

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1919-1920

BUDGET GÉNÉRAL DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXERCICE 1920 (1)

Tableau VIII. — Travaux publics.

Rapport de la Commission des Travaux publics.

Présents : MM. FLÉCHET, président; le comte DE BROUCHOVEN DE BERGEYCK, DE PAGE, HUISMAN-VAN DEN NEST, le baron VAN REYNEGOM DE BUZET, VAN DEN BUSSCHE et COPPIETERS, rapporteur.

MESSIEURS,

Les crédits demandés pour l'exercice de 1920 par le Ministère des Travaux publics s'élèvent à la somme totale de 74,632,000 francs, soit une augmentation de 24,292,900 francs sur le montant du budget de 1919.

Les divers services interviennent dans les proportions suivantes :

L'Administration centrale	fr. 2,704,000
L'Administration des ponts et chaussées dans les provinces.	210,000
Automobiles, motocyclettes, bicyclettes	805,000
<i>Annales des Travaux publics</i>	40,000
Routes.	36,000,000
Bâtiments civils	4,000,000
Casernement des gendarmeries	1,866,000
Travaux hydrauliques	11,500,000
Personnel des ponts et chaussées, des bâtiments civils et du casernement	17,207,900
Traitements de disponibilité. Pensions et secours. Dépenses imprévues	175,000
Dépenses exceptionnelles	125,000
Total . . . fr.	74,632,900

(1) Budget, n° 120.

L'augmentation sur le budget de 1919 provient en grande partie du relèvement des barèmes et des extensions du personnel et de l'avancement à accorder aux fonctionnaires. Il y a de ce chef une majoration de 8,475,000 francs. Il est prévu pour les routes une augmentation de 24,000,000 francs.

Par contre, il y a une réduction de dépenses par rapport au budget de 1919 de 4,000,000 francs sur le montant des travaux prévus pour le bassin de la Meuse, le bassin de l'Escaut et le bassin de l'Yser ; de 4,000,000 francs pour les travaux des ports d'Ostende, de Nieuport, de Blankenberghe, de Zeebrugge, des phares et fanaux, du boisement des dunes ; et de 2,020,000 francs résultant du transfert au département de la Défense nationale du service des bâtiments militaires.

Nous donnons ci-dessous un tableau des travaux importants en cours d'exécution au 1^{er} février 1920, avec l'estimation, le degré d'avancement et la date probable d'achèvement.

TABLEAU I.

Travaux importants en cours au 1^{er} février 1920.

Numéros d'ordre.	NATURE DES TRAVAUX	Estimation	Degré d'avancement	Date probable d'achèvement
<i>Province d'Anvers.</i>				
1	Démolition porte de Wilryck et redressement de route de Wilryck à travers l'enceinte d'Anvers		1/4	Juin 1920.
2	Démolition porte du chemin de fer d'Anvers		2/3	Avril 1920.
3	Élargissement du pont de la nouvelle porte de Boom à Anvers	287,825	1/7	Juin 1920.
4	Réfection des pavages des routes Bruxelles-Bréda, Wuestwezel-Brecht et Calmpthout-Wuestwezel	571,000	vont commencer	Juillet 1920.
5	Réfection de route Anvers-Bréda dans traverse Anvers	201,480	id.	
6	Réfection de route Turnhout-Tilbourg	283,000	id.	
<i>Province de Brabant.</i>				
1	Réfection de route Mont-St-Jean-Binche	167,509	4/10	Avril 1920.
2	Réfection route Bruxelles-Anvers	455,970	2/10	Sept. 1920.
3	Réfection avenue Schaerbeck-Vilvorde	200,000	pas commencé	Juin 1920.
4	Réfection route Tirlemont-Charleroi	308,000	90 p. c.	Avril 1920.
5	Amélioration route Bruxelles-Liège	160,000	90 p. c.	id.
6	Construction d'une hanche à la chaussée Bruxelles-Hal	260,000	vont commencer	Avril 1920.
<i>Province de la Flandre Occidentale.</i>				
1	Remise en état des routes du 3 ^e lot	299,600	vont commencer	Juin 1920.
2	Rechargement d'empiérement route Deynze-Thielt-Thourout	120,000	id.	Avril 1920.
<i>Province de la Flandre Orientale.</i>				
1	Réfection des routes Renaix-Leuze et Renaix-Lessines	155,000	trav. app.	Mai 1920.
2	Réfection des routes du 13 ^e lot	130,000	id.	id.
<i>Province de Hainaut.</i>				
1	Réfection route Charleroi-Baumont	363,000	1/10	Avril 1920.
2	Réfection route Charleroi-Baumont	217,000	vont commencer	id.
2	Réfection route Bruges-Valenciennes	150,856	?	id.
4	Réfection route Binche-Bois-Bourdon	185,365	?	id.
5	Réfection route Bruxelles-Lille	400,000	5/10	id.
6	Réfection route Thuin-Erquelines	160,000	vont commencer	id.
<i>Province de Liège.</i>				
1	Amélioration route Angleur-Hamoire entre le Rys d'Onex et Poulseur	215,291	8/10	15 Mars 1920.
2	Élargissement route Angleur-Hamoire	180,000	?	Avril 1920.
3	Amélioration route Val-Benoit-Hamoire	212,200	vont commencer	Mai 1920.
4	Amélioration route Hay-Burdinne	374,500	id.	id.
5	Pavages sur la route Liège-Angleur	152,000	id.	id.
6	Réfection du pavage de la route de la Vesdre	128,000	id.	id.

