

SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 27 MAI 1909.

Rapport de la Commission des Travaux publics, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1909.

(Voir les n^{os} 4, 80 et 146, session de 1908-1909, de la Chambre des
Représentants; — 57, même session, du Sénat.)

Présents : MM. Astère VERCRUYSE, Président-Rapporteur; COPPIETERS,
le Baron DE KERCHOVE D'EXAERDE, DE LANIER, le Comte DE SMET DE
NAEYER, VANDERBORGHT et VAN DER MOLEN.

MESSIEURS,

Le Projet de Budget des Travaux publics pour 1909, présenté à la
Chambre des Représentants, se montait à 17,906,482 francs contre, en
1908, 18,472,532 francs, soit une diminution de 566,050 francs.

Néanmoins, les dépenses ordinaires se chiffraient par une augmentation
de 178,950 francs, justifiée *pour l'Administration centrale*, par des
augmentations de traitement aux fonctionnaires, des frais de route et
une charge temporaire pour le mobilier; *pour l'Administration des Ponts
et Chaussées*, par l'achèvement des mesures nécessitées par l'accroisse-
ment de la tâche de cette Administration et le renforcement de ce corps
en vue de mieux assurer l'inspection générale.

C'est dans les dépenses exceptionnelles que se trouve la diminution
indiquée et elle a sa raison d'être dans l'achèvement de certains travaux
à l'Escaut, à la Lys, à la Sambre, etc.

Un amendement proposant d'élever à 7,500,000 francs le crédit de
7,000,000 de francs demandé à l'article 7 (traitements des cantonniers. —
Minimum de salaire des ouvriers occupés à l'entretien des routes), n'a
pas été adopté par la Chambre. Par contre, l'amendement du Gouvernement
proposant un article 36 allouant un crédit de 11,077 francs pour la
restauration de l'ancien château des comtes de Flandre, à Gand, a été voté.

Ce qui porte le chiffre du budget présenté au Sénat à 17,917,559 francs.

Différentes questions ont été adressées par la Chambre au Gouvernement sur des objets dont quelques-uns ont été réalisés depuis. Ainsi, l'une de ces questions avait rapport à l'achèvement des travaux du canal de la Lys à l'Yperlée. Or, l'adjudication de ces travaux est fixée au 18 septembre prochain. C'est une adjudication faite par voie de concours avec une prime de 25,000 francs. Il s'agit donc de présenter un projet parfaitement étudié et complet dont le coût est estimé à près de 2,000,000 de francs.

Une autre question avait trait au château des Comtes ; l'honorable Ministre a demandé un nouveau subside et a déclaré qu'il allouerait les sommes nécessaires à son achèvement.

On a demandé aussi que le Gouvernement publie un tableau annuel des travaux de voirie ; l'honorable Ministre a promis de le joindre au budget des recettes et dépenses extraordinaires.

Un membre signale à la Commission l'irrégularité qui règne dans la fixation du minimum de salaire dans les entreprises publiques, minimum qui est généralement trop bas et qui donne lieu à des abus. Il voudrait que ce minimum fût établi par les Conseils de l'Industrie et du Travail.

Il demande à poser au Gouvernement une 1^{re} question :

Quelle est la manière dont, dans les différentes régions, le minimum de salaire est inscrit dans le cahier des charges ?

N'est-il pas désirable de prendre certaines précautions en faveur des demi-ouvriers et des ouvriers d'un certain âge ?

RÉPONSE.

Le taux des salaires renseignés dans les cahiers des charges dressés par l'Administration des Ponts et Chaussées doivent, aux termes des instructions données par mon Département, être réglés d'après les salaires *normaux* de la région dans laquelle s'exécutent les travaux projetés.

Ils doivent être établis après que les services d'exécution ont recueilli des renseignements près des syndicats patronaux et ouvriers des régions intéressées.

