(N° 107.)

SÉNAT DE BELGIQUE

RÉUNION DU 5 AOUT 1913

Rapport de la Commission de l'Agriculture et des Travaux publics, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics pour l'exercice 1913 (services des travaux publics).

(*Voir les n*^{os} 4, XIII, 119, 203, 241, 309, 311, 337, 339, 346 *et* 349, *session de* 1912-1913, *de la Chambre des Représentants ; — 104, même session, du Sénat.*)

Présents : MM. A. VERCRUYSSE, Président-Rapporteur ; le comte T'KINT DE ROODENBEKE, COPPIETERS, DE KERCHOVE D'OUSSELGHEM, le baron DELLA FAILLE D'HUYSSE, NEUMAN, le baron VAN DER BRUGGEN.

MESSIEURS,

Le Projet de Budget présenté au Sénat pour les dépenses ordinaires des services des travaux publics pour 1913, amendé par le Gouvernement, s'élève à 19,303,650 francs, alors que celui de 1912 ne s'élevait qu'à 16,259,458 francs.

Le Projet de Budget pour les dépenses exceptionnelles se monte à 6,083,900 francs, tandis que celui de 1912 se montait à 1,559,500 francs.

Il y a donc pour l'ensemble des dépenses une augmentation de 6,968,598 francs.

La Chambre, à la suite d'une interpellation, s'est particulièrement occupée du perfectionnement de notre outillage économique et de l'amélioration de nos voies navigables.

Depuis plusieurs années, le Sénat a recommandé cette question à la sollicitude du Gouvernement.

L'honorable Ministre a dit que le problème à résoudre consiste à transporter les hommes et les choses le plus rapidement, le plus économiquement et avec le plus de sécurité possible. Sans doute, mais quand on compare la situation des chemins de fer, des vicinaux et des voies navigables, cette situation est loin d'être la même.

Tout le monde voit les immenses travaux effectués au chemin de fer : relèvement des voies, nouvelles extensions de toute nature.

Tout le monde aussi est témoin du ralentissement de la construction des lignes vicinales, de la difficulté, dans les circonstances actuelles, du placement de leurs obligations et des efforts de beaucoup d'exploitants pour arriver à un résultat favorable.

Enfin on est généralement d'avis, qu'à part les grandes voies maritimes, les autres voies navigables ne sont pas outillées, soignées, exploitées avec l'intensité qu'elles méritent, ce qui leur permettrait de dégager les chemins de fer et les lignes vicinales des poids lourds qui les gênent.

Une fois de plus votre Commission recommande le perfectionnement des voies navigables moyennes à la sollicitude du Gouvernement.

Un membre préconise d'une façon générale la décentralisation de l'Administration des travaux publics. Les ingénieurs de province, étant sur place, sont ceux qui connaissent les travaux de la façon la plus pratique, et cependant leurs rapports, leurs projets, sont corrigés, réformés par d'autres ingénieurs qui sont plutôt des théoriciens. A quoi sert, disent les premiers, de soigner ces rapports, ces projets, que nous savons d'avance devoir être réformés? De là un découragement qui ne profite pas au pays.

D'autre part, il règne dans cette Administration un système de paperasserie outré. On demande au personnel une quantité de rapports, à tel point que les ingénieurs ne peuvent plus faire d'autre besogne.

Le même membre se demande s'il n'y a pas lieu de renforcer les connaissances des surveillants des ponts et chaussées, en créant pour eux une école professionnelle. Ce sont souvent d'anciens sous-officiers qui manquent d'instruction spéciale, de méthode, et ne jouissent que d'un salaire minime qui les met à la disposition des entrepreneurs.

S'ils étaient plus instruits et mieux payés, ils rendraient à l'Administration d'autres services que ceux qu'elle en reçoit actuellement.

Un autre membre fait remarquer à propos des routes, qu'on ne fait pas de choix assez judicieux entre celles qui peuvent être empierrées et celles qui doivent être pavées.

Une route sur laquelle passent cent tonnes et cent automobiles par jour doit être pavée, sinon l'entretien devient hors de proportion.

En France on fait une statistique tous les dix ans; en Belgique la dernière date de 1908, mais les résultats ne sont pas connus.

Pourquoi ne les publie-t-on pas?

Pour faire une bonne route, on devrait mieux étudier le terrain. Une route peut s'étendre sur des terrains de différentes natures et chaque terrain doit avoir ses moyens propres.

Pour conserver une bonne route, on devrait insister sur un maximum de charge pour les chariots et un minimum de largeur de jantes.

On s'est plaint du salaire peu élevé des paveurs; mais il paraît qu'on s'est mis d'accord pour donner dans tout le pays un salaire uniforme et raisonnable.

D'autres remarques, visant plutôt le budget des recettes et dépenses extraordinaires, y seront reproduites.

Le Budget de l'Agriculture et des Travaux publics a été adopté, à la Chambre, par 83 voix contre 27 et 2 abstentions. Votre Commission, Messieurs, à l'unanimité, vous en propose aussi l'adoption.

Le Président-Rapporteur,
A. VERCRUYSSE.