Numéros d'ordre	NATURE DES TRAVAUX	Estima- tion	Degré d'avancement	Date probable d'achève- ment
<i>Province de Limbourg.</i>				
1	Réfection de chaussée longeant les boulevards à Hasselt . .	182,700	vont commencer	Mai 1920.
2	Réfection et amélioration des routes du 11 ^e lot . .	191,750	85 p. c.	Mars 1920.
3	Réfection et amélioration des routes du 12 ^e lot . .	136,600	26 p. c.	id.
4	Réfection et amélioration des routes du 13 ^e lot . .	130,000	25 p. c.	id.
5	Réfection et amélioration des routes du 14 ^e lot . .	102,000	75 p. c.	id.
<i>Province de Luxembourg.</i>				
1	Réfection route de Bastogne à Grandhan	183,000	1/2	Mars 1920.
2	Réfection route de Liège à Carignan	151,000	20 p. c.	Avril 1920.
<i>Province de Namur.</i>				
1	Réfection route Baillamont-Sedan	201,000	entamée	Avril 1920.
2	Réfection route Dinant-Liège	145,000	4/10	id.
3	Réfection route Namur-Châtelet	275,000	4/10	id.
4	Réfection route Charleroi-Rocroy	129,000	5/10	id.
Total . . .		8,264,646		

Le tableau II renseigne les grands travaux de routes projetés pour l'année 1920.

TABLEAU N° II.

GRANDS TRAVAUX PROJETÉS POUR L'ANNÉE 1920.

RÉFECTION GÉNÉRALE DES ROUTES PRINCIPALES DU PAYS, ÉNUMÉRÉES
CI-APRÈS, EN PORTANT LA LARGEUR DE LA CHAUSSÉE A 6 MÈTRES MINIMUM.

1^o Route : *Bruxelles-Alost-Gand-Eecloo-Bruges-Ghistelles-Ostende :*

Dépenses à prévoir dans le Brabant fr.	1,500,000
dans la Flandre Orientale . .	1,870,000
dans la Flandre Occidentale . .	1,500,000

2^o Route : *Bruxelles-Malines-Anvers-Bréda, et avenue de
Schaerbeek à Vilvorde :*

Dépenses à prévoir : Brabant	1,000,000
Anvers	2,000,000
Avenue Schaerbeek-Vilvorde.	300,000

3^o Route : *Bruxelles-Hal-Braine-le-Comte-Valenciennes et Hal-
Ath-Tournai-Lille :*

