

## SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 14 JUILLET 1926

**Rapport de la Commission des Travaux publics et des Affaires économiques, chargée de l'examen du Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1926.**

(Voir les n<sup>os</sup> 4-IX, 116, 322, 343 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 30 juin et 8 juillet 1926; le n° 5-IX du Sénat.)

Présents : MM. le baron RUZETTE, président; DE COCK DE RAMEYEN, POLET, THIÉBAUT et le baron GILLÈS DE PELICHY, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le budget du Ministère des Travaux publics, pour l'exercice 1926, amendé à la Chambre par le Gouvernement, le 30 décembre 1925 (1) et le 15 juin 1926 (2) se clôture :

En dépenses ordinaires par	
fr.	88,075,305
En dépenses exceptionnelles par . . . . .	15,943,000
	-----
Soit ensemble la somme	
de fr.	104,018,305

Les crédits demandés s'élevaient primitivement à la somme de 112 millions 332,805 francs.

La réduction proposée est donc de 8,314,500 francs.

L'attention de votre Commission s'est portée plus spécialement, cette année sur les points suivants :

- 1° La lutte contre les inondations ;
- 2° La mobilisation des créances à charge de l'État ;

- 3° Le port de Zeebrugge ;
- 4° Les économies à réaliser dans les travaux publics.

### CHAPITRE PREMIER.

#### La lutte contre les inondations.

Lors des discussions consécutives du désastre récent des inondations, bien des remèdes, souvent insuffisants ou susceptibles seulement de déplacer le mal sans le conjurer d'une façon définitive, furent préconisés, dans nos assemblées délibérantes et une longue liste de travaux, souvent fort dispendieux, fut dressée par le Gouvernement ; mais a-t-on suffisamment insisté sur la méthode de salut qui consisterait dans la construction de barrages-réservoirs productifs d'énergie électrique rémunératrice, retenant dans les vallées de la Haute Belgique les eaux dévastatrices des périodes pluvieuses pour les fournir généreusement par les temps secs à la navigation et aux irrigations si bien-faisantes pour l'agriculture ?

On réalise actuellement en Suisse, en

(1) Document n° 116.

(2) Document n° 343.

Italie, en France, spécialement dans la vallée de la Dordogne, en amont de Bergerac, puis en Allemagne, sur le Neckar, le Main et le Danube, des organisations mixtes analogues, combinant navigation et énergie.

Le XIII<sup>e</sup> Congrès international de Navigation réuni à Londres, en 1923, n'a-t-il pas décidé à l'unanimité qu'à raison de la pénurie et du coût toujours croissant du combustible, il est nécessaire d'entreprendre l'aménagement de la force motrice hydraulique partout où il peut être réalisé ? N'a-t-il point reconnu qu'il est désirable d'établir, quand cela est possible, des ouvrages utiles à la fois à la navigation et à la production de la force motrice ? Citant une étude faite récemment pour l'aménagement de la Basse-Seine (qui a tant d'analogies avec la Meuse à l'aval de Liège), M. L. Armand, inspecteur général des Ponts et Chaussées, à Paris, donne les mêmes conclusions à son remarquable rapport (1).

Suivant l'avis des spécialistes, au nombre desquels nous nous plaisons à nommer le lieutenant-colonel Fontaine, auteur d'études fort remarquées, la Meuse et le canal Lixhe-Anvers, dont la région nord de la Belgique, et plus spécialement les charbonnages de la Campine, attendent les plus grands avantages, pourraient de même payer selon les tronçons, grâce à l'électricité produite, une partie fort appréciable des dépenses totales de leur agencement.

Les groupes hydro-électriques n'ont-ils pas une machinerie simple, robuste, économique vu le faible personnel employé, et peu encombrante ? Ils suivent la demande de courant avec une particulière souplesse (2).

Pour les Ardennes belges, qui offrent des réalisations de chute moyennes, il est un exemple peu éloigné et très

instructif ; ce sont les installations électriques de la ville de Trèves (1).

