

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 19 MAI 1914

Rapport de la Commission spéciale chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1914.

(Voir les n°s 59, 144, 180, 187, 201 et 202, session de 1913-1914, de la Chambre des Représentants ; — 60, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le baron DE FAVEREAU, Président ; le comte GOBLET D'ALVIELLA, COULLIER, FLECHET, HANREZ, le baron ANCIEN, COPPIETERS, STEURS, le comte DE RENESSE, FRAEYS DE VEUBEKE, GEORGES VERCRUYSE, le baron DE PITTEURS HIÉGAERTS, CLAEYS BOÛAERT, VAN ZUYLEN, SPEYER, le baron VAN REYNEGOM DE BUZET, DE CLOEDT et A. VERCRUYSE, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Projet de Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour 1914 comprend un ensemble de crédits s'élevant à . . . fr.	483,413,395
et un ensemble de recettes évaluées à	797,700
La différence.	482,615,695

est à couvrir par les excédents du budget ordinaire ou par l'emprunt.

L'année dernière la différence s'élevait à fr. 98,395,050

La Section centrale de la Chambre a fait remarquer que le budget extraordinaire pour 1914 dépassait de près de 47 millions la moyenne des crédits demandés au même budget pendant les dix dernières années.

Elle ajoute que la majoration provient des crédits pour dépenses militaires ou pour avances sur l'exécution de certains travaux d'utilité publique et conclut qu'en dehors de ces objets spéciaux, l'ensemble des crédits demandés pour 1914 est plutôt inférieur à la moyenne des crédits extraordinaires votés au cours des dix dernières années.

La Section centrale a félicité le Gouvernement d'avoir déposé en décembre 1913 le budget pour 1914 ; la Commission spéciale du Sénat se joint à ces félicitations, exprime la confiance qu'il en sera ainsi chaque année et renouvelle le vœu que la Chambre le discute à temps pour que le Sénat puisse aussi l'examiner.

La Section centrale a posé au Gouvernement un grand nombre de questions notamment en ce qui concerne les travaux de la rectification de la Meuse.

Un membre de votre Commission spéciale reprend cette question. Il fait remarquer que Liège est le centre du bassin industriel le plus important du pays. Il possède un outil économique précieux, la Meuse, dont il ne peut se servir parce que les dimensions de cette rivière ne répondent pas aux besoins actuels de la navigation fluviale. Celle-ci est commandée par la capacité des bateaux rhénans, qui jaugent actuellement de 600 à 3,500 tonnes. Or la Meuse ne peut recevoir que des péniches de 300 tonnes. On peut donc dire que Liège est séparée, au point de vue des transports fluviaux, du monde commercial.

La navigation fluviale a une très grande importance, plus considérable même que la navigation maritime.

Le trafic des ports rhénans allemands, essentiellement fluvial, a été en 1912 de 59,850,502 tonnes, contre 53,130,615 tonnes en 1911, soit une augmentation de 13 p. c.

Ce trafic avec la Hollande a été :

de 25,619,771 tonnes en 1912	
contre 22,944,857 — 1911.	
Soit une augmentation de 11.6 p. c.	

Avec la Belgique :

En 1912 — 8,523,472 tonnes.	
En 1911 7,456,855 —	
Soit une augmentation de 7,1 p. c.	

D'autre part, le tonnage des bateaux augmente progressivement. Le nombre de bateaux de plus de 1,000 tonnes a progressé comme suit :

277 bateaux en 1896	
410 — 1898	
537 — 1900	
647 — 1902	
752 — 1904	
890 — 1906	
1,020 — 1908	
1,229 — 1910	
1,300 — 1912	

On constate donc que l'avenir de la navigation fluviale est aux bateaux de grand tonnage — et l'on doit s'inspirer de cette constatation dans l'étude des canaux.

D'autre part, on constate qu'au point de vue des allocations du budget extraordinaire, Liège a été négligée et qu'il n'est que temps que le Gouvernement répare dans de larges mesures les injustices du passé.

