

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 3 AVRIL 1928

Rapport de la Commission des Travaux publics et des Affaires économiques, chargée de l'examen du Projet de Loi créant un Fonds spécial et temporaire des grands travaux.

(Voir les n^{os} 65, 130 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 21 et 22 mars 1928; le n° 89 du Sénat.)

Présents : MM. le baron RUZETTE, président ; DE COCK DE RAMEYEN, le baron DELVAUX DE FENFFE, DEPONTIEU, DUPRET, le baron GILLÈS DE PELICHY, JANSSENS, LALEMAND, MARTENS, MOUSTY, POLET, THIÉBAUT, VAN BELLE, le vicomte GEORGES VILAIN XIII et LEBON, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le temps parcimonieusement mesuré au Sénat pour rapporter, discuter et voter l'institution du fonds des grands travaux pourrait susciter nos récriminations, si tous nous n'étions convaincus de l'extrême urgence à donner au Gouvernement ses coudées franches en vue de l'exécution du vaste programme élaboré par lui. Ce programme charme d'ailleurs autant par la belle unité de sa conception que par l'ingéniosité de sa réalisation. Il vise à rattacher par eau notre région industrielle au grand port national, le Hainaut par le port de Bruxelles, la Sambre et la Meuse par le canal direct de Liège à l'Escaut. Il prévoit la création d'un établissement public autonome, non pas pour décharger l'Etat de ses responsabilités, mais pour mieux assurer celles-ci. Car, bien que cette autonomie soit quelque peu paradoxalement concédée à des fonctionnaires, elle a pour but de fixer la continuité des travaux par un contrat financier dominant l'instabilité ministérielle. Il ne faut point se demander si l'indépendance juridique de l'organisme n'est pas exposée à quelques accrocs dans la pratique ; il sied et il suffit de

rendre hommage à l'intention de se prémunir dans la mesure du possible, contre le retour d'une déconvenue récente mémorable. Le pays tout entier applaudira au geste énergique d'un Gouvernement engageant à termes précis une dépense d'un milliard huit cent millions de francs dans des ouvrages de première nécessité pour l'avenir et la prospérité de la communauté belge.

Le travail du rapporteur et les discussions à la Chambre ont pleinement éclairci la question, amorcée d'ailleurs dès le débat sur le budget des recettes et dépenses extraordinaires. Il s'en dégage une impression nette, c'est que la jonction de nos deux fleuves constitue le travail le plus pressant, sans qu'il faille pour cela faire tort à l'urgence de quelque autre point du programme. Aussi, l'échange de vues à la Commission du Sénat est-il resté assez naturellement circonscrit au canal Anvers-Liège, et il eut pu suffire d'en faire ici un bref exposé. Mais il semblait de bonne courtoisie de faire entendre également une voix de Wallonie, et la Commission s'est empressée de déférer au désir de notre honorable collègue M. le baron Delvaux de Fenffe et d'annexer au rapport une note tou-

chant un problème intéressant spécifiquement le pays wallon.

La nécessité du canal direct belge a été envisagée bien avant le projet du Juliana-Kanaal hollandais, et cependant nous nous trouvons aujourd'hui handicapés par l'avance du creusement de ce dernier. Les uns disent qu'il sera achevé d'ici deux années, d'autres disent en 1933. A cette époque, sa jonction avec la Meuse sera consommée à l'aide d'une écluse à Maestricht, mais la route de Liège ne pourrait être large ouverte à Rotterdam si nous ne pouvions en même temps l'ouvrir à notre propre porte. Le gros du trafic belge risquerait d'être détourné vers le Nord; des relations d'affaires s'établiraient et se stabiliseraient qu'il serait malaisé de dénouer après coup. Nul plus que votre rapporteur n'aspire à l'entente cordiale avec les Pays-Bas, mais il est des faits qui ne peuvent échapper à l'attention la moins avertie. C'est notamment le système, arriéré de cent ans, des formalités de déclaration à la douane et des inspections à l'enclave de Maestricht; et l'on comprend aussi peu la patience du côté belge que la ténacité du côté hollandais, alors qu'il nous est donné à tout propos de constater l'épouvantable engorgement de bateaux à Smeermaes, où, tout récemment encore, on pouvait voir une file de chalands de 35 kilomètres de long attendant leur tour de franchir la frontière. Tout aussi lamentable est le spectacle à l'intérieur de l'enclave où aucunes dispositions ne sont prises pour forcer les bateaux à dégager le passage.

