

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 16 JUILLET 1925

Rapport de la Commission des Travaux publics
et des Affaires Économiques, chargée d'examiner
le Budget du Ministère des Travaux publics
pour l'exercice 1925.

(Voir les n^{os} 4-VIIIbis, 35, 47 et les Ann. parl. de la Chambre des Représentants, séances des 9 et 15 juillet 1925 et le n° 5-VIIIbis du Sénat.)

Présents : MM. le baron RUZETTE, président ; DE COCK DE RAMEYEN, DU BOIS, THIÉBAUT, VAN BELLE, VAN VLAENDEREN et le baron GILLÈS DE PELICHY, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Les crédits sollicités par le Département des Travaux publics s'élèvent pour l'exercice 1925 à 106,181,640 francs, dont 88,626,640 francs pour les dépenses ordinaires et 17,555,000 francs pour les dépenses exceptionnelles.

L'augmentation sur les crédits alloués pour 1924 est de 11,639,253 francs.

La note annexée au présent budget (1) et le rapport si complet et si précis que vient de déposer l'honorable rapporteur à la Chambre des Représentants (2), nous dispenseront de donner le détail de ces majorations.

Notons pourtant que plusieurs de nos honorables collègues ont émis l'avis que l'augmentation de 80,000 francs, nécessaire pour payer le surcroît de dépenses à résulter de l'application du nouveau règlement concernant les abonnements des casernes de gendarmerie au réseau téléphonique incomberait plutôt au Département de la Gendarmerie.

Préalablement à l'examen des articles, votre Commission a manifesté le plus vif désir de recevoir toujours en temps utile et de voir voter, chaque année, avant les vacances de Noël, le présent budget et plus spécialement encore, la partie Travaux publics du budget extraordinaire.

Lorsqu'il en est autrement, une année est bien vite perdue et des travaux souvent fort urgents, tels que ceux qui doivent parer aux inondations, sont forcément ajournés.

(1) N° 4. — VIIIbis et l'amendement déposé par le Gouvernement le 8 juillet 1925, N° 47.

(2) Rapport de M. Golenvaux, déposé le 2 juillet 1925, N° 35.

Il peut en résulter, pour le pays, un très grave préjudice.

L'attention de nos honorables collègues se concentra ensuite sur les trois points suivants : l'aménagement et le développement si nécessaires de nos ports ; la nécessité d'exécuter d'urgence les travaux indispensables pour prévenir de nouvelles inondations ; l'extension, la réfection et l'entretien de notre réseau routier.

I

NOS PORTS.

La visite toute récente que notre nouveau Ministre des Travaux publics fit aux Installations Maritimes d'Anvers, nous est un gage de l'intérêt que porte le Gouvernement au bon entretien et aux extensions désirables de notre grand port national.

Jetant un regard sur ses satellites, nos honorables collègues ont souhaité que l'Etat fasse preuve de la même sollicitude envers les ports de Bruges, de Gand, de Nieuport et d'Ostende.

L'achèvement du port de pêche commencé, en cette dernière ville, avant les hostilités est promis pour la fin de 1926. Votre Commission espère qu'aucun retard ne sera constaté dans l'exécution de ce travail.

Le rétablissement du Havre de Nieuport dans son état d'avant-guerre, est demandé avec insistance.

L'avenir des ports de Zeebrugge et de Bruges dépend du vote du projet de loi autorisant le Gouvernement à conclure une convention avec cette ville et la Compagnie qui gère ses installations maritimes (1).

Les raisons qui militent en faveur de cette proposition sont développées dans l'exposé des motifs et dans le rapport à la Section centrale de la Chambre des Représentants (2).

Il arrive rarement que les dépenses qu'un Etat doit s'imposer dans l'intérêt de sa défense nationale puissent en même temps constituer pour lui une source de rendement économique et de recettes pour son trésor.

C'est le cas cependant pour les dépenses que l'Etat belge engagera en réalisant et en maintenant les profondeurs au môle et dans la rade de Zeebrugge.

