

Le Rapporteur,
H. LE BON.

Le Président,
Baron BOËL.

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 20 MAART 1930

Verslag van de Commissie van Openbare Werken en van Economische Zaken belast met het onderzoek van de begrooting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1930.

(Zie de n^{rs} 4-IX, 30, 86, 102, 113, 141, en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 28 Februari; 5, 6 en 13 Maart 1930, en n^r 5-IX van den Senaat.)

Aanwezig : De heeren Baron Boël voorzitter; BEAUDUIN, BRUNEEL, HANNICK, HANS, LALEMAND, VAN BELLE, burggraaf VILAIN XIII en LEBON, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Uit het verslag, in de Kamer ingediend over deze begrooting (1), en uit de latere openbare besprekingen blijkt dat de groote ellende onzer wegen de hoofdbekommering van het Parlement blijft.

Dezelfde bezorgdheid kwam tot uiting in de Commissie van den Senaat. Herhaaldelijk heeft de Regeering haar programma uiteengezet.

Het bestaat hoofdzakelijk in de verbreding van de bestrating en in de verharding van het vlak der wegen. De goede wil en de krachtadigheid van den Minister, om dit te verwezenlijken, worden niet in twijfel getrokken, maar zijn beperkt door de begrootingsmogelijkheden.

Laten wij enkele leemten van dit programma in oogenschouw nemen.

De breedte der wegen. — Het is Napo-

leon die de breedte heeft bepaald op zestig voet voor de internationale banen. Dit is nog steeds het geval met de bijzonderste wegen van het land. Achttien meter, grachten inbegrepen, voor de banen Brussel - Antwerpen - Breda, Brussel - Luik - Keulen, Brussel-Parijs, enz. Mangelt het de Regeering niet aan vooruitzicht wanneer zij geen nieuwe rooilijnen bepaalt met het oog op eene grootere breedte, daar waar thans een eenvoudige bestuursmaatregel volstaat, namelijk het afkondigen van nieuwe Koninklijke besluiten tot vaststelling van de rooilijn?

Er zijn internationale banen die slechts veertien tot vijftien meter breed zijn met inbegrip der grachten. Dit is inzonderheid het geval voor Antwerpen-Bergen-op-Zoom, Lier-Breda over Hoogstraten, enz. Hoe kan men er aan denken daarop aan te leggen een bestrating van 8 meter, een buurtspoorweglijn die 2^m50 inneemt, een wielrijderspad van 1^m50 tot 2 meter, eene dubbele rij boomen (2^m00) en grachten van ten minste 4 meter, ongerekend de telefoon-

1) Terloops wijs ik op de gebrekkige Vlaamsche vertaling van de vaktermen van het verslag.

en electriciteitspalen en andere hinder-
nissen van denzelfden aard.

De bouwvrije stroken — Men zal misschien antwoorden dat er langsheen de wegen bouwvrije stroken werden voorzien en dat, om de ontoereikende breedte te verhelpen, de tuintjes zullen kunnen worden ingelijfd bij den eigenlijken weg.

Bij het bepalen dezer stroken volgt het programma geen vaste lijn. Aldus heeft men slechts 5 meter tuintjes voorzien voor de baan van Bergen-op-Zoom, op andere plaatsen 3 of 4 meter. Wanneer de Regeering, misschien wel spoediger dan men schijnt te gelooven, deze reserve zal willen voegen bij den weg zelf, zal zij slechts eene totale breedte van 18 tot 20 meter hebben bekomen.

De agglomeraties. — Wat wij komen te zeggen is enkel toepasselijk op de niet bebouwde ruimten. Alleen daar moet de bouwer achter de rooilijn blijven. Een ministeriële omzendbrief strekt er immers toe de gelukkige gevolgen der wet van 29 Mei 1914 nog te beperken. Dan wanneer al onze burens op dit gebied vóór waren, hebben de Belgische openbare besturen de bouwvrije strook slechts verplichtend gemaakt vanaf 1914. De omzendbriefschrijft aan de ambtenaren van Bruggen en Wegen voor in de dorpen als bebouwd gedeelte te beschouwen, heel de ruimte gelegen op een afstand van minder dan 60 meter van een gebouw. Daar dus waar men oude krotten ontmoet, minder dan 120 meter van elkaar verwijderd in het vlakke veld, hebben de bouwers het recht de tussenruimten vol te bouwen zonder bouwvrije strook. Lijkt dit niet een soort boycot der wet van 1914? België heeft een zoo dichte bevolking dat men er geen plaats kan vinden waar niet een of meer woningen aan den horizon te bespeuren zijn. Aldus maakt het Beheer het verbreden der wegen in de toekomst onmogelijk met toe te laten

dat er worde gebouwd op rooilijnen die meer dan eene eeuw oud zijn.

