

## SÉNAT DE BELGIQUE

---

RÉUNION DU 11 AVRIL 1923

---

Rapport de la Commission 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 1923. (Tableau B. Services des Travaux publics.)

(Voir les n°s 4-VIII, 86, 102, 111, 119, 167, 169, 201, 205, 210, 212 et les Ann. parl. de la Chambre des Représentants, séances des 1<sup>er</sup>, 2, 7, 8, 9, 13, 14 et 22 mars 1923 et le n° 5-VIII du Sénat.)

---

Présents : MM. LEBON, président ; ALLEWAERT, DELOR, HANNICK, le baron RUZETTE, VAN DEN BUSSCHE et LEFEBVRE, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Votre Commission des Travaux publics a constaté avec satisfaction une diminution de dépenses par rapport au budget de 1922. Ces réductions ont été d'autant mieux accueillies qu'elles ne portent sur aucune dépense de haute nécessité.

L'article 8 accuse en effet une diminution de 247,000 francs.

Ensuite d'une décision des Ministres réunis en conseil, les automobiles du Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics seront supprimés à partir du 1<sup>er</sup> mai 1923, sauf en ce qui concerne cinq voitures qui seront conservées pour les besoins des services d'inspection.

De ces cinq voitures, deux seront mises à la disposition du service d'inspection des routes, une à la disposition du service d'inspection des voies hydrauliques, une à la disposition des services d'inspection de l'agriculture et une servira de réserve.

Cette réduction très importante ne se traduit pas au budget par une réduction proportionnelle du crédit, parce qu'il a fallu envisager les services pleins de janvier à mai (date de la réduction du nombre des voitures et du personnel) et, ensuite assurer le paiement des salaires des agents auxquels le préavis réglementaire de trois mois a été donné.

Le budget de l'année prochaine fera mieux saisir l'économie réalisée.

Seule la réduction de deux millions à l'article 10 retient l'attention de la Commission ; plusieurs membres, en effet, estiment que la réfection et

l'entretien des routes sont suffisantes, et ils ne peuvent se rallier à la diminution du crédit, qu'avec un certain regret.

Il est à remarquer, cependant, que jusqu'ici le Département des travaux publics, en établissant ces budgets, prévoyait des travaux plus nombreux que ceux qu'il pouvait exécuter avec certitude dans le courant de l'exercice, et que, par ce fait, le crédit n'était pas dépensé. Abandonnant cette ligne de conduite, il pourra réduire la somme sans préjudice pour les travaux exécutable pendant le courant de l'année budgétaire.

La Commission exprime le vœu que, dans l'avenir, un effort plus grand soit fait pour le bon entretien de la voirie.

L'établissement du macadam sur les routes de l'État ne semble pas donner satisfaction et le pavé paraît absolument préférable, tout au moins pour les voies de grande communication.

Le travail d'amélioration de la route de Soignies par Casteau, vers Mons, ne pourra s'effectuer cette année-ci, le programme de ce travail n'étant pas encore arrêté. Le Département promet de tenir compte des observations présentées par la Commission du Sénat.

Un membre pose une question concernant l'achat direct, aux carrières, des matériaux.

Il a déjà été dit à plusieurs reprises que cette manière d'agir supprimait en fait la concurrence étrangère et rendait illusoire la concurrence entre les carrières du pays ; qu'il entraînait de multiples inconvénients résultant, d'abord, de la nécessité de réceptionner, d'emmagasiner, de surveiller les matériaux en carrière, ensuite, des ordres d'expédition, du remboursement des frais de transport, de chômage des wagons, etc. ; de la difficulté de répartir convenablement entre les divers services les échantillons si variés de pavés et de pierraille produits par les carrières, inconvénients dont l'Administration a fait naguère la très pénible expérience à l'occasion de contrats directs conclus avec les carrières de Lessines et avec l'Union des carrières de grès de la Meuse et de l'Ourthe.

D'autre part, il n'est pas établi que le Trésor ferait une économie appréciable par ce système : il a été constaté souvent, au contraire, que les prix faits par les carrières aux entrepreneurs étaient plus raisonnables que ceux faits directement à l'État.