Mon Département recommande d'une manière toute spéciale à ses chefs de service de ne fixer les minima de salaire qu'après s'être entourés de tous les éléments les plus complets afin de se rapprocher autant que possible du salaire *normal* de la région — le seul qui tient réellement compte de tous les facteurs d'ordre économique ou technique déterminant les salaires vrais.

J'ajoute que ces minima sont augmentés de 25 p. c. pour tout travail effectué en dehors des heures habituelles, y compris les jours fériés, en cas d'urgence ou de nécessité absolue.

Jamais il n'est entré dans les intentions de mon Département d'obtenir des rabais sur les marchés qu'il contracte, en exploitant les salaires ouvriers. Il désire au contraire que ces salaires soient aussi équitables que possible. Il est, du reste, de l'intérêt général et de l'intérêt de l'État en particulier que les travailleurs soient bien rémunérés, que la journée de travail ne soit pas trop prolongée et que toutes les mesures d'hygiène

et de préservation des ouvriers soient prises dans la mesure du possible sur les chantiers des travaux publics.

Mais il convient aussi de signaler que les forts salaires minima ont l'inconvénient de faire écarter les ouvriers médiocres, impotents, atteints par l'âge, impuissants en un mot à fournir un travail en rapport avec les taux des salaires à payer par les entrepreneurs.

Pour atténuer les conséquences de cette loi des salaires, toutes les corporations ouvrières ont été fractionnées et subdivisées en ouvriers — apprentis — manœuvres, les apprentis correspondant pour certains corps de métier aux demi-ouvriers — ce qui permet d'embrigader sous cette rubrique les ouvriers moins capables ou médiocres et qui, sans cette disposition transactionnelle, ne sauraient trouver à s'occuper.

L'Administration veille autant que possible à la stricte observation du paiement des salaires.

A cet effet, tous les cahiers des charges reproduisent les dispositions ci-après :

« *Affichage du bordereau.* — Le bordereau des salaires est affiché sur les chantiers par les soins et aux frais de l'entrepreneur, dans la forme et aux endroits à déterminer par l'Administration. »

Contrôle du paiement des salaires. — L'entrepreneur remettra, à chaque ouvrier qu'il engagera, un bulletin spécial portant le paraphe de l'entrepreneur ou de son délégué et contenant :

- a) les nom et prénoms de l'ouvrier ;
- b) son domicile ou sa résidence ;
- c) la nature du travail auquel il va être occupé ;
- d) la catégorie dans laquelle l'ouvrier est rangé (ouvrier, apprenti, manœuvre) ;
- e) le taux du salaire extrait du bordereau ;
- f) une colonne pour le nombre de journées ou d'heures de travail à venir ;
- g) une colonne pour les dates du paiement.

Pénalités. — S'il est constaté qu'un ouvrier a été payé à un taux inférieur à celui fixé au bordereau, l'entrepreneur est mis en demeure de s'acquitter immédiatement de ce qui reste dû à l'ouvrier.

L'infraction commise fait l'objet d'un procès-verbal qui est signifié dans la forme ordinaire.

Le procès-verbal sera suivi, s'il y a lieu, d'un avertissement adressé par lettre recommandée à l'entrepreneur.

Si ce dernier n'obtempère pas à l'avertissement de l'administration, deux fois répété, il sera, suivant la gravité des cas, exclu temporairement ou définitivement des adjudications de l'État.

Une 2^e question :

En vue de la future Exposition universelle de Gand, ne conviendrait-il pas : 1° D'achever le plus vite possible la restauration de l'ancien château des Comtes ; 2° D'adjuger immédiatement les travaux de sculpture du Palais de Justice ?

La ville de Gand, à l'occasion de cette exposition, compte achever sa toilette comme l'ont fait en semblable circonstance les villes de Liège et d'Anvers. Elle ne doute pas que le Gouvernement lui prêterait son concours en achevant la construction ou l'ornementation des monuments qui dépendent de ses subsides.

RÉPONSE.

1° Actuellement on étudie le dernier projet de restauration partielle du château des Comtes, à Gand, qui doit achever l'œuvre.