On a consacré 75 millions aux travaux du canal de Terneuzen, 60 millions au port d'Ostende, 47 millions au canal de Charleroi (il reste encore à dépenser 31 millions pour l'achèvement), 20 millions au canal du Centre (il reste encore trois ascenseurs à établir). On a dépensé 58 millions à Bruxelles-Maritime et il reste encore à exécuter pour plus de 6 millions de travaux. Le port de Zeebrugge a coûté plus de 65 millions. Il faudra consacrer plus de 100 millions aux travaux d'Anvers.

Tous ces travaux ne sont pas à critiquer, quoique certains d'entre eux ne présentent qu'une utilité relative; mais ce que l'on peut critiquer, c'est la parcimonie avec laquelle a été traitée Liège, dont les besoins sont cependant incontestables. C'est ainsi que, pendant les dix dernières années (1902-1912), le montant total des budgets extraordinaires était de 325 millions, tandis que les travaux de rectification de la Meuse n'y interviennent que pour 8,877,000 francs.

Quels sont les besoins urgents de la vallée de la Meuse auxquels il faudrait donner satisfaction immédiate ?

1° Les travaux de rectification en aval de Liège, entre Liège et Visé, qui comportaient la normalisation de la section à 2^m60 de tirant d'eau, la dérivation de l'île Moncin et la construction de trois écluses de 260^m00 × 14^m00. — La dépense est évaluée à 25 millions, dont 3,700.000 sont déjà dépensés.

Le premier projet de ces travaux date de 1887.

2° La rectification à l'amont de Liège, entre Namur et Liège. Les écluses ont actuellement 56^m00 × 9^m00. Il y a lieu de les transformer en 100^m00 × 12^m00. L'écluse de Sclayn est en voie d'exécution. Les écluses d'Andenne, de Ben-Ahin, d'Ampsin, d'Amay, de Chokier et de Jemeppe restent encore à transformer. — Evaluation de la dépense : 20 millions.

3° La construction du canal de jonction de Liège à Anvers, par Hasselt et Hérenthals, pour raccorder Liège au port d'Anvers. — La dépense est évaluée à 50 millions.

4° Raccordement de Liège à Rotterdam par la Meuse mitoyenne.

Une commission hollando-belge, composée d'ingénieurs belges et hollandais, a étudié ce travail et a déposé son rapport, œuvre remarquable, qui constitue un véritable avant-projet.

Il s'agit de normaliser et de canaliser la Meuse avec 2^m60 de tirant d'eau et la construction de quatorze écluses de 260^m00 × 14^m00.

Le coût de ce projet est évalué à 80 millions, dont 60 millions seront à charge de la Hollande.

5° Raccordement de Liège au port de Bruxelles par Hasselt, Diest, Louvain et Pont-Brûlé.

6° Il existe un projet conçu par des ingénieurs allemands, d'un canal du Rhin à la Meuse, sur territoire allemand, avec écluses à étages de 170^m00 × 12^m00.

Ce projet a été exposé à la Chambre de commerce de Bruxelles, par une députation composée du bourgmestre d'Aix-la-Chapelle et de plusieurs techniciens.

7° Enfin l'exécution de tous les travaux énumérés ci-dessus aurait pour effet de remédier aux inondations périodiques qui affligent la vallée de la Meuse, occasionnant d'énormes dégâts et sont la source de véritables ruines pour les riverains.

8° Si ce système de navigation fluviale pouvait être réalisé, il aurait une conséquence directe sur l'encombrement actuel des voies de chemin de fer. Le transport fluvial mieux organisé produirait évidemment un certain allègement dans les transports par chemin de fer. On peut dire que ceux-ci sont actuellement saturés et que le meilleur moyen d'assurer

tous les transports serait de les partager entre les canaux et les voies ferrées.

Un autre membre se joint à ces considérations. Le bassin de Liège a été sacrifié ou tout au moins oublié. On a cru que les transports par chemin de fer suffiraient; on voit le contraire.