Un autre exemple, qui, certes, ne manque point d'intérêt pour nous, surtout par ces temps de disette financière de l'État, est la concession unique consentie par la loi française de 1919 à une Compagnie nationale du Rhône groupant toutes les collectivités plus ou moins intéressées à l'aménagement hydro-électrique : les départements, les grandes villes de Paris, de Lyon, de Marseille, de Nîmes, d'Avignon, de Saint-Étienne, de Grenoble, de Valence, de Chambéry, d'Annecy, les chambres de commerce, les compagnies de chemins de fer et de navigation, les syndicats agricoles, industriels et commerciaux, les sociétés industrielles, etc.

Cette loi prévoit aussi qu'au cas où l'on ne pourrait réaliser cette concession *unique*, on en admettrait *plusieurs* accordées par décret rendu en Conseil d'État, qui arrêtera le cahier des charges, les conditions financières, les conditions de vente et l'énergie, etc. Les dépenses totales seront couvertes au moyen d'actions et d'obligations.

Le capital obligations peut atteindre neuf dixièmes du capital souscrit ; son intérêt et son amortissement sont garantis par l'État, qui touchera 80 p. c. des superbénéfices et deviendra propriétaire des ouvrages au bout de soixante-quinze ans (2).

Cet appel à l'initiative des principaux intéressés ne serait-il pas entendu en Belgique ?

Le régime des eaux dévastatrices enfin régularisé, la navigation et l'irrigation des terres arides assurée en toute saison, la houille verte produite dans les hautes vallées de notre pays (toutes précautions prises nécessairement pour n'en point en altérer le caractère et la

(1) L. Armand. XIII<sup>e</sup> Congrès International de Navigation. — Londres, juillet 1923, 1<sup>re</sup> section.

(2) Am. Fontaine, Lieutenant-Colonel retraité. Communication faite à la demande du Comité Belge du Congrès de l'Énergie Mondiale. — Londres, juillet 1924

(1) H. Henry. Album de 125 pages. (Impr. Schaar et Dathe.)

(2) Le Lieutenant Colonel Fontaine. Les barrages-réservoirs productifs d'énergie électrique sont capables de brider les inondations catastrophiques de la Meuse. *Revue de la Ligue Maritime Belge*, XXVI<sup>e</sup> année, janvier 1926, p. 6.

beauté) et répandant à bas prix dans de vastes régions la lumière et la force motrice, toutes ces réalisations bienfaitrices et rémunératrices ne tenteront-elles pas l'esprit d'initiative de nos industriels, de nos financiers, des édiles de nos grandes villes et de tous les pouvoirs publics ?

## CHAPITRE II.

### La mobilisation des créances à charge de l'État.

« Tout industriel fournisseur de l'État ou des administrations publiques, connaît les déboires auxquels ses fournitures l'exposent. Il connaît la date de sa fourniture, mais il ne peut jamais supputer la date du paiement. Son fonds de roulement se trouve ainsi bloqué pendant une période indéterminée et, comme ses moyens ont des limites, il est obligé de passer par le crédit bancaire, lorsqu'il lui est consenti. Ce crédit bancaire n'est pas accordé sans frais, et ceux-ci sont naturellement prévus dans les soumissions présentées à l'État. C'est donc l'État lui-même qui prend à sa charge les frais de ces pratiques surannées en matières administrative et financière. »

Ces considérations extraites d'un rapport très documenté présenté, l'an dernier, au Comité central de la Chambre de Commerce à Bruxelles, justifient pleinement la demande d'une modification de régime introduite auprès du pouvoir central par cet important organisme.

L'intérêt commun est, en effet, de moderniser les méthodes de paiement des fournitures faites à l'État. Ce dernier, ajoute le rapport présenté le 15 février 1926, à l'assemblée générale de la dite chambre, « ne peut rien perdre en aidant l'industriel belge à faire argent des fournitures effectuées et à simplifier les formalités administratives qui ont subsisté bien qu'appartenant à une époque terminée ».