D'autre part, l'Administration se livre encore à des forages (depuis quand?) avant d'arrêter le tracé des sections nouvelles du canal direct. C'est pourquoi le crédit ouvert à cette fin au budget de 1928 ne comporte que trois millions.

Mais il reste une prévision de cinq millions, soit pour les sections anciennes à élargir en vue de leur incorporation au canal direct, soit pour les autres sections campinoises reliant Anvers et

Liège. Le Gouvernement voudrait-il mieux préciser l'affectation de ce crédit?

A quoi bon améliorer les embranchements du canal direct tant qu'on n'a pas d'accords précis avec la Hollande, ayant pour objet de garantir la levée des obstacles aux endroits où elle commande la navigation?

Il en résulte que, logiquement, le crédit de cinq millions et l'excédent éventuel des trois millions devraient être consacrés à l'aménagement des parties existantes du canal nouveau, notamment aux sections de Hasselt à Quaedmechelen et de Herenthals à Anvers où l'embouchure du canal de jonction doit être détournée du bassin Asia vers le bassin Lefèbre et acquérir une largeur de plus de cent mètres.

Les plans et cahier des charges sont-ils prêts? Fallait-il attendre le vote du projet de loi pour mettre ces travaux en adjudication? Qu'est-ce qui s'oppose à leur exécution immédiate? Le Gouvernement peut fermer la bouche à toute critique en passant instantanément aux actes. Nous sommes convaincus que telles sont bien ses intentions. En les déclarant publiquement, il donnera une vive satisfaction à l'opinion publique.

Il est clair que les travaux du canal tout entier ne peuvent être abandonnés à un seul entrepreneur, et que plusieurs entreprises devront marcher de pair sous la direction et l'impulsion uniques des gérants du fonds. C'est la condition de la promptitude d'exécution, imposée par la disproportion des voies de communication et des besoins du trafic par eau.

Enfin, nous nous permettons de signaler en passant la campagne entreprise par certain groupe de personne dans le but de jeter l'alarme à propos de conquêtes poldériennes que la Hollande poursuit sur les rives de l'Escaut. Des emprises de terrains d'alluvion présenteraient à leur sens un danger sérieux d'ensablement des passes navigables, et les grands travaux seraient vains si le fleuve n'assurait plus indé-

finiment la sécurité des navires. Sur un point aussi délicat, une déclaration rassurante ne viendra jamais trop tôt.

Si, comme il y a lieu de croire, ces bruits sont pessimistes, tendons bien plutôt nos aspirations et nos efforts vers la réalisation du canal du Moerdyk, digne pendant des grands travaux, liaison rationnelle avec le Rhin, reven-

dication dont le bien fondé ne peut tarder de s'imposer à un peuple ami, avec lequel nous avons le plus évident intérêt à conclure un pacte d'entraide sur les solides assises de la loyale concurrence.

Le Rapporteur,
H. LE BON.

Le Président,
B^{on} RUZETTE.

(ANNEXE)

NOTE DU BARON DELVAUX DE FENFFE

Les barrages-réservoirs.

Il rencontre l'assentiment général, notre estimé collègue M. Lebon, quand il démontre par son rapport, tout à la fois, l'importance et l'urgence que revêt le creusement du canal Liège-Anvers.

Le reliement direct avec notre port national est demandé avec instances, depuis longtemps, par le bassin industriel de Liège, et par toutes les activités qui convergent vers la région mosane.

La suggestion d'une mise en adjudication scindée par tronçons et toute prochaine, sera spécialement accueillie avec faveur !

L'influence de la voie d'eau envisagée s'étend plus loin encore.

Ses intérêts sont intimement associés à ceux de notre montagne luxembourgeoise, puisque les retenues à opérer *en haute Ardenne* forment le *complément nécessaire, l'élément essentiel* de l'amenée des quantités d'eau indispensables à l'alimentation du canal.

C'est à mettre en lumière l'indissolubilité de ces deux facteurs, que s'attachent les considérations qui suivent.

Je sais gré à M. le Rapporteur de leur avoir obligeamment offert l'hospitalité.

C'est au surplus le moyen d'écourter la discussion devant le Sénat et de répondre ainsi au vœu du Gouvernement qui souhaite une prompte décision.

* *

Les rapports adoptés par la Commission nationale des grands travaux, créée par arrêté royal du 1^{er} mars 1927, sont catégoriques.