L'utilité de ces installations, pour notre défense, n'est plus à démontrer. Cette preuve fut faite en septembre et en octobre 1914, lors du débarquement à Zeebrugge, de la 4^e Division belge, retour de Namur, et de la 7^e Division de l'Armée britannique.

Leur rendement économique est assuré si nous ne laissons pas échapper l'occasion : la réorganisation des lignes trans-océaniques, suite de la guerre. N'attendons donc pas que toutes les escales soient fixées et arrêtées.

En rendant accessible son jeune port d'escale, en dotant Zeebrugge d'un port franc et d'un port de pêche, la Belgique verra s'étendre ses industries et son trafic sans rien détourner de la clientèle déjà acquise par ses anciens ports. Bien au contraire.

Les motifs d'urgence du vote de la convention résultent encore de ces deux circonstances :

1^o La Compagnie des Installations maritimes est une compagnie concessionnaire, à laquelle s'applique le principe consacré par l'article 7 de la loi du 11 octobre 1919, mais le remède indiqué par cette disposition légale, la

(1) Chambre des Représentants. Projet de loi n° 428 (1922-23).

(2) Rapport de M. Standaert déposé le 18 juillet 1924. N° 398.

majoration du taux des péages, ne peut lui être appliqué. Il en résulte que, depuis l'armistice, la compagnie concessionnaire se trouve dans la situation où se trouverait un concessionnaire de transports ou d'éclairage dont toutes les dépenses auraient suivi la hausse résultant des événements économiques, sans que les recettes aient pu être majorées. Cette situation ne peut perdurer sans que le capital, dont l'État a une grande part, soit de plus en plus entamé, et il y aurait quelque injustice à prolonger encore cette situation ;

2^o Le projet comporte l'intervention de l'initiative privée à concurrence d'un minimum de 12,000,000 de francs. Pareille somme ne reste pas indéfiniment immobilisée et, en affaiblissant la situation de la compagnie actuelle, par la prorogation des difficultés d'exploitation, nous modifierions les conditions dans lesquelles l'intervention de l'initiative privée a été envisagée.

Depuis de longues années déjà l'industrielle ville de Roulers demande, elle aussi, à être reliée avec la mer. La merveilleuse énergie dont firent preuve ses habitants dans la reconstruction de leur cité et de ses nombreuses manufactures, milite en faveur de l'exécution des travaux projetés.

L'amorce du canal à creuser donna lieu à un plan d'expropriation approuvé par arrêté royal du 20 septembre 1924. Il serait souhaitable que ces expropriations puissent avoir lieu sans délai afin que l'achèvement du nouveau canal ne soit pas retardé.

L'Administration des ponts et chaussées elabora également un projet d'élargissement de l'ancien canal reliant Roulers à la Lys.

La ville de Roulers insiste vivement pour que ce travail soit bientôt entrepris et inauguré par la construction de 200 mètres de mur de quai et le creusement d'une darse prévus dans les projets d'extension future du port.

Le pont du canal qui se trouvait jadis le plus rapproché de la ville a été détruit par les Allemands. Il n'a été remplacé jusqu'ici que par une légère passerelle pour piétons. Les transports sont donc supprimés de ce côté-là. Le rétablissement du pont s'impose.

II

LES INONDATIONS.

Le régime de nos eaux fluviales a beaucoup préoccupé, cette année, les membres du Parlement. D'un bout à l'autre du pays nous eûmes à déplorer, au printemps dernier, des inondations désastreuses.

De nombreuses interpellations signalèrent à la Chambre les dégâts causés et réclamèrent un prompt remède.

A Liège, on eut à déplorer la mort de deux victimes. Une large nappe d'eau couvrit les parties les plus basses de la ville. Deux mille caves furent inondées, des marchandises furent avariées, des serres et des cultures furent détruites.

Le problème de la construction des égouts semble devoir être étudié sans délai pour prévenir le retour d'un pareil désastre.

Les travaux d'endiguement devront aussi être continués d'urgence.