Cette étude exigera un certain temps et le projet ne pourra être mis à exécution qu'en 1910 ;

2° La question de la décoration sculpturale extérieure du Palais de Justice de Gand est à l'étude. Elle recevra une solution dans le courant de cette année. Les ressources nécessaires pourront être sollicitées au prochain budget.

A propos de la question de l'Espierre, un membre ayant remarqué que les eaux polluées se clarifiaient au contact de l'oxygène de l'air, suggère l'idée de créer en amont d'Audenarde un bassin qui aiderait puissamment à cette épuration et dont on pourrait aisément draguer les dépôts.

Une question est posée au Gouvernement :

Pourquoi, conformément à la demande faite par la Chambre de commerce de Gand, ne ferait-on pas un concours pour trouver le remède à la situation de l'Espierre ?

Subsidiairement il conviendrait de tenir la main à ce que le règlement soit strictement observé pour tous les cours d'eau.

RÉPONSE.

Il appartient au gouvernement français de porter remède à la situation causée par la pollution des eaux de l'Espierres.

La Belgique ne peut qu'insister auprès de ce gouvernement pour qu'il remplisse les obligations qui lui incombent.

Je tiens la main à ce que, dans la mesure du possible, les règlements en vigueur soient strictement exécutés dans les cours d'eau navigables et flottables, les seuls qui relèvent de mon Département.

Un membre fait remarquer que la réponse de M. le Ministre au sujet de l'achèvement du canal de Gand à Bruges est insuffisante. Il y a cependant grand intérêt à cet achèvement, notamment pour permettre l'arrivée des bateaux du Rhin.

La navigation belge dépend particulièrement du bon régime des canaux de Gand à Bruges, de la Campine et de Charleroi.

La question suivante a été posée au Gouvernement :

Une Société est sur le point de se former pour le transport des charbons du bassin de la Ruhr vers Zeebrugge avec du minerai comme fret de retour par des bateaux rhénans de 1,000 tonnes, de 9 mètres de largeur, qui demandent 2^m20 de tirant d'eau dans le canal de Bruges à Gand, sinon elle passera au port de Rotterdam.

Actuellement le transport se fait par Flessingue au détriment de notre pays ! Le contrat serait de cinq ans à raison de 250,000 tonnes par an et représente un droit de navigation annuel depuis la frontière hollandaise (Sas de Gand) jusqu'à l'entrée du canal maritime de Bruges, de 92,000 francs par an, soit 460,000 francs en cinq ans.

Le règlement du canal ne prévoit que 2 mètres de tirant d'eau; les dragages devraient se faire de toute urgence entre Saint-Georges et Schipdonck. Un cahier des charges a été approuvé il y a déjà quelques jours par le Ministre. Si ce travail n'est pas décidé à très courte échéance, on me dit quatre à cinq jours, cette affaire sera perdue pour l'État et pour tous les intérêts en cause.

N'y aurait-il pas lieu de s'en occuper immédiatement ?

RÉPONSE.

L'adjudication des travaux de dragage à effectuer dans le canal de Gand à Bruges, entre Schipdonck et le pont Saint-Georges, sera annoncée au *Moniteur* du 1^{er} juin comme devant avoir lieu le 2 juillet prochain.

On pose au Gouvernement la question suivante :

Quelles sont les intentions du Gouvernement pour l'achèvement du canal de Charleroi ? Quel est son programme en ce qui concerne la dimension des écluses entre Hal et Bruxelles ?

RÉPONSE.

Les travaux d'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles sont terminés entre la Sambre et Arquennes ; ils sont en cours d'exécution entre Arquennes et Clabecq ; l'amélioration de la partie aval de cette voie navigable se poursuivra à mesure de l'achèvement des études définitives, lesquelles sont poussées très activement.

La question relative aux dimensions utiles à donner aux écluses à construire entre Hal et Bruxelles est à l'étude.