Le programme des travaux de la première sous-commission, sous le titre : « Barrages-réservoirs en Ardenne », pose cette question :

« Quels sont les travaux qu'il y a lieu d'exécuter en Ardenne pour assurer la navigation vers Anvers ? »

Le rapport général, dont les termes furent adoptés par l'assemblée plénière du 27 juin 1927, répond :

« Il faut construire des barrages-réservoirs en Ardenne, car c'est *prati-*

quement le seul moyen de disposer de l'eau nécessaire pour alimenter les canaux de la Meuse vers Anvers.

» Dans l'état actuel des choses, il serait inutile d'élargir les canaux de la Meuse vers Anvers pour bateaux de grandes dimensions, *a fortiori* de creuser un nouveau canal à grande section de Liège à Anvers, parce que l'on ne dispose pas, pendant la période des basses eaux, de la quantité d'eau nécessaire pour ces voies navigables.

» Ce n'est qu'en emmagasinant de grandes réserves d'eau derrière des murs de barrage, pendant la saison pluvieuse, pour la restituer pendant la période sèche, que l'on pourra prendre à la Meuse la quantité d'eau nécessaire pour maintenir le niveau dans les canaux vers Anvers. »

Le rapport de la première sous-commission n'est pas moins affirmatif. Sous la plume de M. Lassalle, ingénieur en chef, directeur des Ponts et Chaussées, il s'exprime ainsi :

« Les études concrètes montrent que les rivières sur lesquelles des barrages seraient utilement établis sont l'Ourthe où l'on pourrait aménager des réservoirs d'une capacité de l'ordre de 200 millions de mètres cubes...

» Dans ces conditions, l'aménagement de l'Ourthe seule suffirait à assurer l'alimentation pour la navigation d'un canal de Liège à Anvers. »

La conclusion adoptée sur la première question fut aussi formelle : « la Sous-Commission estime que les travaux susceptibles de réaliser les buts indiqués sont des barrages construits avant tout en vue de l'alimentation des canaux et de la production de l'énergie et établis :

- » a) Sur l'Ourthe et ses affluents;
- » b) Sur la Semois ».

Ce rapport fut ratifié à l'unanimité.

De ces quelques citations, empruntées aux compétences choisies par le Gouvernement, il résulte à toute évidence que l'établissement de barrages-réservoirs

sur la rivière luxembourgeoise est intimement lié au creusement du canal direct de Liège-Anvers, et qu'ils en sont une partie essentielle.

*
* *

Pas une objection technique n'a d'ailleurs été formulée.

Ici comme pour le barrage de l'Urft, la nature semble avoir posé tous les éléments nécessaires à préparer et à faciliter l'ouvrage.

Assurément ceux qui aiment la majesté des sites sauvages, déplorent qu'une région, pittoresque entre toutes, ne demeure pas dans l'état primitif.

La Commission a voulu rencontrer cette objection. « La nécessité, dit-elle, de sauvegarder les plus beaux sites de l'Ardenne n'a pas échappé à l'attention.

» Après avoir demandé l'avis de la Commission royale des Monuments et des Sites, elle a fixé le choix des premiers ouvrages à construire en tenant compte du point de vue des artistes.

» Pour le restant du programme, elle fait sienne cette réflexion du Chevalier Lagasse de Loch, président de la Commission royale des Monuments et des Sites : « Rien n'est impossible aux ingénieurs, on le sait. Ne sont-ils pas assez forts pour réaliser leurs projets industriels en leur enlevant, dans la juste mesure, ce qu'ils offrent de nuisible à la beauté naturelle ? »

*
* *

Eu égard à ce qui précède, on conçoit que certains s'émeuvent de ne point voir figurer parmi les travaux pour lesquels des crédits sont demandés, les barrages-réservoirs.

Cette surprise s'accroît encore quand on sait que la Commission attribuait aux barrages la priorité, dans l'ordre d'exécution.

Le rapport insiste en effet sur ce que :

« 1° Les études d'installation des barrages-réservoirs et d'usines hydro-

électriques sont très longues et très laborieuses ;

» 2° Il convient d'*exécuter en premier lieu* les travaux dont les projets sont dressés et qui sont capables à eux seuls d'assurer l'alimentation des canaux vers Anvers.

» 3° C'est donc la vallée de l'Ourthe luxembourgeoise qui doit, de l'avis de la Commission, être *aménagée en premier lieu*. »

La conclusion de la Commission répète :

« Il y a lieu de construire *en premier lieu*, à l'amont du Hérou, un barrage avec usine hydro-électrique »

* *

Les travaux parlementaires, de leur côté, appuient la thèse que j'ai l'honneur de défendre.