Enfin, l'achat direct en carrière ne supprime pas l'entrepreneur, qui doit encore intervenir pour la mise en œuvre des matériaux achetés ; d'où écritures doubles pour les adjudications, les soumissions, les réceptions et les liquidations.

La Commission a désiré connaître le prix au mètre carré d'entretien de pavage et d'empierrement ; ensuite le prix de construction au mètre carré.

Cette question est très complexe et se prête difficilement à une évaluation comparative. Tout d'abord, il ne suffit point, en effet, d'avoir égard au coût de l'entretien proprement dit, qui, d'ailleurs, en ce qui concerne les pavages réalisés au moyen de matériaux très résistants tels que le porphyre, est presque nul ; il ne comporte que la suppression des déformations que le profil de la chaussée peut subir sans qu'il y ait lieu à remplacer les pavés, tandis que pour les chaussées empierrées, il comprend le comblement de trous, d'ornières, la réparation de l'usure de la couverture, qui nécessitent la mise en œuvre de pierraille nouvelle.

Il faut faire intervenir un autre élément, c'est celui de la durée de l'un et l'autre revêtements.

Ici les conditions locales : intensité du trafic, poids des véhicules, nature et dimensions des bandages dont les véhicules sont garnis, jouent un rôle

tellement variable d'une route à une autre que toute comparaison que l'on tenterait s'en trouverait nécessairement faussée. Ce que l'on peut affirmer, d'une façon générale, c'est qu'au point de vue de l'entretien, les dépenses y afférentes pour les chaussées pavées sont négligeables vis-à-vis de celles que nécessitent les routes empierrées, du moment qu'elle doivent subir un trafic important et surtout un trafic en lourd et en vitesse.

*Prix de construction par mètre carré :*

On a payé en 1922, lors de la couverture d'une section de la route entre Winterslag (Genck) et Meeuwen :

Empièrrements de 0<sup>m</sup>30 d'épaisseur : 15 francs par mètre carré ;

Pavage en grès dur : 43 francs par mètre carré.

Sur la route de Wimismael à Waterschey, le mètre carré d'empierrement est revenu à fr. 15.50, sans la fondation spéciale qui a été prévue.

A l'avenue de Meysse, le mètre carré de pavage neuf en pavés de grès dur a coûté fr. 35.17 ; le porphyre y a coûté fr. 39.40.

Les travaux de pavage à neuf à l'avenue de Schaerbeek à Vilvorde ressortissent à fr. 33.70.

Aucun travail important de construction de pavage ou d'empierrement n'a encore été adjugé en 1923.

A l'article 11 se pose la question : Ne serait-il pas utile de centraliser tous les travaux de construction, d'entretien et de réparation des bâtiments dépendant des divers Ministères, entre les mains d'un seul et même service. Il en résulterait une économie pour le Trésor, une plus grande compétence dans l'élaboration des projets et plus de rapidité dans leur exécution.

Cette question qui n'est pas uniquement du ressort du Département des Travaux publics a été envisagée déjà et la Commission technique pour la revision des services administratifs a été chargée de son étude approfondie ; nous ne croyons pas cependant que jusqu'ici un rapport ait été déposé à ce sujet.

Votre Commission estime que pareille réforme serait très désirable.

Au chapitre III, à la demande de voir établir le salaire familial au Département des travaux publics, M. le Ministre a bien voulu nous donner les renseignements suivants :

### SALAIRE FAMILIAL.

Le salaire familial se présente sous un double aspect :

1<sup>o</sup> *Salaire familial des agents du Département* — D'après les déclarations de M. le Premier Ministre à la séance de la Chambre des Représentants du 11 avril 1923 (voir *Compte rendu analytique*, p. 469, première colonne, sixième alinéa), le Gouvernement paie actuellement de ce chef 35 millions par an ; une majoration aurait de graves conséquences budgétaires ;

2<sup>o</sup> *Salaire familial des ouvriers occupés aux entreprises du Département des Travaux publics.* — Mon Administration vient de mettre à l'étude cette question nouvelle ; à cette fin, elle s'est adressée pour obtenir des renseignements à la ville de Liège qui, par délibération en date du 26 février 1923, a décidé d'insérer dans les cahiers des charges spéciaux régissant les entreprises de travaux à exécuter pour le compte de la ville, une clause disant que, pour le choix de l'adjudicataire, le Collège accordera la préférence aux soumissionnaires qui justifieront de leur affiliation à une Caisse d'allocations familiales. Pour la comparaison des offres, les prix des soumissions des non affiliés seront augmentés de 2 p. c.