De wielrijders en de voetgangers. — De autovoerder weet bij ervaring dat het zonder sterke lichten onmogelijk is bijtijds een wielrijder of een voetganger te bemerken die zich 's avonds op den steenweg waagt.

Het is dus in het belang van al de weggebruikers dat iedere categorie over een voorbehouden deel beschikke. Welnu, wat zien wij? De wielrijderspaden, zoo er bestaan, zijn vaak zoo slecht onderhouden, zoo slijkerig of met water overdekt, dat de wielrijder verplicht is den steenweg te nemen. Elders, vooral in den doortocht der gemeenten, wordt er een wielrijderspad in de bestrating tusschengevoegd in een ander steensoort, met dit gevolg dat althans in eene richting de wielrijder niet rechts rijdt en zich tusschen andere rijtuigen een weg moet banen. Trouwens langsheen de meeste Staatsbanen, zijn er hoegenaamd geen wielrijderspaden, ofwel maken zij één uit met de algemeene bestrating. Aldus worden de gevaren voor ongevallen vermenigvuldigd en wij oordeelen dat de wielrijders talrijk genoeg zijn om van de Regeering te bekomen dat zij zouden beschikken over een bijzonderen weg, afgescheiden van den rijweg en verschillend van dien der voetgangers.

Deze laatste zijn nergens meer in veiligheid. Bij dag worden zij verblind door het stof opgejaagd door de autos en 's avonds door de sterke lichten, ongerekend het feit dat zij op sommige uren, bij het gaan naar- of het keeren van het werk, bestormd worden door lange rijen wielrijders.

Aldus behelst het wegenisprogramma talrijke leemten, die des te meer onduelbaar zijn daar het vrijwaren van menschenlevens er tragisch mede gemoeid is.

Met de Commissie van de Kamer zijn wij het eens om zooveel mogelijk het stelsel van bestrating op betononderlaag aan te raden.

Maar, opdat deze wijze van wegenbouw, in België toegepast sedert 1910, inzonderheid te Antwerpen en ongetwijfeld ook elders, een endoordringbare bedekking verzekere, komt het er op aan dat het leggen der kasseien gepaard ga met het opstoppen der voegen, bij voorkeur met een asphalthoudende stof. Bij gemis van deze voorzorg dringt het regenwater door onder de steenlaag en vernietigt het de stabiliteit van het zand dat op het betondek is gestrooid.

De aanwezigheid van geleidingen onder dergelijken weg is althans lastig en de ontploffingen die zich in deze laatste jaren hebben voorgedaan, vooral te Londer, bewijzen het gevaar dat er bestaat deze geleidingen te handhaven onder den rijweg, zelfs in het geval waar het de moederleidingen geldt, waaraan zelden dient gearheid. Er dient evenwel nadruk gelegd op het groot belang, ja zelfs de noodzakelijkheid zijn toevlucht te nemen tot de bestrating op betonlaag voor de wegen binnen de steden. In de steden meer nog dan op den buiten, is de duurzaamheid van de verkeerswegen van het hoogste belang, vermits het belang der weggebruikers gepaard gaat met het belang der bewoners. Een slecht bestrate weg kan de oorzaak zijn van de langzame doch onvermijdelijke vernieling der belendende gebouwen, tengevolge van de trillingen bij het voorbijrijden met eene betrekkelijk groote snelheid van zware autovrachtwagens.

Kan men de geleidingen niet verplaatsen naar de voetpaden, dan kan de betononderlaag in de agglomeraties vervangen worden door een laag steenslag, gewalst met de pletrol.

Dit stelsel, dat in Nederland zeer gewaardeerd wordt, heeft bijna dezelfde voordeelen als de onderlaag uit één stuk en laat toe desnoods groeven te openen.