Au cours de l'intéressante discussion qui se produisit à la Chambre, l'honorable M. Hubin disait, le 21 mars dernier :

« Dans l'esprit de la majorité des membres de la Commission, le projet des grands travaux est un bloc. »

Et il ajoutait : « Je pose au Gouvernement la question : si le canal Anvers-Liège est creusé en dix ans, il faut, qu'en 1938, il y ait des réserves d'eau suffisantes pour alimenter le canal. »

L'honorable M. Van Cauwelaert insistait :

« Il faut absolument, disait-il, qu'on crée sans délai le canal Anvers-Liège. »

Enfin, l'honorable M. Merget, parlant au nom de la population luxembourgeoise, qu'il représente, soulignait les paroles prononcées par M. Hubin et aussi par M. Van Caneghem, et exprimait sa joie de ce que : « le Luxembourg ne sera plus traité en parent pauvre, il participera, en y bénéficiant, à cette grande œuvre nationale ».

* *

La disjonction opérée par le projet de loi soumis aux délibérations du Parlement, entre les premiers crédits nécessaires au canal Liège-Anvers et les barrages-réservoirs, n'a pas été sans jeter l'alarme parmi les populations riveraines de l'Ourthe, depuis Houffalize jusqu'à La Roche et plus loin encore.

Aussi ont-elles salué, avec enthousiasme, Messieurs les membres de la Chambre, venus sur place pour se rendre mieux compte des travaux proposés.

Elles leur ont exprimé leur gratitude et leur ardent désir de n'être plus exclues de la grande œuvre qui va s'accomplir.

Ces populations avaient entrevu l'heure où elles seraient tirées de l'isolement dans lequel elles vivent ; elles avaient aperçu la puissance industrielle qui allait surgir de la région ; l'électrification et ses bienfaits, la substitution d'un cours d'eau normalisé, au régime torrentiel qu'il subit aujourd'hui ; les inondations de l'hiver et les sécheresses de l'été atténuées ; et enfin la vaste nappe d'eau s'étendant entre les crêtes rocheuses.

Elles auraient aimé, ces populations, que Messieurs les Sénateurs veuillent bien, eux aussi, se rendre au Hérou, et là, devant les montagnes qu'il s'agit d'associer, entendre à leur tour les savantes explications de M. Delmer, « l'éminent Secrétaire Général de la Commission, ainsi que le qualifiait à la Chambre M. le Premier Ministre. »

Elles voudraient surtout être rassurées sur les causes et la portée du silence qui atteint les barrages-réservoirs, dans la loi soumise au Parlement.

* *

Je garde l'espoir que M. le Premier Ministre lèvera les doutes, qu'il prononcera la parole nette et catégorique, attendue de toutes parts.

Le 18 juillet 1927, en déposant les conclusions de la Commission sur le bureau de la Chambre, il déclarait les faire siennes.

(6)

Il a de nouveau affirmé ses sympathies au cours de la discussion à la Chambre.

Veuille M. Jaspar dire au Sénat aussi, que les grands travaux forment un bloc, qu'il entend exécuter, dans le plus bref délai possible, et le canal direct Liège-Anvers et les aménées d'eau nécessaires à fournir par les barrages-réservoirs établis dans le Luxembourg.

Puisse, passant cette fois encore de

la parole aux actes, M. le Premier Ministre déposer au Parlement les projets de loi nécessaires à rassurer définitivement des Belges qui, eux aussi, sont anxieux de savoir s'ils seront ou non compris dans la bienfaisante répartition des grands travaux publics annoncés.

Baron DELVAUX DE FENFFE.

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 3 APRIL 1928

Verslag uit naam van de Commissie voor Openbare Werken en voor Economische Zaken, belast met het onderzoek van het Wetsontwerp houdende oprichting van een bijzonder en tijdelijk Fonds der groote werken.

(Zie de n^{rs} 65, 130 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 21 en 22 Maart 1928; n^r 89 van den Senaat.)