Dépenses à prévoir : pour le Brabant.	1,500,000
pour le Hainaut	4,000,000

4^o Route : *Bruxelles-Ninove Audenarde-Courtrai-Menin-Ypres,
avec branches d'Ypres à Furnes et Dunkerque et
d'Ypres à Rousbrugge et Dunkerque :*

Dépenses à prévoir : pour le Brabant.	1,750,000
en Flandre Orientale	3,260,000
en Flandre Occidentale. . . .	1,000,000

5^o Route : *Bruxelles-Genappe-Charleroi-Beaumont-Chimay* :

Dépenses à prévoir : pour le Brabant.	500,000
pour le Hainaut.	2,500,000

6^o Route : *Bruxelles-Louvain-Tirlemont-Saint-Trond-Liège-Aix-la-Chapelle et Tirlemont-Hannut-Hollogne-sur-Geer* :

Dépenses à prévoir : pour le Brabant.	500,000
pour le Limbourg	?
pour la province de Liège	5,580,000

7^o Route : *Bruxelles-Namur-Marche-Bastogne-Arlon-Luxembourg* :

Dépenses à prévoir : pour le Brabant.	1,000,000
pour la province de Namur	900,000
pour le Luxembourg	1,200,000

8^o Route : *Anvers-Gand-Courtrai-Lille* :

Dépenses à prévoir : Flandre Orientale	2,500,000
Flandre Occidentale	2,000,000

9^o Route : *Ostende-Blankenberghe-Zeebrugge* :

Dépense à prévoir :	
-------------------------------	--

10^o Route : *Mons-Charleroi-Châtelet-Fosses-Namur-Liège-Maastricht*, et route *Huy-Ramet* (rive droite de la Meuse) :

Dépenses à prévoir : pour le Hainaut.	4,000,000
pour la province de Namur	500,000
pour la province de Liège	6,600,000

11^o Route : *Namur-Dinant-Givet* :

Dépenses à prévoir :	700,000
--------------------------------	---------

12^o Route : *Bruxelles-Assche-Termonde-Lokeren* :

Dépenses à prévoir : pour le Brabant	500,000
en Flandre Orientale	500,000

13^o Route : *Huy-Modave-Durbuy-Melreux-Laroche* :

Dépenses à prévoir : pour la province de Liège.	940,000
pour la province de Luxembourg	2,000,000

14^o Route : *Liège-Chaufontaine-Pépinster-Verviers* :

Dépenses à prévoir.	1,060,000
-----------------------------	-----------

15° Route : *Louvain-Diest-Hasselt-Maastricht* :

Dépenses à prévoir : dans le Brabant	1,000,000
dans le Limbourg	4,000,000

16° Route : *Louvain-Malines* :

Dépenses à prévoir : dans le Brabant	1,400,000
dans la province d'Anvers . .	200,000

17° Routes : aux *environs de Dinant, des grottes de Han, du château royal de Ciergnon, et vers Neufchâteau, Arlon et Luxembourg* :

Dépenses à prévoir : pour la province de Namur . .	1,000,000
pour le Luxembourg	1,200,000

18° Route de *Soignies-Mariemont* :

Dépenses à prévoir.	750,000
-----------------------------	---------

Total . . . fr. 62,710 000

Le tableau III renseigne les travaux de construction de routes et d'ouvrages d'art les plus urgents.

TABLEAU III.

Travaux de construction de routes et d'ouvrages d'art les plus urgents.

ANVERS.

Dédoublément des viaducs en béton armé, à Merxem. (Ce travail était en cours en 1914)	1,300,000
Avenue Bruxelles-Anvers. Construction d'un pont sur le Rupel.	?
Avenue Bruxelles-Anvers. Construction d'un viaduc sur la rue de la Liberté, à Boom.	?
Construction d'une route reliant Gheel à la route de Diest à Tessenderloo	2,250,000
Élargissement de la route Anvers-Boom dans la traverse de Wilryck (Avenue Bruxelles-Anvers)	?
Élargissement de la même route dans la traverse de Boom (Avenue Bruxelles-Anvers).	?

BRABANT.

Construction de l'avenue Bruxelles-Anvers, entre Wolverthem et la limite du Brabant	10,500,000
Achèvement des travaux d'aménagement de l'avenue de Saturne à Uccle (en cours).	110,000

FLANDRE OCCIDENTALE.