Men heeft de herstellingswerken aan de wegen over een al te lang vak beknibbeld daar zij aanleiding geven tot het afleiden van het verkeer langs wegen die daartoe niet geschikt zijn. Maar er dient ook rekening gehouden met het feit dat de herstelling van een wegbedekking per helft van de breedte eene handelwijze is die weinig aanbeveling verdient met het oog op het welslagen en de doeltreffendheid van het ondernomen werk. Wat er ook van zij, wanneer men genoodzaakt is het wegenverkeer af te leiden, is het van belang er voor te zorgen dat de hulpweg op klare en ordubbelzinnige wijze worde aangeduid.

Wij sluiten ons aan bij het verzoek om herklasseering van de wegen. Het staat buiten kijf dat de indeeling onzer wegen in Staatsbanen, provinciale wegen en gemeentewegen verouderd is. Zij dagteekent uit het Nederlandsch tijdperk (1816-1819-1821). Er zijn vakken van de groote wegen die alle belang verloren hebben op gebied van verkeer, terwijl zekere buurtwegen echte banen van groot verkeer zijn geworden. In het belang van het degelijk onderhoud der wegen met het drukst verkeer, dient er tot eene nieuwe klasseering overgegaan.

Bij deze gelegenheid kan men zich afvragen of het niet nuttig ware aan de gemeenten het onderhoud van de bedekking der Staatsbanen en der provinciale wegen toe te vertrouwen in den doortocht der groote agglomeraties. De Staat of de provincie zouden, mits een toelage, zich van die opdracht kunnen ontlasten op de groote steden, wier technische diensten doorgaans beschikken over een arbeidspersoneel, dat bij machte is om de soms dringende herstellingen veel vlugger uit te voeren, dan het Beheer van Bruggen en Wegen of de provinciale technische dienst, waarvan het personeel verspreid is over heel de uitgestrektheid van een arrondissement.

Het rechtekken der al te scherpe bochten is een steeds belangrijker wordende factor van de veiligheid van het verkeer.

In dezen gedachtengang moet men zich verheugen over het rechtmaken van de baan Brussel-Antwerpen aan het fort van Waalhem, en het ware wenselijk dat hetzelfde zou geschieden op den weg Antwerpen-Turnhout, ter hoogte van het gedeclasseerde fort I van de omheining.

Wij juichen de geleidelijke afschaffing van de overwegen toe (zou het waar zijn dat men voornemens is er een tusschen Hove en Contich opnieuw in dienst te stellen ?) en wij wenschen dat de Staat eerlang de tolbruggen afkoope, zooals die te Boom over den Rupel, en binnen de steden de veergelden afschaffe, van den eenen oever naar den andere, zooals dit het geval is te Antwerpen voor de aansluiting, over de Schelde, van de twee vakken der baan Rijsel-Breda. Dit laatste punt betreft het Ministerie van Verkeerswezen, doch de brug te Boom, die zelfs niet meer voor een behoorlijke herstelling vatbaar is, moet ten spoedigste door een nieuwe brug over den Rupel worden vervangen, tot voltooiing van de autostrada Brussel-Antwerpen. Deze laatste werd voor 1925 beloofd en aan die belofte mag wel eens worden herinnerd, omdat alleen deze brug drie jaar arbeid vergen zal. Welke maatregelen werden met het oog daarop genomen ?

Hoogst wenschelijk is het dat de bevoegde diensten, voor het seinstelsel op de wegen, zouden streven naar een internationale standardiseering van de seinen van elken aard, in het belang van de veiligheid. Deze eenvormigheid moet ook gelden voor de gemeentewegen, nu dat hun beheer tot de bevoegdheid van het Departement van Openbare Werken behoort. Dit is een weldaad. Sedert den oorlog laat het herstellen der gemeentewegen te wenschen over. De toeneming van het auto-verkeer heeft grooter benutting van al onze wegen, welke zij ook mogen wezen, voor gevolg, zoodat de last van hun onderhoud daardoor verzwaard wordt. Doch het is logisch dat de Staat de plaatselijke besturen ter hulp komt en aan allen de eenvormige

seinen voorschrijft, waarop eenieder met zooveel spanning zit te wachten.