Votre Commission a fait siennes ces justes remarques et insiste auprès du Gouvernement pour qu'une suite favorable leur soit donnée.

## CHAPITRE III.

### Le Port de Zeebrugge.

Envisagé, bien à tort cependant, par quelques-uns, jusqu'en 1914, comme une entreprise d'intérêt *restreint*, le port de Zeebrugge est en réalité et est actuellement reconnu par la Commission du port de Bruges comme étant un organe vital pour la nation belge *toute entière*.

Le premier vœu de cette Commission est, en effet, rédigé comme suit :

« Considérant que le port de Zeebrugge est reconnu indispensable pour la défense nationale ; considérant son utilité au point de vue commercial ; considérant que la Compagnie des Installations maritimes de Bruges, concessionnaire des ports de Bruges et de Zeebrugge, et du canal qui les relie, n'a pas les disponibilités nécessaires pour faire face aux dépenses d'entretien des profondeurs et des ouvrages qui forment le port intérieur de Zeebrugge, dit avant-port de Bruges, c'est-à-dire tous les ouvrages situés en aval de l'écluse de Zeebrugge et soumis à la marée, la Commission instituée par arrêté royal du 17 mai 1921, est d'avis que l'entretien des profondeurs de l'avant-port de Bruges compatibles avec les exigences de la grande navigation, est *nécessaire* au point de vue de *l'intérêt national* et propose au Gouvernement de prendre à sa charge les dépenses y relatives. »

Il arrive rarement que les dépenses qu'un État 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 le Trésor.

Ces raisons, déjà mentionnées dans notre rapport de l'an dernier, justifient pleinement les dépenses indispensables

au maintien des profondeurs tant au môle que dans la rade de Zeebrugge.

Les conférences données sur les ports de Bruges et de Zeebrugge à la Société belge des Ingénieurs et des Industriels (1) ont lumineusement fait ressortir le rôle *national* de ces ports. Il y fut dit, non sans raison, qu'il ne s'agit pas de déplacer, de détourner un trafic existant dans d'autres ports de notre pays ; il importe au contraire de le conserver et de l'augmenter. Mais tout un trafic nous échappe à nous Belges, le *trafic des escales*, qu'apportent les navires qui ne peuvent, soit régulièrement soit temporairement, pénétrer dans les ports intérieurs comme Anvers et Gand. C'est ce trafic-là qu'il faut capter (2).

Le vrai rôle de Zeebrugge n'est-il pas d'être le satellite et en quelque sorte le complément, à la côte même, de notre métropole commerciale ?

L'établissement du port franc assurera le complément de ressources indispensables à cette entreprise en favorisant la multiplication des usines.

Votre Commission souhaite que les négociations entreprises en vue du vote d'une convention-loi soient poursuivies et menées à bonne fin dans le plus bref délai possible.

#### CHAPITRE IV.

##### Les économies à réaliser dans les travaux publics.

Soucieuse de ménager dans la plus large mesure possible les deniers publics par de nouvelles compressions de dépenses, votre Commission, dès sa première réunion, a voulu connaître quels étaient les travaux supprimés ou ajournés depuis le dépôt du présent budget. Voici les réponses qui lui furent transmises le 2 décembre dernier par les soins du département.

(1) Par MM. Dhoest, Brondeel et Schramme.

(2) Conférence de M. J. Schramme, avocat.

#### A. — ROUTES.

Il n'y a pas eu, lors de la rédaction et de la confection du projet de budget pour 1926, de travaux supprimés ou ajournés ou dont les crédits ont été réduits.

#### B. — CASERNEMENT DE LA GENDARMERIE.

Il n'y a pas eu de travaux supprimés ou ajournés lors de la rédaction du projet de budget pour 1926.

Le crédit de 600,000 francs, proposé primitivement à l'article 32 (dépenses exceptionnelles) pour l'exécution de travaux d'amélioration et d'appropriation dans des bâtiments acquis pour le casernement de la gendarmerie et pour la création de logements pour gendarmes mariés dans des écuries désaffectées, a, toutefois, été réduit de 300,000 francs.