En amont de Liège on a commencé par où il aurait fallu finir et l'exécution se fait avec une déplorable lenteur : il reste six écluses à reconstruire.

En aval la situation est lamentable : les propriétés sont généralement inondées. Cette année il y a eu deux inondations successives.

Entre Liège et Visé, le programme est arrêté et le Gouvernement n'a qu'à décréter les travaux.

Le canal de la Campine s'achève aussi avec une lenteur désespérante. Les anciens marchaient plus vite, quoique n'ayant pas nos moyens.

On a opposé la loi sur les expropriations ; mais cette loi pourrait être amendée si c'était nécessaire.

En matière de chemins de fer, les discours prononcés au Sénat ces dernières années ont suffisamment indiqué les griefs et les desiderata liégeois.

Un troisième membre appuie ses deux collègues : les travaux de la Meuse sont nécessaires pour Liège, notamment au point de vue de l'hygiène.

La Section centrale a encore demandé au Gouvernement : « Pourquoi les travaux du canal de la Lys à l'Yperlée étaient interrompus et si l'interruption serait de longue durée? » La réponse a été que, après l'accident survenu, les entrepreneurs ont abandonné les chantiers et ont intenté un procès à l'État, et qu'en attendant la solution du litige, les travaux ne pouvaient être repris.

Un membre de la Commission reprend cette question et fait remarquer qu'un procès ne peut faire remettre indéfiniment des travaux si nécessaires.

Le même membre exprime l'espoir que la double voie du chemin de fer de Courtrai à Ypres sera réalisée en 1914.

Un membre rappelle que, l'an passé, M. le Ministre des Travaux publics avait promis d'admettre le sapin du pays en concurrence avec celui du Nord; or l'Administration vient de nouveau de publier des cahiers de charges dont le sapin du pays est exclu pour les pilots.

Un membre rappelle qu'en 1902 il fut formé une Commission pour l'étude des travaux d'amélioration à exécuter au canal de Gand à Bruges, en vue de rendre cette voie hydraulique accessible aux grands bateaux rhénans (de 1,800 tonnes).

Ces travaux étaient vivement désirés non seulement par la Chambre de commerce de Bruges, qui y voyait un complément du port maritime de Bruges, mais aussi par la Chambre de commerce de Gand.

Les travaux furent décrétés sans délai, et deux années plus tard différentes parties furent déjà mises en adjudication.

Les travaux étaient estimés à 8 millions de francs environ et, de 1902 à 1912, ils furent exécutés jusqu'à concurrence de 3,500,000 francs.

Mais les derniers crédits furent employés à l'amélioration du canal de

raccordement à Gand, qui n'a pas de rapport direct avec le canal de Gand à Bruges, pour lequel les améliorations furent décrétées, et qui ne semble plutôt présenter qu'un intérêt local.

Le canal est actuellement élargi et approfondi sur 16 kilomètres environ, et ne peut offrir passage aux bateaux rhénans que sur cette longueur ; mais à quoi cela sert-il, puisqu'il mesure 45 kilomètres de longueur ?

Voilà par conséquent 3 millions et demi de francs dépensés sans aucun avantage pour Bruges, et rien n'est fait pour arriver à l'achèvement des travaux.

Les moyens pécuniaires semblent faire défaut.

Et c'est dans de semblables circonstances qu'on arrive à parler de nouveaux projets, comme le canal de Roulers à Bruges, qui devrait coûter plusieurs millions, afin d'encourager et d'augmenter le trafic vers Bruges ?

Cela est très bien, mais qu'on fasse en premier lieu le canal de Gand à Bruges.

Un membre parle des améliorations à apporter aux deux Nèthes. Il insiste pour qu'un crédit de 350,000 francs soit inscrit au prochain budget extraordinaire afin de pouvoir exécuter les travaux élaborés par la Commission spéciale qui a étudié cette question et éviter ainsi les inondations périodiques et désastreuses de plus de 2,000 hectares de bonnes prairies. Le travail entier est estimé à 400,000 francs.

