

(N° 227.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 16 JUILLET 1897.

Projet de loi réglant divers objets relatifs aux installations maritimes de Bruxelles et modifiant les circonscriptions territoriales de Bruxelles, Molenbeek-Saint-Jean, Laeken, Schaerbeek, Evere et Neder-over-Heembeek ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (*), PAR M. HOVOIS.

MESSIEURS,

La loi du 11 septembre 1895 a autorisé le Gouvernement à approuver les statuts, annexés à la loi elle-même, de la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles. Constituée le 13 juin 1896, cette société vit ses statuts approuvés par un arrêté royal du 10 juillet suivant.

Préalablement à la signature de l'acte social il avait été donné lecture aux délégués des pouvoirs publics, réunis le 13 juin 1896, à l'hôtel provincial, d'une dépêche de M. le Ministre des Finances, portant notamment :
« Il doit être bien entendu que le visa à apposer au pied du plan-programme »
ne saurait avoir d'autre portée que de constater qu'il s'agit bien du plan » visé par les statuts annexés à la loi du 11 septembre 1895.»

A la suite d'une communication qui lui fut faite par l'un de ses membres, le Conseil d'administration fut reçu le 4 janvier 1897 en audience par M. le Ministre des Finances.

A cette audience, à laquelle assistaient MM. les Ministres des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, et de l'Agriculture et des Travaux publics, le

(1) Projet de loi, n° 208.

(*) La Commission était composée de MM. DE SADELEER, président, THÉODOR, FURNÉMONT, HOVOIS et HEMELEERS.

Gouvernement exposa comme suit, dans ses grandes lignes, les modifications qu'il désirait voir apporter aux plans annexés aux statuts :

« Comme il l'a déclaré dans la dépêche adressée le 13 juin 1896 à M. le Gouverneur du Brabant, président de la Commission provinciale des installations maritimes de Bruxelles, le Gouvernement, usant des pouvoirs que lui confère le deuxième alinéa de l'article 9 de la loi du 11 septembre 1893, exige que les ponts de l'avenue de la Reine dépendant de la grande voirie soient reconstruits de manière à présenter 4 mètres de hauteur libre.

» Dans le même ordre d'idées, le Gouvernement demande :

» 1^o Que l'élargissement du canal au droit de la gare de Schaerbeek ainsi que la cale sèche et la gare de virement soient transportés sur la rive gauche de manière à ne pas entamer les terrains de Monplaisir que l'État a acquis conformément à un vote des Chambres;

» 2^o Que le pont du chemin de fer de Laeken soit reconstruit de manière à présenter une hauteur libre de 6^m.50 au-dessus de la flottaison. Le Département des Chemins de fer dressera un projet pour la reconstruction de ce pont dans les conditions susindiquées et *prendra à sa charge le supplément de dépenses nécessité par le relèvement des voies d'accès.*

» Le Gouvernement déclare que son désir est que la Société modifie le dispositif du projet annexé aux statuts de façon à permettre de placer, à côté du port, une vaste station de chemin de fer d'une trentaine d'hectares de superficie, dans laquelle trouveront place les installations de la douane. En ce qui concerne notamment le magasin spécial de l'Entrepôt, 6 à 7,000 mètres carrés sont indispensables dès à présent, mais il faut prévoir un hectare pour répondre aux nécessités d'un avenir prochain.

» Pour la réalisation de ce projet, le Gouvernement demande que le Conseil d'administration examine à bref délai la possibilité de la suppression des darses prévues au plan annexé aux statuts. Le Conseil aurait à retrouver l'équivalent des 1,800 mètres de quais prévus à ce plan en établissant des quais de droite et de gauche du canal au droit des plaines de Tour-et-Taxis, en déplaçant à cette fin le canal, vers la gauche, d'une soixantaine de mètres par exemple, de façon à laisser un quai de même largeur disponible le long de l'Allée-Verte, celle-ci étant conservée comme voie charretière. On pourrait donner 120 mètres de largeur au canal et réserver 100 à 120 mètres à gauche du canal pour le terre-plein et la voirie, qui consisterait en une large avenue de 25 à 30 mètres de largeur.