Construction du boulevard Zeebrugge-Heyst (deux ponts à construire).	1,650,000
--	-----------

LIÉGE.

Construction d'une route reliant Bellevaux (cercle de Malmédy) à Stavelot par la vallée de la Warches et les fonds des Challes	900,000
Reconstruction du pont sur le Geer et amélioration de la traverse de Bassenge	90,000

LIMBOURG.

Construction de la route de Wimismael à Meeuwen	5,500,000
Construction de la route de Genck à Winterslag et du Zwartberg	2,000,000
Construction de la route de Waterschey à Asch	2,000,000
Construction de la route de Genck à Sutendael	800,000
Construction de la route de Beeringen par Coursel à Hechtel .	2,350,000
Construction de la route de Peer à Genck	4,000,000
Construction de la route d'Asch à Opoeteren	1,000,000

LUXEMBOURG.

Construction de la route de Noirefontaine à Dohan	1,200,000
---	-----------

NAMUR.

Construction d'une route entre Monceau et la gare de Graide .	700,000
Construction à Namur de la partie du boulevard circulaire comprise entre les boulevards Isabelle Brunnell et Ad. Aquam .	1,300,000

Total . . fr. 37,650,000

Le tableau IV indique les principaux travaux à effectuer en conséquence de la guerre.

TABLEAU N° IV.

Principaux travaux à effectuer en conséquence de la guerre.

PROVINCE D'ANVERS.

Achèvement des travaux de réfection de la route d'Anvers à Berg-op-Zoom	150,000
Reconstruction des parties détruites du pont de Petit Willebroeck	1,000,000

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Construction d'un pont provisoire sur la Lys à l'emplacement du pont de Groeninghe	40,000
Réfection de carrefours minés sur les routes de Knesselaere à Eerneghem, de Bruges à Courtrai et de Swevezele à Lichtervelde	70,000
Remise en état de la route Ostende-Nieuport avec reconstruction d'ouvrages d'art	1,500,000
Remise en état de diverses routes de la région de Thielt . .	500,000
Remise en état de la route d'Ypres à Menin	700,000

Remise en état des routes de Gheluwe à Warneton et de Neuve-Eglise aux Quatre-Rois	500,000
Remise en état des routes d'Ypres par Locre à Neuve-Eglise et d'Ypres par Kemmel au Seau	500,000
Remise en état des routes de Poperinghe à Locre et de Reninghelst à Kemmel	400,000
Remise en état des routes de :	
a) <i>Furnes-Nieuport-Ostende</i>	?
b) <i>Furnes-Dixmude-Ostende</i>	?
c) <i>Dixmude-Poelcapelle (vers Ypres)</i>	600,000
d) <i>Gheluwe-Wervicq-Comines-Warneton-Messines-Kemmel Ypres</i>	840,000
e) <i>Deynze-Thielt-Roulers-Dixmude</i>	1,100,000
Remise en état de la route d'Ypres à Pont-Rouge	300,000
Remise en état de la route de Nieuport à Spermalie	300,000

PROVINCE DE LIÈGE.

Travaux de remise en état de routes de l'est de Liège	1,100,000
---	-----------

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

Rechargements généraux cylindrés sur les routes du Luxembourg endommagées par le charroi militaire	5,000,000
--	-----------

TOTAL . . fr. 14,600,000

A y ajouter la reconstruction de tous les ouvrages d'art détruits dans les deux Flandres et la province de Hainaut, lesquels sont au nombre de plus de quatre-vingts, ainsi qu'une partie des dépenses figurant dans le tableau II.

Les tableaux qui précèdent indiquent quels sont les travaux dont la réalisation est d'une urgence immédiate.

