

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 16 AVRIL 1912.

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 1912 (Services des Travaux publics).

(Voir les n^{os} 4, XIII, 100, 105, 118, 138, 149, session de 1911-1912, de la Chambre des Représentants: — 46, même session, du Sénat.)

Présents: MM. A. VERCRUYSE, Président-Rapporteur; le Comte T'KINT DE ROODENBEKE, DE LANIER, COPPIETERS, le Baron DE KERCHOVE D'EXAERDE, le Baron DELLA FAILLE D'HUYSE, MERTENS, VANDERBORGHET et VAN DER MOLEN.

MESSIEURS,

Le Projet de Budget présenté au Sénat pour les dépenses ordinaires des Services des Travaux publics pour 1912, amendé par le Gouvernement, s'élève à 16,459,432 francs, alors que celui de 1911 s'élevait à 16,628,732 francs. Il y a donc une diminution de 169,300 francs.

Le Projet de Budget pour les Dépenses exceptionnelles se monte à 1,559,500 francs, tandis que celui de 1911 se montait à 1,316,582 francs, en augmentation de 242,918 francs.

Pour l'ensemble des dépenses, il y a donc une augmentation de 73,618 francs.

A la Chambre on s'est occupé particulièrement de la navigation intérieure de la Belgique et des améliorations à apporter à l'entretien des rivières et canaux. Déjà l'année dernière, la Commission du Sénat avait recommandé cette question à l'honorable Ministre, insistant sur la nécessité d'alléger les transports par chemin de fer en confiant les transports les plus pondéreux à la navigation.

C'est pour l'entretien et l'amélioration des canaux et rivières que le Gouvernement a majoré de 220,000 francs le service hydraulique.

La Chambre s'est encore occupée des améliorations à apporter aux routes et, notamment, de la nécessité de trouver un bon moyen d'éviter la poussière soulevée par les automobiles.

La Section centrale avait trouvé que les crédits demandés pour l'amélioration du Rupel, de la Dyle et de la Lys étaient insuffisants; l'honorable Ministre a pu lui répondre que ces crédits suffisaient pour les travaux en cours.

Un membre rappelle une observation qu'il a faite l'année dernière à propos du mode de paiement en usage pour les travaux publics. Quand un travail est achevé, c'est l'ingénieur qui détermine le montant du paiement à faire. L'entrepreneur présente son état, qui est accepté, mais sans fixation de date; de sorte que l'entrepreneur ne peut compter sur une époque fixe de paiement, alors que lui-même doit faire face à des échéances commerciales déterminées.

Ce membre demande que ces paiements soient mensuels, comme cela se pratique en France, à la Société Nationale des Vicinaux, à l'Exposition de Gand, etc. On pourrait se demander si le paiement mensuel n'enlève pas une partie de la garantie de l'Etat; mais, en général, le cautionnement est une garantie suffisante.

La Fédération des entrepreneurs a fait une démarche qui n'a pas abouti.

Le membre recommande vivement cette question à la bienveillance de M. le Ministre.

Il appelle aussi l'attention de l'honorable Ministre sur le pavage des routes. En ce moment, on fait beaucoup d'adjudications pour le pavage des routes et les carrières sont débordées; c'est au point qu'on finira par devoir faire appel à la concurrence suédoise.

Le premier motif de cette situation réside dans l'absence de renseignements donnés aux carrières. Si on les prévenait que, dans le courant de l'année, il y aurait approximativement tel nombre de pavés à fournir, les carrières pourraient prendre leurs mesures en conséquence.

Le second motif résulte du fait que l'on impose toujours l'emploi du même type de pierres, alors que les carrières produisent naturellement différents types. N'y aurait-il pas lieu de varier la demande des types d'après la nature des pierres et l'emploi auquel elles doivent servir?

Un membre voudrait la réorganisation du personnel des Ponts et Chaussées. Cette réorganisation tendrait à la décentralisation. Autrefois, c'étaient les ingénieurs de la localité où devait se faire le travail qui en achevaient les études; parfois un seul ingénieur en assumait la responsabilité. Ce mode a été changé et maintenant tout travail est non seulement soumis à la Direction générale, mais en revient invariablement réformé. A quoi bon soigner nos projets, disent leurs auteurs, puisqu'ils doivent quand même être corrigés. Le découragement règne, on se renvoie les responsabilités les uns aux autres et l'organisation en souffre. Il faut décentraliser. L'ingénieur de la localité est le plus souvent le plus capable d'étudier et de mener un projet à bonne fin; pourquoi ne pas lui laisser la responsabilité et le mérite de son œuvre?

Un membre demande s'il ne conviendrait pas que le système des paiements mensuels, dont il a été parlé plus haut, soit appliqué aux relations

du Gouvernement avec les Provinces et les Communes. Quel avantage ce serait pour celles-ci de pouvoir compter à époque fixe sur les paiements qui leur sont dus.

Le Budget de l'Agriculture et des Travaux publics a été adopté à la Chambre par 73 voix contre 40 et 10 abstentions. Votre Commission, Messieurs, par 5 voix contre 1 et 3 abstentions, vous en propose aussi l'adoption.

Le Président-Rapporteur,
A. VERCRUYSSÉ.