Aanwezig : de heeren Baron RUZETTE, voorzitter ; DE COCK DE RAMEYEN, Baron DELVAUX DE FENFFE, DEPONTIEU, DUPRET, Baron GILLÈS DE PELICHY, JANSSENS, LALEMAND, MARTENS, MOUSTY, POLET, THIÉBAUT, VAN BELLE, Burggraaf Georges VILAIN XIII en LEBON, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De karig toegemeten tijd waarover de Senaat beschikt om over de oprichting van een fonds der groote werken verslag uit te brengen, haar te behandelen en goed te keuren zou verzet kunnen uitlokken, zoo wij niet allen overtuigd waren dat de Regeering de handen vrij moet hebben om onmiddellijk over te gaan tot de uitvoering van het door haar opgemaakte grootsche programma. Wat de bekoring van dit programma uitmaakt is de prachtige eenheid van opvatting en het schrandere van zijn uitvoering. Het beoogt de verbinding te water tusschen onze nijverheidsstreek en onze groote haven, Henegouw langs de Brusselsche haven, de Samber- en de Maasstreek langs het rechtstreeksche kanaal van Luik naar de Schelde. Het voorziet de oprichting van een zelfstandige openbare inrichting, niet om de verantwoordelijkheid van den Staat te verlichten, doch om haar te bevorderen. Want, ofschoon deze zelfstandigheid op eenigszins paradoxale wijze afgestaan wordt aan ambtenaren, heeft zij toch voor doel de geleidelijke voortzetting van de werken te verzekeren door middel van een financieel contract dat boven de ministerieele

onbestendigheid staat. Men moet zich niet afvragen of deze juridische onafhankelijkheid van het organisme niet aan een of andere hapering in de praktijk zal bloot staan; het past en het volstaat dat men hulde brenge aan de bedoeling zich, in de mate van het mogelijke, te voorzien tegen den terugkeer van een moeilijk te vergeten tegenslag. Het heele land zal het gebaar van de Regeering goedkeuren die, in uitdrukkelijke bewoordingen, een uitgave van een milliard achthonderd miljoen betaalbaar stelt voor werken die voor de toekomst en de welvaart der Belgische gemeenschap broodnoodig blijken.

De arbeid van den verslaggever en de besprekingen in de Kamer hebben het vraagstuk duidelijk belicht, dat overigens reeds bij de behandeling van de buitengewone begrooting ten berde was gekomen. Men krijgt beslist den indruk dat de verbinding onzer beide stroomen een hoogst dringend werk is, zonder dat men de hoogdringendheid van andere werken hoeve in het gedrang te brengen. Aldus bleef de gedachtenwisseling in de Senaatscommissie beperkt tot het kanaal Antwerpen-Luik, en het had volstaan haar bondig uiteen te zetten. Doch het leek niet onheusch

hier een stem uit het Walenland te laten hooren en de Commissie heeft onmiddellijk erin toegestemd dat Baron Delvaux de Fenffe bij het verslag een nota zou voegen over een vraagstuk dat vooral het Walenland aanbelangt.

De noodzakelijkheid van een rechtstreeksch Belgisch kanaal werd onderzocht lang voordat het ontwerp van het Nederlandsch Juliana-Kanaal tot stand kwam, en toch worden wij thans voorgestreefd door het graven van dit laatste. De eenen beweren dat het over twee jaar zal klaar zijn, de anderen in 1933. Alsdan zal het met de Maas verbonden zijn door middel van een sluis te Maestricht, doch de weg van Luik zou te Rotterdam niet open mogen staan zoo wij tevens onze eigen deur niet mochten openen. Het grootste deel van het Belgische verkeer zou gevaar loopen langs het Noorden te worden gelokt; handelsbetrekkingen zouden worden angeknoopt en bestendigd die men bezwaarlijk later zou kunnen ongedaan maken. Niemand meer dan uw verslaggever verlangt naar innige verstandhouding met Nederland, doch er zijn feiten die aan niemand zullen ontgaan. Onder meer het ouwerwetsche stelsel van de tolformaliteiten en het toezicht in de buurt van Maestricht; en men begrijpt zoomin de lankmoedigheid vanwege de Belgen als de koppigheid vanwege de Hollanders, wanneer wij bij elke gelegenheid de ontzettende opstopping te Smeermaes kunnen vaststellen, waar, onlangs nog, een tros schepen van 35 kilometer lang de beurt afwachtte om de grens over te steken. Even ellendig is het schouwspel binnen de enclave waar geen maatregelen worden getroffen om de schepen te dwingen de baan vrij te maken.

Van een anderen kant, worden door het Bestuur nog peilingen verricht (sedert hoelang?) alvorens het nieuwe tracé van het rechtstreeksche kanaal voorgoed te bepalen. Derhalve bedraagt het crediet te dien einde op de begroting van 1928 uitgetrokken slechts drie millioen.

Doch er blijft een vooruitzicht van vijf millioen, hetzij om de vroegere vakken te verbreedten met het oog op hunne inlijving bij het rechtstreeksch kanaal, hetzij voor de overige Kempische vakken die Antwerpen met Luik verbinden. Zou de Regeering de bestemming van dit crediet niet nader willen omschrijven.

