

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 28 JUILLET 1911.

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 1911 (Services des Travaux publics).

(Voir les nos 4, XIII, 194, 213, 222, 236, 241, 249, session de 1910-1911, de la Chambre des Représentants; — 106, même session, du Sénat.)

Présents : MM. A. VERCRUYSSÉ, Président-Rapporteur ; le Comte T^r KINT DE ROODENBEKE, DE LANIER, COPPIETERS, le Baron DE KERCHOVE D'EXAERDE, le Baron DELLA FAILLE D'HUYSSÉ et MERTENS.

MESSIEURS,

Votre Commission a décidé que deux rapports vous seraient présentés, l'un pour les Services de l'Agriculture, l'autre pour les Services des Travaux publics. C'est le second rapport que nous avons l'honneur de vous soumettre.

Le Projet de Budget pour les dépenses ordinaires des Services des Travaux publics pour 1911, amendé par le Gouvernement, s'élève à 16,628,732 francs, alors que celui de 1910 ne s'élevait qu'à 16,578,732 francs. Il y a donc une augmentation de 50,000 francs.

Le Projet de Budget pour les dépenses exceptionnelles se monte à 1,316,582 francs, tandis que celui de 1910 se montait à 1.388,000 francs, soit une diminution de 71,418 francs.

La Section centrale de la Chambre a posé 23 questions, auxquelles M. le Ministre a répondu. Plusieurs de ces questions ont rapport au régime des eaux : achèvement des travaux de la Dendre, de la Dyle, du canal du Centre, etc. D'autre part, nous avons été saisis d'un rapport de la Chambre de commerce d'Anvers demandant l'achèvement du réseau de nos voies navigables intérieures.

Un membre insiste sur le parti que le commerce et l'industrie pourraient tirer de nos rivières et canaux améliorés. Le transport par eau est celui qui convient le mieux aux matières pondéreuses. Il devrait être l'adjuvant du transport par rail, réservé aux matières plus légères. Les deux modes devraient se compléter mutuellement.

La Commission recommande cette question à la sollicitude du Gouvernement.

Un membre fait remarquer la différence qu'il y a en général entre les travaux militaires et les travaux civils quant à la promptitude de l'exécution. Certains travaux publics traînent d'une façon déplorable, alors que trente forts ont été construits en peu de temps. Il ne voit pas le motif de cette différence.

Un membre appelle l'attention du Gouvernement sur l'opportunité qu'il y aurait d'organiser un Conseil d'arbitrage pour les conflits qui s'élèvent dans l'interprétation des cahiers des charges et dans l'exécution des travaux.

Le même membre fait remarquer que le mode de paiement actuellement en usage pour les travaux publics donne lieu à des difficultés, au favoritisme et à des injustices. Il en demande la réforme.

Un membre signale le danger de certains passages d'eau sur l'Escaut. L'entrepreneur des travaux doit livrer le matériel et le bateau de passage. A certains moments ce bateau de construction légère est surchargé d'ouvriers voulant passer tous à la même heure : des malheurs sont à craindre. Le Gouvernement ne pourrait-il en semblables circonstances fournir lui-même le bateau ou exiger que le matériel tout entier soit approprié à l'importance de l'entreprise ?

Un membre demande à poser les questions suivantes :

« Quel est le montant total de la dépense prévue pour la construction complètement parachevée du Gouvernement provincial à Bruges ?

» Quel est le montant de la somme engagée aujourd'hui ?

» Que reste-t-il disponible sur cette somme ?

» Quand estime-t-on que les bâtiments parachevés pourront être livrés à leur destination ?

» Quels sont les motifs pour lesquels on retarde si mal à propos la mise en œuvre de la construction du bâtiment qui est à édifier entre celui qui se fait et les bâtiments existants ?

» Quand estime-t-on pouvoir entamer les travaux ?

» Le tout traîne d'ailleurs lamentablement, alors qu'ailleurs, à Gand-Saint-Pierre, par exemple, on voit la formidable construction de la gare avancer à grands pas. »

Le Gouvernement a répondu :

« Si l'on envisage uniquement le parachèvement du Gouvernement provincial de Bruges, une dépense de 800,000 francs, d'après l'Architecte Buyck, sera encore nécessaire pour l'aile nord restant à construire.

» Si, au contraire, on vise tant le parachèvement du Gouvernement provincial que de l'hôtel pour M. le Gouverneur, la dépense sera de 1,800,000 francs, dont 1,000,000 pour l'hôtel du Gouverneur, d'après la déclaration de M. l'Architecte Coomans.

» Le montant de la somme engagée actuellement pour l'hôtel du Gouvernement provincial (les deux édifices) s'élève à 250,000 francs. Pour le budget ordinaire (dépenses exceptionnelles de 1911), une seule entreprise est en cours, celle des fondations de l'hôtel du Gouverneur ; elle conduira

à dépenser en 1911 la somme de 95,000 francs environ. Une somme de 155,000 francs restera donc disponible à la fin de 1911 et sera annulée.

» Le projet des fondations de l'aile nord du Gouvernement provincial est dressé ; la dépense en est évaluée à 75,000 francs.

» Il n'est pas possible de fixer la date à laquelle ces bâtiments seront livrés à leur destination ; d'après la déclaration de MM. les Architectes Coomans et Buyck, les projets des dits édifices seront prochainement envoyés au Département.

» Le bâtiment restant à élever entre celui qui est en construction et les bâtiments existants est l'aile nord du Gouvernement provincial.

» Le projet était confié à MM. les Architectes de la Censerie et Buyck ; le premier est décédé et le travail a été remis au second, qui n'a fourni le projet des fondations que depuis peu de temps.

» Ce projet est celui visé ci-dessus et le coût en est évalué à 75,000 francs.

» Après l'achèvement des fondations de l'hôtel du Gouverneur en cours et de l'aile nord du Gouvernement provincial, rien ne s'opposera à la mise en adjudication publique des travaux de reconstruction proprement dite. »

Le Budget de l'Agriculture et des Travaux publics a été adopté à la Chambre sans discussion.

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

Le Président-Rapporteur,
A. VERCRUYSSÉ.