Nous croyons qu'il est intéressant de faire connaître au pays quelles sont les nécessités de l'avenir. On a reproché, non sans raison, au Gouvernement du passé et plus spécialement aux Ministres des Travaux publics qui se sont succédé avant 1914, de ne pas avoir de programme d'ensemble. Il en est résulté une certaine incohérence, un manque d'harmonie dans la conception et l'exécution des grands travaux en Belgique. Beaucoup de ces travaux ont été entamés sans plan d'ensemble nettement arrêté, sans méthode et sans programme définitif. De là des modifications essentielles apportées aux plans primitifs, en cours d'exécution, et des retards considérables dans l'achèvement. Il est compréhensible que cette façon de procéder est très onéreuse, très préjudiciable aux intérêts des pouvoirs publics et qu'elle n'est pas de nature à faciliter la réalisation d'ouvrages bien conçus et bien exécutés.

Le fait que les plans d'ensemble sont imparfaitement étudiés, que le programme n'est pas conçu d'avance, que des modifications profondes sont apportées dans le cours même des travaux, tout cela occasionne non seulement des dépenses supplémentaires, mais des dépenses anormales considérables.

De tristes expériences ont été faites à ce sujet. Il suffit de rappeler l'histoire des travaux de Bruxelles maritime, du port de Zeebrugge, du canal de Gand à Terneuzen, du port d'Ostende, des canaux houillers, du légendaire canal de Charleroi, de la normalisation de la Meuse.

Tous ces travaux ont subi en cours d'exécution des modifications profondes, des retards considérables, des dépenses supplémentaires disproportionnées.

Il importe à l'avenir d'éviter ces mécomptes par une étude préalable plus rationnelle, par une conception d'ensemble judicieuse et par un programme d'exécution nettement déterminé.

M. le Ministre des Travaux publics a esquissé un programme de ce genre pour une période d'une dizaine d'années, dans la discussion de son budget à la Chambre des Représentants.

Nous croyons qu'il est utile de l'insérer dans le présent rapport, à titre de documentation pour les membres du Sénat.

« Messieurs, afin de vous exposer le programme complet de ce que la Belgique est tenue de faire, pour répondre aux besoins du moment et aux nécessités de l'avenir, je ne pourrais mieux faire que de vous lire la lettre envoyée par mon département, le 12 avril, à M. le Premier Ministre. La voici :

» Je crois devoir vous envoyer le programme des grands travaux publics ressortissant à mon département et qui devront être effectués dans le délai de dix ans.

» Comme je vais vous le démontrer, tous ces travaux s'imposent presque à dates fixées d'avance et le programme doit être réalisé complètement par la force même des choses et sans qu'il y ait rien de ce qu'on pourrait croire être de la « folie de grandeur » ou un « besoin de vouloir faire, bon gré mal gré, grand et vite ».

» Voici la démonstration :

» Le canal Anvers-Ruhrort visé par le traité de Versailles doit, en vertu d'un engagement contracté par le Gouvernement à l'égard de la France, être terminé dans un délai de sept ans, à prendre cours à la date du 10 janvier 1920, date à partir de laquelle le dit traité est rendu exécutoire.

» D'ici avant sept ans les charbonnages du Limbourg seront en complète activité et nous donneront des milliers de tonnes de charbon par jour à expédier aux quatre coins du pays et peut-être au dehors.

» Des industries qui pourront beaucoup exporter vont se créer dans ces contrées ; elles auront besoin d'énormes quantités de matières premières à amener du pays et de l'étranger.

» D'où il résulte que le canal charbonnier du Limbourg doit être fait d'ici avant sept ans.

» Ce canal devra être relié le plus directement possible aux ports d'Anvers et de Bruxelles, à la ville de Liège et au canal Anvers-Ruhrort, faute de quoi les charbonnages de la Campine n'ont pas d'utilité pour la Belgique.

» Ces travaux doivent être complétés et leur exécution devrait être précédée de la construction du canal Anvers-Moerdijk, pour que le pays et plus particulièrement la ville de Liège, qui va devenir un grand port intérieur, puissent être en relation directe et rapide avec Rotterdam.

» L'amélioration des voies de communication par eau de Liège à Rotterdam devra suivre de près l'exécution de ce travail-ci.