» *Si ces modifications entraînaient un supplément de dépenses, l'État le prendrait à sa charge ;* des changements devraient être apportés à la délimitation des territoires, puisque la nouvelle gare devrait être sur le territoire de Bruxelles.

» Le Gouvernement désire qu'une solution intervienne dans le plus bref délai possible sur les divers points ci-dessus, et il ne dépendra pas de lui que tous les points en litige ne reçoivent une prompt solution. »

En ce qui concerne la future gare, M. le Ministre des Chemins de fer fit les déclarations suivantes :

« 1° Le Gouvernement s'est engagé à céder à la Société tout ou partie des terrains qu'il a acquis de la Société immobilière de l'Allemagne du Sud, dans les plaines de Tour-et-Taxis; il tiendra cet engagement.

» 2° L'État s'est engagé à établir à ses frais les voies ferrées desservant les quais des nouveaux bassins, c'est-à-dire à faire des raccordements entre les quais et le railway de l'État.

» 3° Le Gouvernement ne s'est engagé à rien de plus; il est disposé à placer une grande gare à proximité du port, mais il le fera sans qu'il puisse y avoir à cet égard aucun engagement contractuel. Son désir le plus vif est de concilier, dans l'intérêt du commerce bruxellois, les nécessités du port et du chemin de fer. Mais, si la Société ne modifie pas ses plans de manière à permettre dans de bonnes conditions l'établissement d'une grande gare nouvelle à côté des installations maritimes, il n'attendra pas un jour pour acquérir dans une autre partie de l'agglomération bruxelloise les trente hectares environ qui lui sont nécessaires pour l'établissement de cette nouvelle gare.

» En aucun cas la solution Pannenhuyts ne sera admise. »

Cette solution consistait à annexer la gare à marchandises à la gare actuelle de Pannenhuyts.

Le Conseil d'administration de la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles fut unanime à reconnaître que l'adoption des propositions du Gouvernement serait très avantageuse, pourvu que le dispositif nouveau permit de réaliser, pour les installations maritimes, un rendement économique équivalent à celui espéré dans l'hypothèse de l'exécution des plans annexés aux statuts et qu'il répondit aux besoins du commerce bruxellois.

Dès le 2 février suivant, ce même Conseil put transmettre à M. le Ministre des Finances un plan indiquant les modifications à apporter aux installations et au canal maritimes en vue de réaliser le programme du Gouvernement.

Ce plan donna lieu à quelques observations dont il fut tenu compte et, le 18 mars 1897, M. le Ministre des Finances notifia l'accord intervenu entre lui et la Société quant au dispositif général des installations maritimes et de la nouvelle gare projetée, dans les terrains de laquelle trouveraient place l'entrepôt public et la succursale.

L'approbation par le Gouvernement des nouvelles dispositions d'ensemble des installations maritimes fut donnée sous réserve : 1° des améliorations dont une étude plus approfondie pourrait démontrer la possibilité, notamment en vue de faciliter la marche des bateaux d'intérieur qui traverseront le bassin maritime; 2° de la fixation du tracé de la dérivation de la Petite-Senne et du détournement du Molenbeek et des égouts de Laeken; 3° de l'établissement éventuel, entre le pont du chemin de fer de Laeken et celui de l'avenue de la Reine qui s'en rapproche le plus, d'un ouvrage supplémentaire (pont tournant également) pour le passage du chemin de fer métropolitain au-dessus du canal maritime.

Dans l'ordre d'idées de la première réserve faite par le Gouvernement,

le Conseil d'administration de la Société des Installations maritimes lui soumit un projet consistant à relier directement le canal de Charleroi au futur bassin maritime, étant entendu que le supplément de dépenses à résulter de l'exécution de ce raccordement direct devrait être supporté par l'État et que, par contre, la Société mettrait à la disposition de l'État les terrains qui deviendraient disponibles par la désaffectation du canal de Willebroeck, depuis la tête aval du pont Léopold jusqu'au bassin maritime.

