

(1)

(N° 135.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 MARS 1896.

Projet de loi apportant des modifications à l'article 9 de la loi du
11 septembre 1895.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Dans les séances des 27 et 28 février, j'ai eu l'honneur d'exposer à la Chambre des Représentants les raisons pour lesquelles le Gouvernement estime qu'il y a lieu d'apporter certaines modifications au plan-programme annexé aux statuts de la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles, visés à l'article 9 de la loi du 11 septembre 1895.

L'accroissement continu du nombre des voyageurs affluant vers la capitale, l'utilité de communications directes et rapides entre la périphérie et le centre de celle-ci, l'intérêt qui s'attache à la suppression des passages à niveau, l'importance des relations internationales desservies par les lignes se dirigeant du nord au sud et de l'est à l'ouest du pays et dont Bruxelles forme le nœud, imposeront, dans un avenir prochain, la création d'un réseau de voies ferrées contournant et traversant l'agglomération bruxelloise, ou tout au moins la transformation radicale des installations existantes du chemin de fer.

L'établissement des installations maritimes dans les plaines de Tour-et-Taxis empêcherait la substitution de ponts fixes aux ponts tournants jetés sur le canal de Willebroeck en aval de cet emplacement. Or l'exploitation nécessairement intensive d'un réseau urbain ne se concilie pas avec le passage des trains sur le pont tournant de Laeken; il faudrait donc recourir, pour la réalisation du projet conçu par le Département des Chemins de fer et dont j'ai indiqué les grandes lignes dans les séances précitées, à une voie souterraine dont le coût est évalué à 8 millions de francs.

Les Chambres savent, en outre, que pour relier les bassins de Tour-et-Taxis au chemin de fer de ceinture, l'État serait obligé d'établir, dans de mauvaises conditions de niveau, un raccordement aboutissant à une gare à

rebroussement, et qui nécessiterait une dépense approximative d'un million de francs.

De plus, le trafic toujours croissant sur la ligne internationale Ostende-Bruxelles rendrait un jour indispensable la construction d'une ligne nouvelle se détachant à Jette, passant par Haeren et franchissant le canal de Willebroeck sur un pont placé à 30 mètres environ au-dessus du niveau de flottaison ; d'où une nouvelle dépense de 10 à 11 millions de francs.

Ces dépenses, atteignant ensemble 20 millions de francs, n'auraient aucune raison d'être si les installations maritimes projetées ne venaient pas contrarier les plans de l'Administration des Chemins de fer.

D'autre part, il est certain que les ponts tournants établis en aval des plaines de Tour-et-Taxis constitueraient un obstacle sérieux au développement du commerce maritime de Bruxelles. Les nécessités des divers services qui utilisent ces ponts occasionneraient de fréquentes interruptions de la navigation, et les heures de chômage ainsi imposées aux navires augmenteraient sensiblement le prix des transports. Aucun service régulier de navigation à vapeur ne pourrait, avec certitude, se régler sur l'heure de la marée. L'intérêt bien entendu du commerce de l'agglomération bruxelloise commande donc, à son tour, une solution qui, écartant ces difficultés, permette au trafic maritime de se développer librement.

ARTICLE PREMIER.

Au double point de vue exposé ci-dessus, le choix de la plaine de Mon-Plaisir comme emplacement du port de Bruxelles se justifie entièrement : l'avenir du chemin de fer serait sauvegardé ; les quais établis en aval des ponts seraient en tout temps, et sans aucun retard, accessibles aux navires.

Ajoutons que la plaine de Mon-Plaisir se trouve précisément au point de jonction des vallées de la Senne et du Maelbeck, sur les versants desquelles s'échelonnent toutes les communes de l'agglomération bruxelloise. Les principales artères (1), les lignes de tramways, qui sillonnent celle-ci, tendent naturellement à y aboutir, avec des pentes fort adoucies ne dépassant pas 20 à 25 millimètres par mètre, tandis que les voies transversales, perpendiculaires à la direction générale des deux vallées et aboutissant au pont Léopold, présentent des pentes de 60 à 70 millimètres au moins.

D'après l'avant-projet auquel le Gouvernement s'est arrêté, le plan d'eau du bief supérieur du canal de Willebroeck serait abaissé de telle manière que les ponts tournants situés en amont des installations maritimes puissent être remplacés par des ponts fixes ; cet abaissement permettrait d'évacuer par le canal, en cas de crue exceptionnelle, une partie des eaux de la Senne : ce serait mettre la capitale définitivement à l'abri des inondations.

La partie du canal comprise entre le pont Léopold et l'origine des installations maritimes serait aménagée en bassin de batelage accessible aux plus grands bateaux du Rhin.

(1) Allée Verte, chaussée d'Anvers, rue de Brabant, rue Royale extérieure et rue Royale-Sainte-Marie, rue des Côteaux.