#### C. — VOIES HYDRAULIQUES.

Les crédits sollicités au projet de budget de 1926 sont destinés à faire face aux dépenses nécessaires pour assurer un bon entretien des voies hydrauliques et de leurs dépendances.

Les travaux voulus doivent être exécutés dès qu'ils sont reconnus nécessaires et il n'y a donc pas de travaux qui ont été supprimés ou ajournés ou dont les crédits ont été réduits lors de la confection du budget ordinaire de 1926.

#### D. — BATIMENTS CIVILS.

##### I.

Le crédit prévu primitivement pour l'article 29 (Dépenses exceptionnelles) s'élevait à 3,100,000 francs.

Par suite des suppressions ci-dessous mentionnées, il a été ramené à 2 millions 90,000 francs, soit une réduction de 1,010,000 francs.

TRAVAUX SUPPRIMÉS.		<i>Immeuble rue Berlaimont, 10 :</i>	
<i>Palais de Justice de Bruxelles :</i>		Travaux de peinture intérieure et extérieure . . . . .	11,200
Remise en état des locaux de la Cour d'appel et de divers services.	10,000	<i>Palais du Cinquantenaire :</i>	
Peinture des couloirs de l'étage principal . . . . .	30,000	Peinture des fers et boiseries des charpentes des halls des écuries. . . . .	60,000
Complément d'estrades à la salle d'audiences solennelles.	6,000	Peinture des chalets de nécessité . . . . .	10,000
<i>Ecole d'Horticulture de Vilvorde :</i>		<i>Musée d'Histoire naturelle :</i>	
Reconstruction du mur de clôture du jardin fruitier. . . . .	50,000	Peinture des fers et bois des façades des bâtiments des nouvelles galeries. . . . .	12,000
<i>Château de Gaesbeek :</i>		<i>Nouveau Musée du Congo, à Tervueren :</i>	
Restauration de la Chapelle Sainte-Gertrude . . . . .	100,000	Peinture des locaux en sous-sol . . . . .	4,000
<i>Moniteur Belge :</i>		<i>Musée d'Armes, Porte de Hal :</i>	
Peintures intérieures et extérieures . . . . .	35,000	Confection de rayons et meubles de bureau pour le personnel . . . . .	5,000
Appropriation des bureaux . . . . .	10,000	<i>Ecole de Médecine vétérinaire de l'Etat, à Cureghem :</i>	
Réfection de la marbrerie du porche . . . . .	15,000	Peinture des escaliers et de différents locaux . . . . .	10,000
Renouvellement de la quincaillerie . . . . .	5,000	<i>Immeuble Place de la Plaine :</i>	
<i>Chapelle de Lelle-sous-Bergh :</i>		Renforcement du gitage des étages . . . . .	10,000
Établissement d'une clôture . . . . .	40,000	<i>Immeuble rue Ducale, 55 :</i>	
<i>Eglise Saint-Jean, à Diest :</i>		Transformation en bureaux de l'entrée cochère . . . . .	30,000
Travaux de consolidation . . . . .	50,000	<i>Hôtel des Douanes, à Anvers :</i>	
<i>Palais des Beaux-Arts :</i>		Installation de l'éclairage électrique dans tous les locaux . . . . .	50,000
Renouvellement des velums . . . . .	100,000	<i>Conservation des Hypothèques, à Arlon :</i>	
<i>Bibliothèque royale :</i>		Installation de l'éclairage électrique . . . . .	10,000
Appropriation des locaux du sous-sol en dépôt de livres . . . . .	30,000		
<i>Palais de l'Ancienne Cour :</i>			
Renouvellement de la peinture et du papier tenture des locaux occupés par les Archives générales du Royaume . . . . .	6,000		