Waartoe de vertakkingen van het rechtstreeksch kanaal verbeterd, zoolang men met Nederland geen duidelijke overeenkomst heeft gesloten, met het doel de hinderpalen uit den weg te ruimen daar waar zij de scheepvaart belemmeren?

Het logische gevolg daarvan is dat het crediet van vijf millioen en het mogelijke overschot van drie millioen zouden moeten worden besteed aan de inrichting van de bestaande gedeelten van het nieuwe kanaal en wel aan de vakken Hasselt-Quaedmechelen en Herenthals-Antwerpen te Antwerpen, waar de monding van het verbindingskanaal moet worden afgeleid van het Asia-dok naar het Lefebvre-dok en meer dan honderd meter breed moet worden gemaakt.

Zijn de plans en de bestekken klaar? Moest men de stemming van het wetsontwerp afwachten om deze werken aan te besteden? Wat verzet zich tegen hunne onmiddellijke uitvoering? De Regeering kan elke critiek den mond snoeren met dadelijk tot daden over te gaan. Wij houden ons overtuigd dat dit in hare bedoeling ligt. Met het openlijk te verklaren zal zij de openbare meening voldoening schenken.

Het is duidelijk dat de werken van het heele kanaal niet mogen toevertrouwd worden aan een enkelen aannemer, en dat verschillende ondernemingen hand in hand moeten gaan onder de uitsluitende leiding en gangmaking van de beheerders van het fonds. Dat is de voorwaarde van een spoedige uitvoering, opgelegd door de wanverhouding tusschen de verkeerswegen en de behoeften van het verkeer te water.

Ten slotte zijn wij zoo vrij terloops te wijzen op den veldtocht ingezet door zekere groep van personen met het doel een alarmkreet te slaken naar aanleiding van inneming van poldergronden door Nederland op de Scheldeboorden. Volgens hen zou een inbezitneming van aanslibgronden een ernstig gevaar van verzanding voor de vaargeulen opleveren, en de groote werken zouden overbodig worden zoo de stroom voor de schepen onveilig mocht worden. Om trent een zoo kiesch punt komt een geruststellende verklaring nooit te laat.

Zijn deze geruchten pessimistisch,

zooals men verhoplen mag, dan dienen wij veeleer te streven naar het tot stand komen van het Moerdijkkanaal, waardigen tegenhanger van de groote werken, oordeelkundige verbinding met den Rijn, een eisch waarvan de gegrondheid eerlang zal worden ingezien door een bevriend volk waarmede wij het grootste belang hebben een verdrag te sluiten van wederkeerig dienstbetoon, gesteund op de hechte grondslagen eener loyale concurrentie.

De Verslaggever, De Voorzitter,
H. LEBON. Baron RUZETTE.

(BIJLAGE)

NOTA VAN BARON DELVAUX DE FENFFE

De stuwbekkens.

Wanneer ons geacht medelid, de heer Lebon, in zijn verslag aantoon hoe belangrijk en hoe dringend het graven van de vaart Luik-Antwerpen is, dan geniet hij volle instemming.

De rechtstreeksche verbinding met onze nationale haven werd sedert lang bij herhaling gevraagd door het nijverheidsbekken van Luik en door al de takken die zich in de Maasstreek ontwikkelen.

Het voorstel van een aanbesteding verdeeld in schijven binnen zeer korten tijd zal bijzonder gunstig onthaald worden!

De invloed van bedoelden waterweg strekt nog verder!

Dezes belangen zijn nauw verbonden met die van onze Luxemburgsche bergstreek, vermits het ophouden in de *Hooge Ardennen de noodige aanvulling,*

het voornaamste element uitmaakt van den onmisbaren watertoevoer voor de spijzing van het kanaal.

De volgende beschouwingen hebben voor doel de onscheidbaarheid dezer beide factoren te doen uitschijnen. Ik dank den heer Lebon mij dienstwillig een plaats te willen inruimen.

Het is bovendien een middel om de bespreking voor den Senaat in te korten en den wensch in te willigen van de Regeering die een spoedig besluit verlangt.

* *

De verslagen aangenomen door de Nationale Commissie voor de groote werken, ingericht bij Koninklijk besluit van 1 Maart 1927, zijn uitdrukkelijk.

