

(A)

(N° 43.)

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 20 MARS 1914

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 1914 (services des Travaux publics).

(Voir les n^{os} 4, XIII, 106 et 151, session de 1913-1914, de la Chambre des Représentants; — 33, même session, du Sénat.)

Présents : MM. A. VERCROYSE, Président-Rapporteur; le comte T'KINT DE Roodenbeke, Coppieters, de Kerchove d'Ousselghem, le baron de Kerchove d'Enaerde et le baron della Faille d'Huyse.

MESSIEURS,

Le Projet de Budget présenté au Sénat pour les dépenses ordinaires des services des travaux publics pour 1914, amendé par le Gouvernement, s'élève à 20,232,000 francs, alors que celui de l'année 1913 se montait à 19,303,650 francs.

Le Projet de Budget pour les Dépenses exceptionnelles s'élève à 2,024,000 francs, tandis que celui de 1913 se montait à 6,083,900 francs.

Il y a donc, pour l'ensemble des dépenses, une diminution de 3,131,550 francs, provenant notamment de la suppression des trois crédits du précédent budget (à savoir : 1° Honoraires et frais de déplacement des avocats du Département ; 2° Frais de route et de séjour des fonctionnaires, employés et gens de service de l'Administration centrale), qui ont été réunis aux crédits similaires des services de l'Agriculture ; et de la suppression des crédits du même budget pour le casernement militaire et le casernement de la gendarmerie.

Dans le rapport de la Section centrale à la Chambre, deux questions ont été posées au Gouvernement à propos des travaux à exécuter à Gand.

La première a trait à la cale sèche qui est hors d'usage et qu'il faut réparer ou reconstruire.

La réponse a été : « Les travaux d'étanchement au radier de la petite cale sèche du port de Gand ont donné un résultat partiel. Mon Département examine en ce moment le meilleur moyen de compléter ces travaux. »

Cette réponse paraît insuffisante : la question consiste précisément à savoir combien de temps le Département estime devoir examiner encore les moyens de parer à la situation et combien de temps le port de Gand sera ainsi privé d'un instrument aussi nécessaire qu'une cale sèche.

La deuxième question se rapporte à des concessions de tramways.

La Société des Tramways électriques de Gand s'est mise d'accord avec l'administration communale pour compléter son réseau de voies ferrées. Cinq demandes en concession, adressées au Gouvernement en 1912, sont encore en souffrance. Il en résulte un préjudice considérable pour les habitants de cette ville. La Section centrale désire savoir quand les concessions seront accordées, notamment celle qui concerne le quartier d'Akkerghem ?

La réponse a été : « Les trois premières demandes sont soumises à l'avis des diverses administrations intéressées. Dès que mon Département sera en possession de ces avis, il statuera. »

De nouveau, cette réponse est bien sommaire. L'une des demandes a été faite le 12 janvier 1912, d'autres en octobre ou novembre de la même année. On se demanderait quelles sont les administrations qui ont besoin de deux ans pour donner un avis sur le prolongement d'une ligne de tramways dans l'intérieur d'une ville ?

Heureusement est arrivée la nouvelle que M. le Ministre a assuré à la délégation du Comité de défense des intérêts d'Akkerghem, que l'approbation de la concession est soumise à une modification accessoire du cahier des charges et qu'elle sera immédiatement présentée à la signature du Roi ; de plus, qu'il mettra tout en œuvre pour que les travaux du pont du Romarin soient entamés dès le mois d'avril prochain.

Il ne reste qu'à remercier M. le Ministre et à recommander à sa bienveillance les autres travaux, tout aussi urgents, de la ville de Gand.

La question de la réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées a retenu l'attention de la Chambre. Un membre de notre Commission regrette que M. le Ministre n'ait pas répondu d'une façon plus claire aux questions posées. Il n'a indiqué ni le texte ni les règles générales de la réforme. Les ingénieurs sont inquiets. Ils se demandent, par exemple, s'ils ne bénéficieront plus des frais de déplacement et de bureau qui, ce n'est un secret pour personne, leur permettent de faire des économies et constituent une augmentation d'appointements.

Le membre estime qu'une trop grande centralisation est une erreur. Si les jeunes ingénieurs doivent travailler sur les ordres immédiats de l'ingénieur en chef, ils abandonneront toute initiative pour suivre l'impulsion d'un homme d'âge, dont le rôle est d'administrer plutôt que d'exécuter.

Les conducteurs sont satisfaits : on les a relevés dans leur dignité et dans leurs émoluments. Cependant ils attendent que le nouveau barème soit appliqué et demandent s'il est vrai qu'il est ainsi fait que le maximum de 7,200 francs ne recevra d'application qu'à une époque éloignée.

Une réforme est à faire pour la classe intéressante des surveillants, qui sont en rapports directs avec les entrepreneurs. Il est à éviter qu'ils ne deviennent leurs agents, au lieu d'être ceux du Gouvernement. Ne pourrait-on pas les relever aussi, en leur donnant une meilleure instruction professionnelle ? Un cours spécial joint à une école professionnelle les préparerait à tout ce que doit savoir un bon réceptionnaire.

Le minimum de salaire est appliqué de façon fantaisiste dans les cahiers des charges.