La Basse-Sambre, et plus spécialement encore le pays de Charleroi, furent également très éprouvés. Les déboisements excessifs du Nord de la France ne semblent pas étrangers à ces dévastations. Ce serait là encore une des nombreuses suites de la guerre.

D'aucuns préconisent la construction d'une nouvelle écluse à Marchienne-au-Pont et l'élargissement de la rivière en divers endroits. On remédierait ainsi aux inondations devenues si intenses et si brusques dans ces régions.

Une partie du pays de Waes fut inondée à son tour dans la nuit du 22 au 23 juin. La digue de la Durme s'est rompue, sur le territoire de Zele, sur une

longueur de 45 mètres. Des cultures furent ravagées et de grandes quantités de foin furent perdues.

Il semble qu'un dragage de la dite rivière porterait un remède efficace à la situation.

Des maisons se sont effondrées par suite de la forte crue des eaux dans la région de Dixmude et des moissons furent détruites. Un rapport a été demandé à l'Administration sur la façon dont les aqueducs ont été construits ou réparés dans diverses communes.

Sans contredit, ce furent les vallées de la Lys et de la Mandel qui furent le plus cruellement atteintes.

Tout le bas de la ville de Roulers fut inondé le 1^{er} et le 2 mai 1925.

L'eau atteignit 1^m20 dans les maisons et le fléau s'étendit à une dizaine de rues.

Le renouvellement de ce désastre pourrait être évité par le rétablissement, en leur état primitif, des écluses du Petit Séminaire et le creusement, non loin de là, d'un fossé muni également d'une écluse. Les eaux du ruisseau nommé « Collievyverbeek » pourraient y être déversées ; elles n'encombrieraient plus le lit de la Mandel et seraient ainsi conduites directement au canal.

Mais rien de tout ceci n'égalait la gravité des dégâts causés dans la région courtraisienne. L'inondation du 1^{er} mai y a revêtu un caractère catastrophique parce qu'elle s'est produite durant la période du rouissage. Une trentaine de communes situées sur les rives de la Lys, furent atteintes par le fléau. Les baquets placés dans la Lys, entre Menin et Deynze et renfermant chacun de 1600 à 2000 kilos de lin, furent détruits en très grand nombre. Leur contenu, valant pour chacun d'eux de 2,000 à 4,000 francs, s'en alla à la dérive et ce qui ne fut pas détruit, fut gravement avarié.

Il résulte d'une enquête, menée consciencieusement sur place, par une association de marchands et de rouisseurs de lin, que ceux-ci, au nombre d'environ 900, auraient subi des pertes s'élevant à près de 4 millions de francs. Les frais de sauvetage et autres dépenses firent monter les dommages subis à près de 5 millions.

Nombre de ces petits patrons liniers ne sont que de modestes débutants dans cette industrie et ne disposent que de capitaux fort restreints. Pour eux c'est la ruine certaine. Des sommes en numéraire ont été demandées à titre de secours pour de nombreux sinistrés. Le Gouvernement ne refusera pas de leur venir en aide.

Le désastre, que nous déplorons tous, eut pris des proportions plus considérables encore, si le programme arrêté après les inondations de fin octobre 1894 n'avait déjà été partiellement réalisé : travaux à Comines, à Menin, à Courtrai (dérivation de la Lys).

Il reste à exécuter des travaux à Harlebeke et à couper les méandres de la Lys, entre Zulte et Olsene. Des études ont été faites dans ce but, par M. l'Ingénieur Bouckaert, actuellement inspecteur général au Ministère des Travaux publics. Espérons qu'elles porteront bientôt des fruits.

Il semble aussi que bien des surprises pourraient être évitées si les communications étaient mieux assurées entre les diverses écluses et si les crues subites des eaux en amont pouvaient être rapidement annoncées aux communes qui comptent le plus d'établissements pour le rouissage du lin.

D'aucuns prétendent que pour soustraire aux inondations la majeure partie de la Flandre Occidentale, et notamment les terres basses des arrondissements de Dixmude, Furnes, Ypres et d'une partie de l'arrondissement de Bruges, il faudrait améliorer le système d'évacuation des eaux à Nieuport.