» L'avenir de la ville de Liège, du Hainaut et de tout notre pays exige que pendant la même période de sept à dix ans, la Sambre entre Charleroi et Namur, soit portée à la section de 600 tonnes puisque la France va canaliser la Meuse à cette section jusqu'à notre frontière et que notre voisine du Sud a projeté dans le bassin de Briey des canaux qui amèneront ses minerais par la Meuse à Namur-Liège pour les répartir dans toute la Belgique.

» Les travaux pour la mise à la section de 600 tonnes du canal de Charleroi entre Bruxelles et Clabecq sont décrétés et il faut les exécuter le plus rapide-

ment possible, car les industriels du pays de Charleroi réclameraient, à juste titre, qu'ils n'ont, entre Charleroi et Bruxelles, qu'une voie pour baquets de 70 tonnes.

» Dans la zone dévastée, nous sommes obligés à ce qui suit :

» Mettre Roulers en relation avec la mer soit par Bruges, soit par Dixmude.

» Réfectionner le canal de la Lys à l'Yperlée, afin de permettre la reconstruction d'Ypres dans les conditions les moins onéreuses.

» Reconstituer les voies navigables du bassin de l'Yser.

» Exécuter certains travaux hydrauliques au port et à l'arrière-port de Nieuport.

» Et tout cela aussi devrait être fait d'ici dix ans.

» Quand le littoral connaîtra tous ces travaux, il nous demandera : Et nous ?

» Ostende, dont la création du port de pêche s'impose ;

» La Panne, dont la construction du port de pêche fut adoptée par les Chambres ;

» Zeebrugge et Blankenberghe insisteront pour obtenir des travaux de transformation et d'agrandissement de leur port de pêche.

» Pourrons-nous leur refuser ces travaux ? Non, et d'autant moins que ces ports nous apportent de la nourriture qui nous aide à rendre la vie moins chère, nous fait dépendre moins de l'étranger et de la hausse éventuelle de sa monnaie, tout en développant notre industrie nationale de la pêche.

» Nous devons aussi faire aux ports d'Anvers et de Gand les travaux nécessaires pour leur permettre de satisfaire à l'énorme trafic qui surgira de notre croissante production nationale.

» Il y a plus, nous devons peut-être obliger les administrations communales de ces villes à compléter leur outillage de chargement et de déchargement, car il ne servirait à rien que l'État fit, à grands frais, des canaux magnifiques pour faire gagner quelques jours à la navigation si les bateaux perdent ces jours dans ces ports faute d'outillage moderne et nécessaire.

» Et je n'ai encore rien dit du canal de Terneuzen, du canal Burght-Saint-Gilles-Waes, avec embranchement vers Saint-Nicolas, et du canal de Stekene et du Moervaert ; du canal reliant Mouscron à l'Escaut, canal ultra industriel et utile ; du canal reliant le centre d'industries de Renaix à l'Escaut et d'autres travaux hydrauliques pour empêcher les inondations dont cette année-ci nous avons tant souffert, et notamment les endiguements à établir le long des rives de la Meuse et de la Sambre dans les régions sujettes à affaissements houillers.

» Je ne puis pas terminer cet exposé sans mentionner les travaux d'ordre architectural qui sont décrétés par une loi, répondent à une réelle nécessité ou sont réclamés par une grande partie de la population. Je veux parler de la place des Héros, du palais des nations ou des sociétés internationales, de la cité ministérielle, de la Basilique nationale de Koekelberg, du palais des Thermes à Ostende, des hôtels des gouvernements provinciaux et d'autres.

» Vous voyez, mon cher Premier Ministre, que dans ce programme de travaux presque tout s'impose et tout s'enchaîne.

» En voulez-vous une preuve de plus ?

» Quand nous construirons les canaux de la Campine, ne devons-nous pas faire, en même temps, les nouvelles routes et les nouvelles lignes de chemin de fer, pour que le rendement en production et en échange soit poussé au plus haut degré ?

» Je suis convaincu que le même exemple pourrait être cité pour nos autres provinces, et cela démontre que notre exposé des travaux hydrauliques et autres doit être complété par le programme des travaux de chacun de nos collègues. Alors, le Gouvernement, ayant devant lui l'œuvre de renaissance et de reconstruction dans toute son ampleur, connaissant la grandeur de l'effort à faire, pourra se tourner vers le pays et lui demander les sacrifices nécessaires.