In het programma der werken van de eerste sub-commissie wordt onder den

titel « Stuwbeekens in de Ardennen », de volgende vraag gesteld :

« Welke werken moeten uitgevoerd worden in de Ardennen om de scheepvaart naar Antwerpen mogelijk te maken? »

Het algemeen verslag dat aangenomen werd door de voltallige vergadering van 27 Juni 1927, antwoordt :

« Stuwbeekens moeten in de Ardennen gebouwd worden want *practisch ligt daarin het eenige middel* om over het noodige water te beschikken om de kanalen van de Maas naar Antwerpen te spijzen.

» In den huidige staat van zaken zou het nutteloos zijn de kanalen naar Antwerpen voor schepen met groote afmetingen te verbreedden, en zooveel te meer, een nieuw kanaal met groote doorvaart van Luik naar Antwerpen te graven, omdat men bij laagwaterstand, niet over de noodige hoeveelheid water voor die vaarwegen beschikt.

» Slechts door groote waterreserven tijdens het regenseizoen achter stuwen op te hoopen om ze in het droge seizoen te benuttigen, kan men uit de Maas het water afvoeren dat noodig is om in de kanalen naar Antwerpen het vereischte peil te behouden. »

Het verslag van de eerste subcommissie is niet minder bevestigend. Daarin zegt de heer Lassalle, hoofdingenieur, bestuurder van Bruggen en Wegen, het volgende :

« Zakelijke studies toonen dat de rivieren waarin stuwdammen nuttig zouden gebouwd worden, de volgende zijn : de Ourthe, waar bekkens met een inhoudsvermogen van 200,000,000 kubiekmeter zouden kunnen ingericht worden....

» In die voorwaarden zou het regelen van de Ourthe alleen voldoende zijn om de spijzing voor de scheepvaart te verzekeren van een kanaal Luik-Antwerpen. »

Het besluit betreffende de eerste vraag was even uitdrukkelijk :

« De subcommissie is van oordeel dat de werken, die de aangewezen doeleinden kunnen verwezenlijken, stuwdammen zijn, vooral gebouwd voor de spijzing van de kanalen en voor het voortbrengen van energie, en opgericht :

- » a) Op de Ourthe en haar bijrivieren ;
- » b) Op de Semois ».

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd. Uit deze enkele lijnen, die uitgaan van bevoegde personen door de Regeering uitgekozen, blijkt zonneklaar dat het oprichten van stuwdammen op de Luxemburgsche rivier innig verband houdt met het graven van het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen en dat die stuwdammen hiervan een hoofdzakelijk bestanddeel zijn.

* *

Er werd trouwens geene enkele technische opwerping aangevoerd.

Hier ook evenals voor den stuwdam van de Urft, schijnt de natuur al de noodige bestanddeelen te hebben voorzien, om het werk voor te bereiden en te vergemakkelijken.

Gewis betreuren zij, die de majestatische schoonheid der wilde landschappen beminnen, dat eene bij uitstek schilderachtige streek niet in haar oorspronkelijken toestand wordt gehandhaafd.

De Commissie heeft deze opwerping voorzien.

« De noodzakelijkheid, zegt zij, de schoonste landschappen van de Ardennen te behouden, is de aandacht van de Commissie niet ontgaan. Na het advies gevraagd te hebben van de Koninklijke Commissie der monumenten en landschappen, heeft zij de eerste te bouwen werken gekozen met inachtneming van het standpunt der kunstenaars.

» Voor het overige gedeelte van het programma, heeft zij de volgende over-

wegingen van Ridder Lagasse de Locht, Voorzitter van de Koninklijke Commissie der monumenten en landschappen, tot de hare gemaakt: « Niets is » onmogelijk voor de ingenieurs; dat » weet ieder: zijn zij niet vindingrijk » genoeg om, bij het uitvoeren van hun » nijverheidsontwerpen, uit deze in de » juiste verhouding weg te nemen wat » aan het natuurschoon schaden kan? »

* * *

Ten aanzien van deze beschouwingen, is het begrijpelijk dat sommigen zich er over bezorgd maken dat onder de werken, waarvoor credieten worden aangevraagd, de stuwdammen niet voorkomen.

Deze bezorgdheid neemt nog toe wanneer men weet dat de Commissie aan de stuwdammen den voorrang toekende in de volgende uitvoering.