Autre question :

Quels sont les intentions et le programme du Gouvernement quant à la rectification de la Meuse en aval de Liège ?

RÉPONSE.

Le projet relatif à l'amélioration de la Meuse en aval de Liège comporte, dans ses grandes lignes, la création d'un lit unique de 160 mètres de largeur au plafond.

Ainsi que j'ai eu l'occasion de le déclarer à la Chambre des Représentants, cette amélioration comprend trois phases :

La première phase est relative aux travaux urgents d'élargissement provisoire du lit du fleuve en aval du barrage de la Fonderie des canons, à Liège ; cet élargissement est à réaliser par une morsure dans la

plaine de Bressoux à Jupille sur la rive droite, entre le champ des manœuvres et l'entrée du bras de Jupille; ces travaux sont en cours d'exécution.

La deuxième phase comprend le calibrage de la rivière entre le pont de Wandre et Visé et l'exhaussement de la retenue du barrage de Hermalle-sous-Argenteau; les opérations graphiques préalables à l'étude de l'amélioration de cette section de rivière sont en bonne voie.

La troisième et dernière phase se rapporte aux travaux définitifs d'élargissement et de rectification du fleuve à la sortie de Liège, de dérivation au travers de l'île Monsin à Herstal et de déplacement du barrage de la Fonderie; les négociations relatives à l'acquisition des terrains nécessaires à la coupure à pratiquer dans la dite île vont être entamées.

La réalisation d'une amélioration aussi importante que celle projetée en aval de Liège, qui entraînera une dépense considérable, prendra nécessairement un certain temps.

Un membre exprime le vœu de voir s'achever le canal de Terneuzen. La partie hollandaise est terminée, alors que chez nous il reste des travaux à faire. Il signale que les cales sèches ne sont plus en rapport avec les dimensions du canal et demande à poser au Gouvernement la question suivante :

Quelles sont les intentions du Gouvernement en vue de la construction d'une grande cale sèche indispensable à Gand ?

RÉPONSE.

Cette cale doit faire partie du port de Gand et, dès lors, sa construction incombe à cette ville.

Un membre fait remarquer que le port d'Ostende est achevé, mais qu'il ne peut être utilisé complètement à cause d'une partie de mur de quai dont la construction incombe à l'Etat et qui est inachevée. Il espère qu'on fera diligence pour cet achèvement.

Il demande à formuler la question suivante :

Quelles sont les intentions du Gouvernement quant à la construction d'une cale sèche à Ostende ? Maintenant les navires avariés doivent se rendre, non sans danger, à Anvers.

RÉPONSE.

Ainsi que je l'ai déclaré à la Chambre des Représentants au cours de la séance du 12 mai courant : « l'étude des travaux de construction de cales sèches se poursuit ».

J'ajouterai que déjà mon Département a été saisi d'une partie du projet et que l'envoi d'une autre partie a été annoncée comme prochaine.

2^e question :

Le Gouvernement est-il toujours disposé à allouer les subsides promis, il y a quatre ans, pour la reconstruction des anciens bassins d'Ostende, travail qui devait être exécuté par la ville avec les subsides de l'État?

RÉPONSE.

Un projet de convention comprenant le règlement de ce point est soumis à l'examen de mon collègue des Finances.

Un membre fait remarquer que depuis quelque temps on abuse des adjudications restreintes et exprime le vœu que l'adjudication publique reste la règle.

Il exprime l'opinion que l'organisation des travaux publics est loin d'être parfaite. Il faut pour l'administration que tout vienne de Bruxelles, alors qu'un ingénieur établi sur place est souvent bien plus compétent pour faire un bon projet. En Hollande, pour les grands travaux, il y a des directions spéciales qui, sans passer par la capitale, sont en communication directe avec le Ministre.

Un autre membre voudrait voir unifier les travaux par la création d'un Conseil supérieur des travaux publics. D'autre part il désirerait séparer les services des ingénieurs des ponts et chaussées qui s'occupent des routes et ceux qui s'occupent des travaux hydrauliques.