Un membre demande que les travaux de rehaussement des voies dans la traversée de Courtrai soient activés. L'achat des terrains de la gare des marchandises date de 1895.

Le service des voyageurs, celui des marchandises et la facilité des communications entre les deux parties de la ville, séparées par le chemin de fer, l'exigent impérieusement. Chaque année, un crédit est inscrit au budget, mais il n'est dépensé qu'en partie.

Un membre signale et regrette la parcimonie du Gouvernement à l'égard du Hainaut.

Un membre parle des travaux de Bruxelles et notamment de la gare du Luxembourg. C'est un scandale ! On dirait qu'on traîne les études à dessein pour ne pas les exécuter. Il en est de même pour les terrains qui se trouvent entre la rue de Ruysbroeck et la Montagne-de-la-Cour et qui sont destinés à l'agrandissement de la bibliothèque et des musées.

Un membre proteste contre le procédé qui consiste à donner les travaux de la main à la main, sans adjudication publique ni même d'adjudication restreinte. C'est une source d'abus et de favoritisme !

Il critique les excès de dépenses. Pour Anvers on avait prévu une dépense de 108,000,000 de francs ; elle a été portée à 216,000,000 de francs.

A ce propos, il demande ce qu'on va faire de la place d'Anvers. Le système défensif a été établi lorsque l'Angleterre était la maîtresse des mers ; mais les circonstances ont changé. L'Angleterre peut être intéressée dans le conflit éventuel. D'autre part, la Hollande fortifiant Flessingue, le ravitaillement d'Anvers serait compromis. N'y a-t-il pas lieu de songer à d'autres moyens de défense avant de réaliser les grosses dépenses demandées ?

Le même membre signale que M. le Ministre des Travaux publics avait déclaré en 1913 que les travaux du canal de Charleroi seraient terminés en

cinq ans. Il a été dépensé 47 millions, il reste à dépenser 31 millions, soit plus de 6 millions par an.

Souvent en Belgique les travaux sont achevés quand ils ne répondent plus à des besoins. Tout arrive trop tard et coûte le double.

Deux membres recommandent au Gouvernement la gare de Verviers.

Un membre estime que la rectification des canaux de la Campine devrait précéder les travaux à faire dans le bassin de Liège.

Un membre désire poser au Gouvernement la question suivante :

« Il est avéré que l'encombrement de la ligne du Luxembourg est une des causes principales de la crise des chemins de fer. L'amélioration et l'extension du réseau luxembourgeois sont donc d'intérêt général. Dès lors il importe de procéder à une étude d'ensemble des différents projets qui ont été mis en avant, de manière à permettre au Parlement à se prononcer sur le problème dans son intégralité. Quand M. le Ministre compte-t-il soumettre cette question et quelles sont les solutions qu'il a l'intention de proposer ? »

Un membre demande : « Où en est la question du transbordement de Cruybeke ? Les études sont-elles terminées ? Quand M. le Ministre estime-t-il pouvoir entamer les travaux et combien de temps dureront-ils ? »

Le Ministre a répondu :

« On poursuit sur les deux rives le remblai des voies d'accès au transbordeur ainsi que la construction des ouvrages en maçonnerie qui en sont la conséquence.

» La Commission de la Flandre orientale a demandé d'examiner la possibilité d'établir un pont dont l'achèvement ne prendrait pas plus de temps que celui du transbordeur. L'examen de cette question, qui d'ailleurs ne retarde en rien les travaux qui s'exécutent pour le transbordeur, sera bientôt terminé. »

Un membre voudrait que, pour les travaux publics importants, une Commission fût organisée pour les examiner, de manière qu'on ne laisse plus l'argent et l'avenir du pays entre les mains d'un seul homme.

Le Projet de Loi a été adopté à la Chambre par 76 voix contre 54 et 11 abstentions. Votre Commission, Messieurs, l'a adopté par 7 voix contre 4 et une abstention.

Le Rapporteur,
A. VERCRUYSSÉ.

Le Président,
B^{on} DE FAVEREAU.