» Je ne sais pas encore si le terme « sacrifice » doit être employé parce que, si ce programme est exécuté, la Belgique disposera de moyens de production et de transport si nombreux, si puissants et si modernes, qu'elle redeviendra bien vite une des grandes nations productrices du monde et que sa prospérité croissante rejaillira sur tous ses habitants.

» Ces heureux résultats ne peuvent être obtenus qu'à condition que les expropriations puissent marcher lestement et que nous ayons les capitaux nécessaires à notre disposition.

» Comme il s'agit de fortes sommes : cent cinquante millions au moins à dépenser par an et certainement durant dix ans pour notre Département seul, je crois que le concours de nos grandes institutions financières nous est indispensable.

» J'en ai touché un mot à des représentants de grandes banques ; ils ont reconnu qu'il y avait du vrai dans mon exposé, que beaucoup de ces travaux s'imposent et s'enchaînent et, tout en prévoyant les difficultés pour procurer ces nombreux capitaux au Gouvernement, ils n'y étaient pas opposés en principe.

» Un jour que j'étais à l'hôtel de ville d'Eecloo, pour parler des travaux publics et l'hygiène, je disais à des représentants des industriels, présents à l'entretien, que, d'après moi, ils devront intervenir dans le coût des travaux dont ils profiteront.

» Pourquoi l'État ne pourrait-il pas demander aux provinces, aux communes, aux charbonnages, aux industriels et autres intéressés d'intervenir pécuniairement dans la réalisation de ce programme ?

» Cette réalisation entraînera de grandes dépenses, mais l'État pourrait rechercher le moyen de profiter de la plus-value des terrains expropriés sur les deux rives des canaux à creuser et des deux côtés des routes à construire.

» Je me risque sur votre terrain, non pas tant pour apporter une solution aux problèmes financiers, mais pour vous montrer que nous nous préoccupons aussi de ce côté épineux de la question et que nous nous soucions des nombreuses difficultés que vous aurez à vaincre pour mettre nous-mêmes et nos collègues en état d'exécuter leur programme des travaux ».

ESTIMATION DES GRANDS TRAVAUX HYDRAULIQUES A EXÉCUTER.

PORT D'ANVERS.

Écluse du Kruisschans	fr.	50,000,000
Quais d'Austruweel		60,000,000
Bassin-canal		20,000,000
Dérivation des Schyns		10,000,000
Raccordement du canal de la Campine au bassin Lefebvre .		4,000,000
Pont transbordeur		10,000,000
Tunnel sous l'Escaut		20,000,000

PORT DE GAND.

Divers	10,000,000
Construction d'une nouvelle écluse à Terneuzen	25,000,000
Construction d'une nouvelle cale sèche	5,000,000

PORT D'OSTENDE.

Port de pêche et divers	30,000,000
-----------------------------------	------------

PORT DE LA PANNE.

Pour ces travaux, 6 millions ont été prélevés sur le fonds spécial, de 45,500,000 francs. Ils seront insuffisants et il faudra, éventuellement, y ajouter une somme au moins égale à porter sur le budget général de l'État	6,000,000
---	-----------

PORT DE NIEUPORT.