Des renseignements sont également demandés aux administrations communales d'Anvers et de Roulers, lesquelles se seraient, paraît-il, occupées également de cette question.

Article 31 : des critiques s'élèvent contre l'occupation, par les services des différents départements ministériels, d'un grand nombre d'hôtels luxueux.

Il est à remarquer que :

Le Département des Travaux publics n'intervient que pour conclure les baux des immeubles destinés à abriter les services des administrations centrales des différents ministères (Chemins de fer exceptés) et liquider les loyers.

Le choix des immeubles avait été laissé dans la majeure partie des cas, aux Chefs des Départements en cause.

Actuellement aucune location d'immeubles pour les services de l'État, ne peut se faire sans l'assentiment de M. le Premier Ministre, Ministre des Finances.

Depuis quelque temps déjà, le Département des Travaux publics examine la possibilité, en surélevant d'un étage certains anciens bâtiments, de concentrer dans un même immeuble les différents services ressortissant à un même département.

Cet examen sera poursuivi avec le maximum de célérité possible et il est à espérer que, de cette façon, on arrivera à une meilleure répartition des locaux et que le Département pourra renoncer à certains bâtiments qu'il tient actuellement en location.

La remise en état des bâtiments de la gendarmerie permet de réduire le subside d'autant plus que l'installation de nouvelles brigades est différée.

La construction de casernes de gendarmerie dans la région de l'Yser subissant des retards considérables, un membre a demandé des explications.

Les travaux de construction de ces bâtiments qui font l'objet de deux entreprises (bâtiments en briques et bâtiments en béton) ont été adjugés publiquement le 26 février 1921.

Ils comprennent la construction de pavillons pour le casernement des brigades de gendarmerie de Watou et de Westroosebeke et de certaines autres brigades dans les localités à désigner par l'Administration parmi les suivantes : Comines, Clercken, Dixmude, Le Bizet, Locre, Merckem, Nieupport, Warneton, Waereghem, Wervicq, Hariebeke, Ardoye, Dottignies, Jabbeke, Leke, Loo, Pervijse, Leffinghe, Anseghem, Saint-Genois et Swevezele (Hille).

Les travaux ne sont achevés dans aucune des localités prémentionnées.

Il résulte des renseignements fournis par le service intéressé, que celui-ci a pris toutes les mesures nécessaires (procès-verbaux de constatation de non-achèvement des travaux en temps voulu, mises en demeure, etc.), pour faire activer les travaux, mais sans obtenir le résultat visé.

L'entrepreneur a introduit, le 13 juin 1921, une réclamation que le Département n'a pas admise au sujet du prix des maçonneries en blocs de béton. Ce litige est actuellement soumis au Comité supérieur de contrôle qui, à ce jour, n'a pas encore fait connaître son avis.

Il est à supposer que la cause réelle du retard apporté dans l'exécution des travaux dont il s'agit réside surtout dans le fait que l'entrepreneur a entrepris un travail au-dessus de ses capacités techniques et financières.

Nous avons la satisfaction de pouvoir dire que le recrutement des membres du corps des Ponts et Chaussées, sans être redevenu aussi facile qu'avant la

guerre, s'est sensiblement amélioré depuis que le Gouvernement a concédé aux membres des corps techniques de l'État un traitement plus en rapport avec leurs études universitaires.

Un autre élément qui agit favorablement aussi sur le recrutement de ce personnel technique, est le fait que les Universités du pays, qui ont repris leur activité normale en 1919, commencent à délivrer en nombre suffisant des diplômes d'ingénieur des constructions civiles. Ces deux faits font espérer que le concours pour le recrutement d'ingénieurs des Ponts et Chaussées, qui est annoncé pour le mois de septembre prochain, donnera des résultats satisfaisants.

*Le Rapporteur,*  
C. LEFEBVRE.

*Le Président,*  
H. LEBON.