« Tijdens de bespreking heeft de Commissie zich uitgesproken tegen de verlaging van de Staatstoelage tot nog toe bepaald op 50 t. h. voor de buurtwegen, en thans verlaagd tot een maximum van 40 t. h. »

Op het stuk van seinen werd de aandacht uwer Commissie geroepen op de onzekerheid van de rechtspraak ten aanzien van den voorrang van doorrij aan de kruispunten. In Frankrijk heeft een decreet van 31 October 1929 eindelijk den voorrang gegeven aan de voertuigen die « nationale banen » benutten (1).

De Belgische rechtspraak blijft wispelturig en ons Hof van Verbreking, na in zijn arrest van 17 Januari 1927 den voorrang te hebben toegekend aan het voertuig dat van rechts komt, zelfs op een ondergeschikten weg, heeft in den loop van hetzelfde jaar de voorziening verworpen tegen een arrest van het Hof van Beroep te Brussel, dat de tegenovergestelde stelling bepleit. Dergelijke aarzelingen weerspiegelen de al te laksche bewoordingen van artikel 24 van het Koninklijk Besluit van 26 Augustus 1925. Daarin zou moeten worden voorgeschreven dat de voorrang voor het doorrijden van een voertuig dat van rechts komt, enkel geldt op de kruispunten van wegen van denzelfden rang, en het ware voorzichtig, op de kruispunten waar daaromtrent twijfel mocht ontstaan, aan te wijzen welke de hoofd-baan is.

De schoonheid van onze beplante banen lijdt op vele plaatsen tengevolge van nalatigheid bij het vervangen van boomen die oorlog, ouderdom, ziekte of noodweer deden verdwijnen. Op andere plaatsen nog ziet men prachtig loover afwisselen met jonge boomen zonder eenig vooraf bepaald plan. Zouden

(1) Op te merken valt dat in België de bewoordingen « Staatswegen » onjuist zouden zijn voor de groote wegen, waaronder, behalve de Staatsbanen, ook de provinciale banen en spoorwegen voorkomen.

die beplantingen niet beter onder de bevoegdheid van Waters en Bosschen vallen ?

Terwijl bij onze naburen, aan de boomen de meest aandachtige zorg wordt gewijd, zou men ten onzent zeggen dat de boom de vijand is. Weinig ingenieurs of werkleiders bekommeren zich om hun behoud en de aannemers van wegeniswerken gaan er ruw mee om. Soms worden de open plekken aangevuld met het uitschot uit de boomkwekerijen, als men niet totaal vergeet de verdwenen boomen te vervangen. Op de vier en veertig kilometer van de baan Brussel-Antwerpen, is er behoorlijke beplanting op een vak van ternauwernood een paar kilometer (rond Eppegem). Men zou toch de hoogst noodige kredieten op het bijzonder Wegenfonds kunnen nemen. Boomen zijn het mooiste sieraad van de banen. Mooi beplant en overlommerd verhoogen de banen den schoonheidszin van de massa en smukken zij het gelaat van het Vaderland, zoo vaak ontsierd door afschuwelijke reclame-borden, afsluitingen in spoorweg dwarsleggers of in beton, langsheen den weg. Die kon men ten minste de bouwvrije stroken reglementeeren.

Nadruk werd gelegd op een betere verlichting der groote banen die naar de Tentoonstellingen in 1930 leiden. Het drukke nachtverkeer zal op die toegangswegen nog toenemen en, om ongevallen te vermijden, zou men er het gebruik van sterke auto-lichten moeten verbieden. Ondanks den dringenden aard van de zaak, werd door het Departement nog geen enkele maatregel getroffen.

Iedereen weet dat vele vrachtautos of andere dergelijke voertuigen, vooral wanneer zij op volle banden of ijzeren wielen loopen, het maximum-gewicht aanzienlijk overschrijden. Zou men hier en daar geen openbare waag kunnen plaatsen om, desnoods, het vermoedelijk overdreven gewicht na te gaan, vermits bij gemis aan dergelijke toestellen de politie

machteloos is om de bestrating te beschermen ?

* * *

Een lid klaagt over de vertraging die de werken van het weder aanleggen der vaart van Ieper naar den Yzer ondergaat en vraagt dat de betrokken bevolking moge vernemen rond welken tijd deze onderneming zal voltooid zijn. Het wijst insgelijks op de verwaarloozing van het graven eener vaart die de Leie met de Ieperlee zou verbinden. Het heeft den schijn dat deze toestand zooveel als een verzaking is en dat de hervatting en de uitvoering van het werk uitgaven zouden vergen die buiten verhouding staan met het nut der onderneming. Zou het niet passen de onderneming te vereffenen en de aangeworven gronden opnieuw te koop te stellen ?