Déjà en 1876, les plans d'un nouveau port de Bruxelles, dressés par M. l'ingénieur Colson, prévoyaient l'établissement des bassins « dans la » partie de la vallée de la Senne comprise entre le canal de Willebroeck, la » nouvelle usine à gaz et la nouvelle station de Schaerbeek (1) ».

L'idée d'établir les installations maritimes dans les plaines de Mon-Plaisir se retrouve dans le projet connu sous le nom de « Projet Redouté ». Ce projet préconise, en outre, la construction de nouvelles avenues sur le canal de Charleroi et sur le canal de Willebroeck voûtés, ainsi que l'abaissement du plan d'eau. Cet abaissement entre dans les vues du Gouvernement. Quant à la création d'avenues, c'est là une question de voirie qui n'est pas liée à la solution du problème dont nous avons à nous occuper.

ART. 2.

Le nouvel emplacement des installations maritimes modifiera vraisemblablement les résolutions de certaines communes quant au montant de leur intervention respective dans la formation du capital de la Société du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles. L'article 2 du projet de loi a pour objet de permettre des modifications sur ce point à l'article 5 des statuts.

Il tend également à supprimer, au 2^o de l'article 49, les mots « voies ferrées ». Le Gouvernement ayant pris à sa charge la construction et l'entretien des voies ferrées desservant les nouveaux quais, il va de soi que, à l'expiration du terme de la Société, ces installations feront retour à l'État; l'accord, à ce sujet, a du reste été établi entre l'État et la ville de Bruxelles.

ART. 3.

Le devis estimatif du coût des travaux à effectuer conformément au nouvel avant-projet n'est pas définitivement arrêté; il sera dressé par les soins de la sous-commission technique constituée au sein de la Commission provinciale des installations maritimes et à laquelle le Gouvernement se propose de confier l'étude détaillée du plan ci-annexé.

On peut tenir dès à présent pour certain que le surcroît de dépense ne dépassera pas 5 à 6 millions.

Le Gouvernement, afin de ne pas augmenter les charges de l'entreprise, sollicite des Chambres l'autorisation d'intervenir à due concurrence; l'État accorderait à la Société un subside égal à la différence entre la somme de 53,580,000 francs, montant du capital social, et le chiffre du devis à approuver par lui.

(1) A la demande de M. Dansaert et de l'avis conforme du Gouvernement, la publication de ces plans a été ordonnée par un vote de la Chambre des Représentants. (Séance du 24 mai 1878, Document n° 174.)

La bonne gestion des deniers publics exige qu'une entreprise de cette importance soit exécutée suivant un programme aussi parfait que possible. Il n'y aurait pire politique financière que celle qui consisterait à faire dépenser par les pouvoirs publics un capital de 34 millions pour réaliser un projet incapable de contribuer efficacement au développement de la prospérité nationale.

Faire bien est, en pareil cas, le plus rigoureux des devoirs.

ART. 4.

Le choix des plaines de Mon-Plaisir aurait pour conséquence d'obliger le commerce de la capitale à faire opérer, à l'entrepôt public situé sur le nouvel emplacement, la déclaration et la vérification douanières des marchandises qu'il reçoit de l'étranger par le chemin de fer.

C'est pour parer à cet inconvénient que l'article 4 du projet de loi, dérogeant à la loi générale, permet d'établir en dehors de l'entrepôt proprement dit le magasin spécial, prévu par l'article 57 de la loi du 4 mars 1846, où s'effectue le dédouanement des marchandises importées par la voie ferrée et mises en consommation immédiatement après leur arrivée à l'entrepôt. La disposition faisant l'objet de l'article 4 permettra de maintenir ce magasin à proximité des installations actuelles.

ART. 5.

Enfin l'emplacement des installations maritimes devra, dans tous les cas, faire partie du territoire de Bruxelles : l'article 5 prévoit cette annexion et subordonne à sa réalisation l'exécution du nouveau projet.

Le Ministre des Finances,

P. DE SMET DE NAEYER.

Une notice accompagnée de pièces explicatives sera publiée incessamment comme annexe au présent exposé des motifs.

PROJET DE LOI.

 **Léopold II,**

ROI DES BELGES.

Ad tous présents et à venir, Salus.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre nom, aux Chambres législatives, par Notre Ministre des Finances :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à approuver les changements qui seront éventuellement apportés, d'après les bases indiquées ci-après, au plan-programme annexé aux statuts visés au § 1^{er} de l'art. 9 de la loi du 11 septembre 1893 :

1^o Établissement des installations maritimes au droit de la gare de Schaerbeek, dans le périmètre compris entre le chemin de fer, la rue du Rupel et le canal ;

2^o Remplacement, par des ponts fixes, des ponts tournants situés en amont des installations maritimes ;

3^o Utilisation, comme bassin de batelage, de la partie du canal de Willebroeck comprise entre le pont Léopold et les établissements maritimes.