Il demande à poser la question suivante :

Quelles sont les intentions du Gouvernement relativement aux travaux de la Dendre, notamment à Termonde où le démantèlement des fortifications permettrait l'utilisation des fossés existants pour donner à la Dendre un débouché plus facile à l'Escaut.

RÉPONSE.

Une Commission a été chargée de l'étude des modifications à apporter à la grande voirie par terre et par eau dans la traverse de Termonde, ensuite du démantèlement de la place.

J'attends le dépôt du rapport de cette Commission pour me prononcer au sujet de la question posée.

Le même membre signale l'état défectueux de certaines routes du Hainaut qui ne sont l'objet d'aucun travail d'entretien sérieux, notamment la route de Leuze à Périnwelz et de Bury à Viroux.

Un membre désire que les questions suivantes soient posées au Gouvernement :

Quelle est l'importance moyenne des dragages annuels effectués dans le chenal d'accès à l'écluse de Zeebrugge?

Quelle est la hauteur moyenne des dépôts vaseux à draguer annuellement ?

RÉPONSE.

Il est impossible encore de fixer cette moyenne.

Sans pouvoir indiquer un chiffre précis, on peut affirmer que la hauteur moyenne des dépôts vaseux est très peu importante dans le chenal d'accès à l'écluse de Zeebrugge.

Un autre membre présente plusieurs questions :

1° *Quelles sont actuellement les profondeurs à marée basse, au pied du môle ? Indiquer la longueur et la largeur des parties à égale profondeur ;*

2° *Quelle est la largeur et la profondeur à marée basse de la passe d'accès du port ?*

3° *Quel a été le volume total enlevé par les dragues en 1908, dans la passe et dans la rade ? Quel a été le coût de ces dragages ?*

4° *Quels sont les navires qui ont fait escale à Zeebrugge en 1908 ? Quel était le tonnage et le tirant d'eau de ces navires ?*

5° *Quels sont les navires qui ont fait escale depuis le commencement de l'année, en indiquant leur tonnage et leur tirant d'eau ?*

6° *Est-il nécessaire d'apporter des modifications au port ?*

RÉPONSE.

Ces questions sont relatives au budget sur ressources extraordinaires. Il pourra y être répondu à l'occasion de la discussion de ce budget.

Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet de l'avant-port de Bruxelles ?

RÉPONSE.

L'avant-port de Bruxelles étant établi, je présume que la demande ci-dessus se rapporte à l'utilisation des terrains bordant cet avant-port et qui sont situés à Schaerbeek, entre la Senne et le canal.

Cette question sera solutionnée dès que la Société du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles aura fourni les renseignements qui lui ont été réclamés à ce sujet.

Un membre, voulant donner plus d'air et de cachet à nos routes, estime que les pouvoirs publics devraient pouvoir, particulièrement à la campagne, décréter des alignements pour les bâtisses en recul des limites de la route. L'intervalle serait consacré à des jardinets aussi pratiques que riants.

Un membre demande à poser une dernière question :

N'y aurait-il pas moyen pour le Gouvernement de donner en communication aux membres de la Commission des Travaux publics du Sénat, qui en exprimeraient le désir, les cahiers de charges des Ponts et Chaussées ?

RÉPONSE.

Jamais mon Département n'a refusé la communication d'un cahier des charges aux membres de la Commission des Travaux publics du Sénat. Ces cahiers des charges sont des documents publics mis en vente, à la disposition du public au Musée commercial, où chacun peut se les procurer en tout temps. A plus forte raison, peut-on les mettre à la disposition des membres du Sénat. Il suffit d'en faire la demande à mon Département en signalant le numéro du cahier que l'on désire recevoir.

Messieurs, le Budget des Travaux publics a été adopté à la Chambre par 93 voix contre 30 et 7 abstentions; votre Commission, par 3 voix et 3 abstentions, vous en propose aussi l'adoption.

Le Président-Rapporteur,
A. VERCROYSE.