<p><i>Bâtiment des Archives de l'Etat, à Bruges :</i></p> <p>Installation de l'éclairage électrique . . . . . 6,000</p> <p><i>Hôtel de la Députation permanente, à Hasselt :</i></p> <p>Installation de l'éclairage électrique . . . . . 25,000</p> <p><i>Etables de quarantaine d'Achel :</i></p> <p>Installation de l'éclairage électrique . . . . . 4,000</p> <p><i>Direction des Contributions, à Hasselt :</i></p> <p>Installation de l'éclairage électrique . . . . . 8,000</p> <p><i>Ministère de l'Industrie, du Travail et de la Prévoyance sociale, rue Lambermont, 2-4, et rue Ducale, 5 :</i></p> <p>Renouvellement des installations de sonneries . . . . . 25,000</p> <p><i>Rue Lambermont, 1 :</i></p> <p>Renouvellement des installations de sonneries . . . . . 15,000</p> <p><i>Rue de la Loi, 19-21 :</i></p> <p>Renouvellement des installations de sonneries . . . . . 10,000</p> <p><i>Rue Lambermont, 2 et 4 :</i></p> <p>Parachèvement des installations de contrôleurs de rondes . . . . . 7,500</p> <p style="text-align: right;">Total, fr. <u>799,700</u></p> <p>D'autre part, il a été ajouté aux propositions primitives une somme de 52,000 francs pour le renforcement du chauffage du Conservatoire royal de Bruxelles.</p> <p>De ce fait, le montant des travaux</p>	<p>supprimés s'élève à fr. 799,700 — 52,000 = 747,700 francs.</p> <p style="text-align: center;">II.</p> <p>Les travaux pour lesquels les crédits ont été réduits lors de la confection du projet de budget de 1926, sont les suivants :</p> <p style="text-align: center;"><i>Musée d'Histoire naturelle.</i></p> <p>Transformation de la toiture, réfection des enduits intérieurs de la galerie et percement de fenêtres dans les locaux abritant les collections entomologiques.</p> <p>Le crédit primitivement porté au budget était de 250,000 francs.</p> <p>Il a été ramené à 75,000 francs, soit une réduction de . . . . fr. 175,000</p> <p>Il a été décidé d'effectuer ce travail sur plusieurs exercices. Le crédit sollicité en 1926 servira au percement des fenêtres.</p> <p>Réduction sur les travaux imprévus :</p> <p style="text-align: right;">307,800 — 220,500 = <u>87,300</u></p> <p style="text-align: right;">Total, fr. <u>262,300</u></p> <p>Les réductions totales apportées au budget primitif s'élèvent donc à fr. 747,700 + 262,300 = 1,010,000 fr.</p> <p>Notons encore que, par suite de l'amendement présenté à la Chambre par le Gouvernement, le 15 juin 1926, le crédit de 350,000 francs demandé pour l'entretien <i>extraordinaire</i>, etc., du canal de Gand à Ostende, a été supprimé.</p> <p>Les travaux auxquels cette somme devait permettre de faire face peuvent être remis à l'année 1927.</p> <p>Une diminution de 240,000 francs a encore été consentie pour l'entretien <i>extraordinaire</i> de l'Escaut, etc.</p> <p>Le Gouvernement estime que « le crédit de 60,000 francs maintenu suffira actuellement, deux communes seulement ayant pris l'engagement de se</p>
--	--

charger, après exécution des travaux, de l'entretien des rigoles ».

Enfin « la décision ayant été prise de faire courir, à partir de 1927, les baux d'entretien des routes de l'État du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année, — jusqu'à présent, ces baux prenaient cours le 1<sup>er</sup> mai pour finir le 30 avril de l'année suivante) — le crédit de 32,000,000 de francs prévu au projet de budget peut être libéré des dépenses afférentes à une période de quatre mois, soit 6,000,000 de francs environ ».

Le Budget des Travaux publics a été

voté à la Chambre des Représentants par 115 voix contre 7 (1).

Votre Commission a l'honneur, Madame et Messieurs, de vous en proposer l'adoption.

*Le Président,*  
Bon RUZETTE.

*Le Rapporteur,*  
Bon CH. GILLÈS DE PELICHY.

---

(1) Séance du 8 juillet 1926.