On y stipule encore des salaires de fr. 0-25 par heure, alors que dans d'autres cahiers des charges ce taux est porté à fr. 0-30, 0-35 et même fr. 0-45. Ces inégalités sont difficiles à justifier.

Un membre se joint au membre de la Chambre qui a demandé la construction d'une nouvelle écluse à Terneuzen. Il s'effraie de la situation au port de Gand, si les écluses actuelles venaient à manquer. Il revient sur la question de la cale sèche et estime qu'il ne faudrait pas en construire une nouvelle, mais élargir celle qui existe et la porter de 13 à 18 mètres de largeur. Il paraît que les plans existent et qu'on pourrait les exécuter à bref délai.

Il demande quand le canal de Terneuzen sera enfin achevé. Il doit encore être élargi, approfondi; des quais doivent être reconstruits, etc.

Il désire avoir des nouvelles de l'annexion à la ville de Gand du terrain situé entre l'ancien canal et la nouvelle dérivation aux abords du pont de Langerbrugge. Il y a des années que cette question est en voie de négociations.

Un membre parle du canal de Gand à Bruges et rappelle que le Gouvernement avait un programme nettement déterminé avec une dépense indiquée de 10 millions. Il en a dépensé seulement 4 et il reste dix ponts à construire ou à reconstruire. Il y a des expropriations faites, à Hansbeke notamment, depuis cinq ans, et qui restent absolument improductives. Il demande quand aura lieu l'achèvement.

La construction de la cale sèche d'Ostende a fait l'objet d'une adjudication restreinte en 1904. On avait prévu les largeurs nécessaires pour des malles à aubes. Plus tard, l'Administration a changé d'avis et la cale sèche doit servir pour des malles à turbines. Les soumissionnaires de 1904 ont reçu la promesse formelle d'être appelés à une adjudication restreinte des travaux définitifs. Ils pourraient bien finir par demander des indemnités à l'État.

Un membre a parlé des travaux de la Meuse. Ce beau fleuve, qui sait si puissamment déborder en hiver, n'a que 1^m10 d'eau en été. Il s'agirait de le canaliser, de l'approfondir, d'y construire des écluses et des dérivation entre Liège et Visé, de manière à obtenir 2^m60 de tirant d'eau. Sur le fleuve canalisé s'embrancherait un nouveau canal de Liège à Anvers.

Des études très sérieuses ont été faites par une Commission hollandobelge en vue de la canalisation de la Meuse mitoyenne pour raccorder Liège au port de Rotterdam. On a examiné aussi la possibilité de relier Liège à Bruxelles par les canaux brabançons.

Où en sont toutes ces études ? Si la navigation intérieure était ainsi améliorée, ce serait le meilleur moyen de soulager les transports par rail qui, à certains moments, sont si encombrés.

Un membre demande où en sont les travaux de la Lys entre Gand et Courtrai, et ceux de la Lys à l'Yperlée (arrêtés en attendant une solution) et ceux du canal de Charleroi? Y a-t-il une décision pour la traversée de Bruxelles? Que fera-t-on du bassin de Bruxelles à Clabecq?

Il est parlé aussi du port de Zeebrugge. Les sondages démontrent une situation effrayante. Là où il faut 11 mètres de profondeur, il y a 6^m30; ailleurs, où 9 mètres sont exigés, il y en a 5.50. L'entrée du chenal d'accès est rétrécie d'une façon considérable.

On finira sans doute par entretenir une passe pour que les navires puissent se rendre à Bruges et on abandonnera le reste.

Un membre demande où en est le travail de la Commission chargée d'examiner le projet tendant à transformer la Dendre canalisée en rivière à marée jusqu'à Alost. Il renouvelle la demande de la reprise par l'État de l'exploitation de la Dendre canalisée. Par suite de l'élévation excessive du plan d'eau, les riverains sont toujours menacés d'inondation. Plusieurs ruptures de digues viennent encore de se produire, occasionnant des dégâts considérables.

A propos des routes, un membre préconise la reprise par l'État de certaines routes communales qui se dirigent vers les gares de chemins de fer et dont le trafic intense occasionne aux communes un entretien extraordinaire. Il cite la route de Loochristy à la gare de ce nom et rapporte qu'en 1903, il n'y avait que 1,620 wagons chargés ou déchargés à cette gare, tandis qu'il y en a eu 3,025 en 1913. Ce qui établit une circulation qui n'est plus en rapport avec la qualité et la largeur du pavé qui la dessert.

Plusieurs des questions traitées dans ce rapport touchent au Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires, mais il est difficile de séparer complètement les deux budgets et, l'habitude étant prise, on simplifie le second en s'occupant de certaines questions au premier.

Un membre fait remarquer combien on pourrait économiser sur les moments du Sénat par le travail en Commissions, si celles-ci étaient fréquentées. Il émet l'idée d'y voir assister un fonctionnaire du Département, qui répondrait aux questions, ou tout au moins prendrait note pour y faire répondre aussitôt que possible. Il cite l'exemple du rapporteur de la loi sur les sociétés qui s'est fait utilement aider par un secrétaire compétent. Cette remarque a semblé digne d'être reproduite.

Le Budget de l'Agriculture et des Travaux publics a été adopté à la Chambre par 90 voix contre 58 et 2 abstentions.

Votre Commission, Messieurs, vous en propose aussi l'adoption.

Le Président-Rapporteur,
A. VERCRUYSE.