Het verslag legt er inderdaad nadruk op, dat :

« 1° De studies omtrent het oprichten van stuwdammen en hydro-electrische fabrieken zeer lang en lastig zijn ;

» 2° Er *eerst behoort te worden overgegaan tot de uitvoering* van de werken waarvan de ontwerpen zijn opgemaakt en die gansch alleen in staat zijn om de spijzing te verzekeren van de kanalen naar Antwerpen ;

» 3° Het dus de vallei van de Luxemburgsche Ourthe is, die, naar het advies van de Commissie, *eerst moet ingericht worden.* »

In het besluit der Commissie wordt er nogmaals herhaald :

« Er dient *eerst* overgegaan tot het bouwen, stroomopwaarts de Hérœu, van een stuwdam met hydro-electrische fabriek. »

* * *

De behandeling in het Parlement, van haren kant, zet de thesis, die ik de eer heb te verdedigen, nog meer kracht bij.

In den loop der belangwekkende bespreking in de Kamer verklaarde de geachte heer Hubin op 21 Maart j.l. :

« In den geest van de meerderheid der leden van de Commissie, vormt het ontwerp der groote werken een geheel. »

En hij voegde erbij : « Ik stel aan de Regeering de vraag : indien het kanaal Antwerpen-Luik in tien jaar wordt gegraven, is het noodig dat er in 1938 een voldoende watervoorraad voorhanden zij om het kanaal met water te voorzien. »

De geachte heer Van Cauwelaert legde er nadruk op dat « het volstrekt noodig is dat het kanaal Antwerpen-Luik onverwijld worde gegraven ».

Ten slotte sloot de geachte heer Merget, uit naam der bevolking van Luxemburg, welke hij vertegenwoordigt, zich aan bij de woorden uitgesproken door de heeren Hubin en Van Caeneghem, en hij sprak er zijn vreugde over uit dat : « Luxemburg niet meer als verstooteling zal worden behandeld, daar het zijn deel zal hebben in dit groot nationaal werk ».

* * *

De splitsing voorzien door het wetsontwerp, bij het Parlement ingediend, tusschen de eerste credieten voor het kanaal Luik-Antwerpen en de stuwbekkens, heeft onrust gezaaid onder de overbewoners van de Ourthe, vanaf Houffalize tot La Roche en nog verder.

Ook hebben zij met geestdrift de leden van de Kamer begroet die zich ter plaatse beter kwamen rekenschap geven van de voorgestelde werken.

Zij hebben er hunne dankbaarheid over uitgedrukt en tevens den levendigen wensch geuit dat zij voortaan niet meer zouden worden uitgesloten van het groote werk dat zal worden volbracht.

Deze bevolking had het oogenblik voorzien waarop zij uit hare afzondering zou worden getrokken ; zij had ingezien welke industriele macht in de

streek zou tot stand komen, namelijk de electrificatie en hare weldaden, het vervangen van een stortvloed door een genormaliseerden waterloop, de verzachting van de overstromingen tijdens den Winter en van de droogte tijdens den Zomer; ten slotte de uitgestrekte watervlakte tusschen de rotshoogten.

Met genoegten hadde deze bevolking gezien dat de heeren senatoren van hunnen kant naar Le Hérou zouden gekomen zijn om daar, tegenover de bergen die dienen verbonden, den wetenschappelijken uitleg te hooren van den heer Delmer « den uitstekenden secretaris-generaal der Commissie » zooals de Eerste-Minister hem in de Kamer noemde. Deze bevolking zou vooral willen gerustgesteld worden over de oorzaken en de beteekenis van het stilzwijgen betreffende de stuwbekkens in het wetsontwerp dat bij het Parlement werd ingediend.

*
* *

Ik koester de hoop dat de Eerste-Minister een einde zal stellen aan den twijfel en dat hij het afdoende woord

zal uitspreken dat door iedereen wordt verwacht.

Op 18 Juli 1927 verklaarde de Eerste-Minister, toen hij de besluiten der Commissie in de Kamer ter tafel legde, dat hij zich bij die besluiten aansloot.

In den loop der bespreking in de Kamer heeft hij andermaal laten blijken dat hij die besluiten genegen was.

De heer Jaspar gelieve in den Senaat eveneens te verklaren dat de groote werken een geheel vormen en dat hij zoo spoedig mogelijk het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen, wil doen uitvoeren en den noodigen wateraanvoer verstrekken, door de stuwbekkens in Luxemburg opgericht.

Moge de Eerste-Minister nogmaals van het woord overgaan tot de daad en bij het Parlement de wetsontwerpen indienen die noodig zijn om de Belgen bepaald gerust te stellen, die zich van hunnen kant met angst afvragen of zij al dan niet zullen begrepen zijn in de weldadige verdeeling der aangekondigde openbare werken.

Baron DELVAUX DE FENFFE.