ART. 2.

La répartition de la partie du capital souscrite par les communes autres que Bruxelles pourra être modifiée.

Les mots « voies ferrées » qui figurent au 2^o de l'art. 49 des statuts seront supprimés.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à accorder à la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles un subside égal à la différence entre la somme de 33,580,000 francs et le montant du devis, approuvé par lui, des travaux à exécuter conformément au nouveau plan-programme.

ART. 4.

Par dérogation à l'art. 37 de la loi du 4 mars 1846, les marchandises importées par le chemin de fer en destination de l'entrepôt public de Bruxelles, avec affranchissement de la déclaration ou de la vérification au premier bureau d'entrée, peuvent être dirigées sur un magasin spécial situé en dehors de l'enceinte de cet entrepôt.

Ce magasin est régi par les autres dispositions de la loi précitée et par les règlements qui s'y rapportent.

ART. 5.

Les arrangements que le Gouvernement pourra conclure conformément aux articles qui précèdent, ne deviendront définitifs qu'ensuite d'une loi incorporant au territoire de la ville de Bruxelles notamment les terrains situés entre le chemin de fer vers Schaerbeek, à partir du pont de Laeken, et le canal jusqu'à l'extrémité des installations maritimes.

Donné à Laeken, le 7 mars 1896.

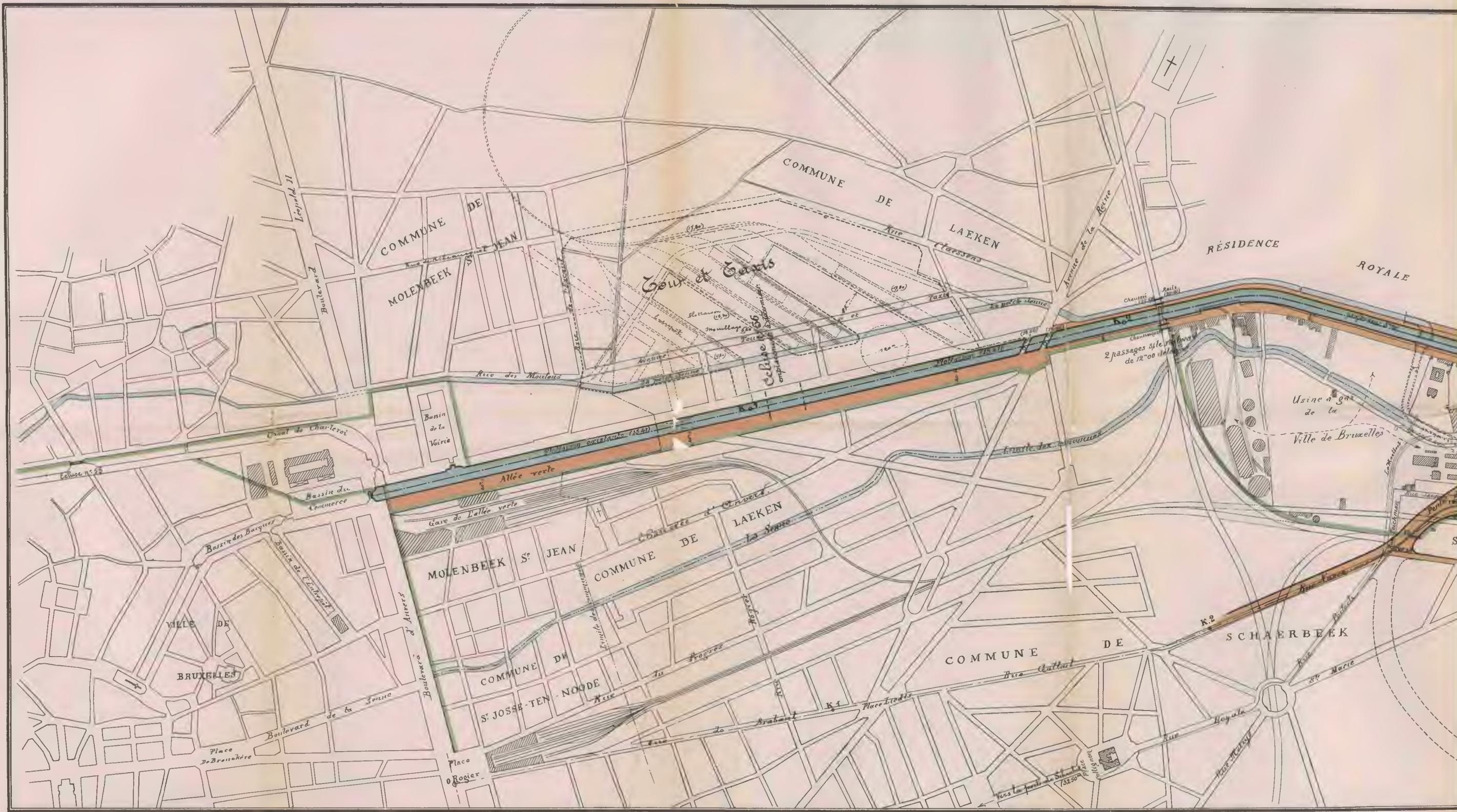
LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