D'autres affirment que la situation serait grandement améliorée si une

communication était établie entre la Lys et l'Yser. Nous laissons aux techniciens du Département le soin d'étudier ces problèmes. Ils méritent un prompt et très sérieux examen.

Indépendamment de l'octroi des secours en numéraire demandés pour les sinistrés les plus intéressants des diverses régions du pays, nous nous plaisons à espérer que le Gouvernement envisagera la possibilité de leur accorder, suivant les cas, des modérations d'impôt foncier ou des réductions de l'impôt sur les bénéficiaires professionnels et de la supertaxe.

III.

LES ROUTES.

Pour supprimer un double emploi et pour mieux assurer le succès des plantations le long des routes et des canaux, même dans les terrains les plus ingrats, votre Commission a estimé qu'il conviendrait de transférer ce service si spécialisé au Département de l'Agriculture, Administration des Eaux et Forêts.

On suivrait en cela la voie déjà suivie pour la plantation des dunes domaniales. Il semble que ce serait là une simplification très heureuse. On bénéficierait d'expériences déjà faites sur une grande échelle dans des situations et des terrains fort variés. Les mêmes pépinières seraient utilisées pour les plantations des routes et le repeuplement des forêts. Il en résulterait sans aucun doute une économie fort sérieuse de personnel, de temps et d'argent.

Il semble aussi que l'entretien de certains squares et parcs publics pourrait fort utilement être confié, moyennant subsides, au service spécial que possèdent nos grandes villes, notamment Bruxelles.

Unanimement nos honorables collègues ont encore exprimé le désir de voir attribuer la qualité d'agent de l'État aux cantonniers. Longtemps l'administration a hésité à leur accorder cette faveur ; mais, depuis qu'au Département des Chemins de fer les chefs-piqueurs ont reçu cette dénomination, il semble que cette assimilation se justifie fort bien. Les cantonniers sont soumis à des examens. Ils ont qualité d'agent judiciaire. De plus en plus, par suite des modes nouveaux de réfection des routes nécessités par l'intensité du roulage, ils se transforment en agents de surveillance et d'inspection.

La satisfaction qu'ils demandent depuis de nombreuses années ne coûterait rien au trésor public ; elle serait pour ces utiles et si dévoués serviteurs de l'État un stimulant et une récompense.

Nos collègues du Luxembourg insistent pour que la construction de la route de l'État de Noirfontaine à Cugnon (section de Noirfontaine à Dohan), avec raccordement vers Bouillon, conserve son rang de priorité à cause de l'urgente nécessité de ce travail.

La prompt réfection de deux grandes routes de circulation intense : celle de Courtrai-Avelghem-Audenaerde et celle de Courtrai-Tournai est demandée par nos collègues de ces régions. Cette restauration est décidée et entamée ; mais ne s'exécute-t-elle pas avec une trop sage lenteur ?

Les représentants du Hainaut ont insisté beaucoup en faveur de la réfection des routes de Mons-Charleroi et de Mons-Beaumont. On réclame aussi la restauration d'une partie de la route de Sombreffe à Namur. La grande route de Bruges-Roulers-Courtrai a aussi grandement besoin de restauration surtout dans la section Thourout-Roulers.

(6)

De divers côtés l'on signale encore l'existence de courbes fort dangereuses. C'est notamment le cas de celle qui existe au hameau de « Maele » sur la route de Bruges à Gand. Plusieurs accidents s'y sont déjà produits. Un projet de rectification existe.

L'intensité croissante de la circulation rend ce travail de plus en plus urgent.

Tel est, Madame et Messieurs, le résumé des délibérations de votre Commission.

Le budget du Ministère des Travaux publics a été voté à la Chambre des Représentants par 106 voix contre 12 et 17 abstentions.

Nous avons l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Le Rapporteur,
Baron Ch. GILLÈS DE PELICHY.

Le Président,
Baron RUZETTE.