De gedeclassseerde omheining van Antwerpen.

Op een klacht over de trage ontmanteling der omheining heeft het Departement heel onlangs geantwoord dat de slooping normaal voortgaat en dat in den laatsten tijd geen klachten toe kwamen van de plaatselijke overheden.

De Regeering is echter gehouden, krachtens een dubbele wet, deze van 26 Maart 1906 en deze van 18 Augustus 1907, de slooping van de omheining zonder oponthoud voort te zetten en de gronden over te dragen aan de gemeenten Antwerpen, Berchem en Borgerhout. Het baart eenigszins verwondering de werkeloosheid van de Regeering te hooren billijken door het uitblijven van klachten vanwege de belanghebbenden. Vooreerst, de Regeering heeft eene verbintenis niet alleen tegenover eenige gemeentelijke overheden, doch tegenover geheel het land.

Door haar onverschilligheid hindert zij de normale ontwikkeling van drie gemeenten. Zij is ook oorzaak van de vertraging in het aanleggen der moerriolen van het groote rioolnet van geheel

de Antwerpsche agglomeratie, welke op deze omheining moet aangelegd worden. Zij zou onrechtstreeks de oorzaak kunnen zijn van ernstige besmettingen, want nu is de besmetting van den ondergrond door het afvalwater slechts door lapmiddelen te bestrijden. De vakkundigen hebben er herhaaldelijk op gewezen dat talrijke rioolvakken onder drukkingstaan, dat de heimelijke afloopen vermeerderen en dat zich op verschillende plaatsen van de Antwerpsche omgeving groote vergaarpoelen van vuil water bevinden. Wij willen het Departement van Landsverdediging geen verwijt toesturen daar het zich in den loop van het vorig jaar ernstig heeft ingespannen om tot een akkoord te geraken. De vraag zou een ruimer onderzoek waardig zijn. De vraag zou namelijk moeten opgelost worden of een gedeklasseerde, ontmantelde omheining dit Departement nog aanbelangt. Van het oogenblik dat de gronden niet meer tot strategische doeleinden gebruikt worden, vallen zij dan niet weer in het privaat Staatsdomein? Het schijnt wel van ja, vermits deze gronden opnieuw het voorwerp kunnen uitmaken van burgerlijke of handelsverrichtingen.

Naar onze meening is de stilstand vooral het gevolg van het feit dat drie departementen, zonder het Kabinet van den Eersten Minister meêterekenen, zich met deze vraag bezig houden: het Departement van Landsverdediging, het Departement van Financiën wat betreft het Staatsdomein, en het Departement van Openbare Werken. Deze drie departementen vergeten dat er maar één verantwoordelijke Regeering is. Het ligt

op den weg van den Ministerraad hun geschil op te lossen en den persoon aan te duiden die bevoegd is namens den Staat te onderhandelen.

Weldra zal men dus vijf en twintig jaar tellen dat de achtereenvolgende regeeringen hun verbintenissen niet naleven. Het is te begrijpen dat de gemeenten, klagensmoe, den moed hebben verloren geregeld hun klachten te herhalen.

Men zou zich echter al te gemakkelijk ontmaken van een verplichting wier uitvoering tot zoo talrijke aanmaningen aanleiding heeft gegeven, met er geen rekening mee te houden en zichzelf een eenzijdig satisfecit toe te kennen. Moge deze terugroeping tot de kwestie de schijnrust van het centraal bestuur verschalken.

Voegen wij hier om te sluiten bij dat, zoo het onderzoek eener begrooting in Commissie, gewoonlijk, gelegenheid biedt om kritiek te oefenen, zulks den Senaat niet zal beletten hulde te brengen aan de Regeering voor de ontzaglijke inspanning die zij in zake groote werken heeft aan den dag gelegd.

Mits deze aanmerkingen, stelt uwe Commissie U voor de Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken aan te nemen, zooals zij ons door de Kamer der Volksvertegenwoordigers wordt overgemaakt.

Dit verslag werd met 5 tegen 4 stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. LEBON.

De Voorzitter,
Baron BOËL.