P. DE SMET DE NAEYER.



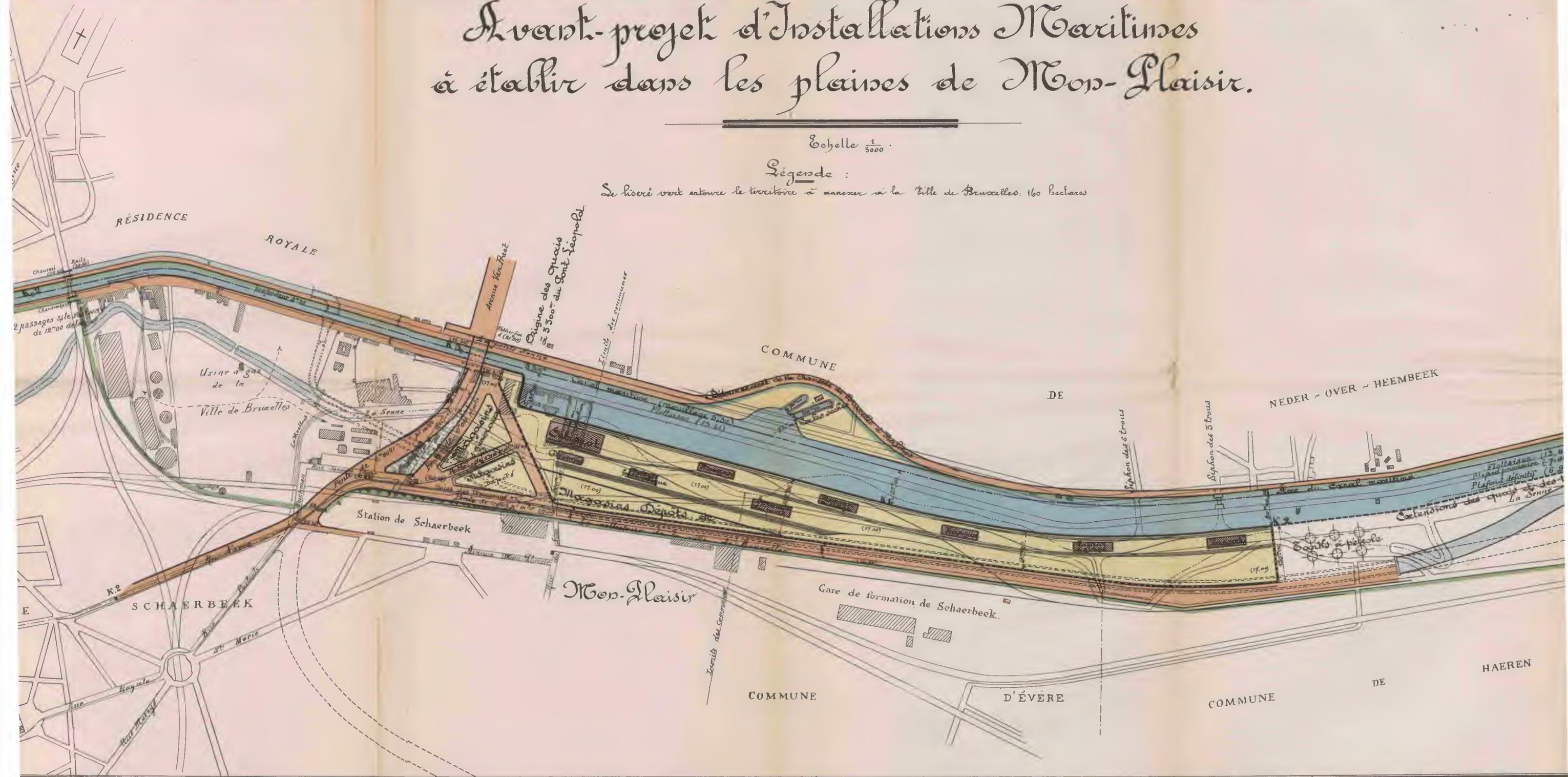


Avant-projet d'Installations Maritimes à établir dans les plaines de Mon-Plaisir.

Echelle $\frac{1}{5000}$.

Légende :

Le haché vert indique le territoire à annexer à la ville de Bruxelles: 160 hectares



Installations Maritimes plaines de Mon-Plaisir.

Echelle $\frac{1}{5000}$.

Légende :

voir à annexer à la ville de Bruxelles, 160 hectares