Travaux d'agrandissement	10,000,000
Canal de Roulers à Dixmude.	20,000,000
Amélioration de l'Yser	10,000,000
(Le canal de Roulers à Bruges coûterait le même prix, soit : 30,000,000 de francs).	
Canal de Mouscron à l'Escaut	10,000,000
Canal de Renaix à l'Escaut	10,000,000
Canal de Burght à Saint-Gilles-Waes à Stekene	10,000,000
Canal de la Lys à Ypres et d'Ypres à l'Yser.	10,000,000
Achèvement du canal de Gand à Bruges	10,000,000
Canal de Charleroi à Bruxelles (600 tonnes)	150,000,000
Canal de Liège à Anvers : Lixhe-Hasselt, élargissement du canal d'embranchement vers Hasselt entre Hasselt et Quaedmehelen-Hérenthals, élargissement entre Hérenthals et Anvers)	350,000,000
Canalisation de la Meuse mitoyenne (quote-part belge)	62,500,000
Amélioration de la Meuse belge entre Liège et la frontière néerlandaise	75,000,000
Canaux brabançons	115,000,000
Canal limbourgeois	112,500,000
Canal Anvers-Rhin (partie belge et néerlandaise, élargissement du canal de jonction entre Bocholt et Hérenthals)	210,000,000
Amélioration de la Sambre entre Namur et Charleroi.	30,000,000
Canal Moerdyck-Anvers	125,000,000
Reprise du canal de Stekene : amélioration de cette voie navigable et de celle du Moervaert	10,000,000
Total . . fr.	1,580,000,000

Ce programme permettra d'apprécier les voies et moyens qu'il faudra prévoir — le personnel technique qu'il faudra engager — l'outillage qu'il y aura lieu de préparer.

Cela permettra aussi aux grandes firmes d'entreprises de se constituer en temps utile, afin que nous ne soyons plus tributaires des firmes étrangères, comme cela s'est présenté dans le passé.

Les carrières de pierre de taille et de pavés, les briqueteries, les fabricants de ciment, les usines de métallurgie, les hauts-fourneaux, les carrières de

chaux, les négociants en bois, connaissant les besoins auxquels on devra faire face — pourront étudier et préparer leurs moyens de production et les approprier aux nécessités nouvelles.

Si l'on veut réaliser ce vaste programme, il faut procéder par méthode, il faut savoir où l'on va, à quoi on s'engage, sinon on retombera fatalement dans les errements et dans les mécomptes du passé.

Nous allons entrer dans une période très active de construction en vue de la réalisation d'un vaste réseau de voies navigables à créer pour la jonction d'Anvers au Rhin, le canal d'Anvers à Moerdyck, le canal de Liège à Anvers par Lixhe, Genck, Beeringen et Hérenthals, le canal de Liège à Bruxelles par Lixhe, Beeringen, Diest et Vilvorde, la mise à grande section du canal de Liège à Anvers par Maestricht, la canalisation de la Meuse mitoyenne, l'amélioration de la Sambre entre Namur et Charleroi.

Nous aurons à compléter les installations du port d'Anvers par l'écluse du Kruisschans actuellement en voie d'exécution, par la construction des quais d'Austruweel, par le pont transbordeur et le tunnel sous l'Escaut.

La construction d'une nouvelle écluse de 26 mètres d'ouverture à Terneuzen et d'une grande cale sèche sont indispensables au développement et à la prospérité du port de Gand.

Le moment est arrivé de créer les ports de pêche d'Ostende et de La Panne ; le port de Nieuport doit être reconstruit et agrandi.

Le réseau fluvial de la Flandre Occidentale doit être considérablement amélioré par le canal de Mouscron à l'Escaut, par le canal de Roulers à Bruges ou le canal de Roulers à Dixmude — par l'amélioration de l'Yser — par le canal de la Lys à Ypres et d'Ypres à l'Yser, par l'achèvement du canal de Gand à Bruges.

La Flandre Orientale réclame le canal de Renaix à l'Escaut, le canal de Burght à Saint-Gilles-Waes et à Stekene ; la reprise par l'État du canal de Stekene, l'amélioration de ce canal et du Moervaert.

Enfin le prompt achèvement du canal de Charleroi s'impose impérieusement avec la section pour bateaux de 600 tonnes de Bruxelles à Clabeck.

Voilà un programme grandiose qui peut être exécuté dans un délai d'une dizaine d'années. Sa réalisation constitue le meilleur moyen d'aider à notre épanouissement commercial, industriel et économique.

La grandeur de ce programme n'est pas au-dessus de nos forces, et si nous voulons arriver à une plus grande Belgique, il faut l'oser envisager avec audace et préparer sa réalisation avec méthode et une conception d'ensemble.

Le Rapporteur,
E.-L. COPPIETERS.

Le Président,
A. FLECHET.