Par dépêche du 1^{er} avril 1897, M. le Ministre des Finances, d'accord avec son collègue de l'Agriculture et des Travaux publics, déclara que ce projet ne soulevait en principe aucune objection de la part du Gouvernement, mais qu'il devait faire dépendre son approbation définitive des négociations à entamer avec la ville de Bruxelles, avec laquelle il existait une convention, en date du 30 septembre 1893, en vue de régler les conditions d'un projet de raccordement du canal de Charleroi et du canal de Willebroeck, et avec la province de Brabant, la ville de Bruxelles, la commune de Molenbeek-Saint-Jean et la Banque nationale, tenues à intervenir dans le coût des travaux du raccordement des boulevards d'Anvers et Léopold II. Ces négociations aboutirent à l'entente espérée.

*
* * *

Les installations maritimes modifiées, en vue de permettre la création d'une grande gare à marchandises dans les plaines de Tour-et-Taxis, seront donc établies parallèlement à l'Allée-Verte conservée à sa destination actuelle et comprendront un bassin maritime d'un mouillage de 5^m.50, d'une largeur normale de 120 mètres, offrant une superficie de 11 hectares 40 ares.

Le dispositif en bassins obliques donnait un port de 13 hectares.

Le bassin maritime présentera deux quais longitudinaux accostables aux navires.

L'un, de 750 mètres de longueur utilisable, sera bordé d'un terre-plein de 60 mètres de largeur, d'une superficie de 4 hectares 70 ares. Ce terre-plein comprendra une voie carrossable de 12 mètres de largeur longée par l'Allée-Verte, conservée à sa largeur de 40 mètres.

L'autre quai, de 900 mètres de longueur utilisable, présentera un terre-plein de 80 mètres de largeur mesurant 8 hectares de superficie, desservi par une rue nouvelle de 50 mètres de largeur.

Le développement total des quais maritimes sera de 2,075 mètres, dont 1,650 mètres utilisables pourront, à raison de 600 tonnes par mètre et par an, desservir un trafic total de 990,000 tonnes.

Les bassins obliques offraient 2,022 mètres de quais maritimes, dont 1,550 mètres pouvaient être considérés comme exploitables dans les mêmes conditions que les 1,650 mètres du nouveau projet.

La superficie des terre-pleins, du port et des accès sera de 20 hectares; dans le projet des bassins obliques, cette superficie s'élevait à 24 hectares,

les espaces occupés par les raccordements des voies ferrées étant plus étendus.

L'entrepôt public, la succursale et les bâtiments des douanes seront annexés à la gare nouvelle et élevés à front de la rue Picard mise à 23 mètres de largeur.

L'entrepôt et ses dépendances — succursale, bureaux, cours, etc. — comprendront une superficie de 9 hectares.

Les hangars seront disposés le long des quais maritimes de façon que leur superficie atteigne celle des bâtiments comptés au devis estimatif des travaux.

Les bâtiments des machines et des services du port seront placés en tête des installations.

L'outillage — machines, grues, etc. — sera établi d'après les proportions et sommes portées au devis estimatif du projet primitif.

Les terrains réservés au commerce pour la création de magasins généraux, de dépôts de marchandises, etc., occuperont une superficie de 10 hectares 70 ares, placés à front de la rue nouvelle de 30 mètres; 10 hectares ayant la même destination entouraient les bassins obliques.

L'ensemble des installations — bassins, terre-pleins, entrepôt, etc., terrains du commerce et accès — occupera ainsi une étendue de terrain de 45 hectares au lieu de 47 hectares dans l'ancien projet.

Dans les accès, la rue nouvelle est comptée pour 4 hectares, l'Allée-Verte pour 3 hectares 30 ares.

Les voies ferrées des quais et des terre-pleins seront directement reliées au faisceau des voies de formation des trains.

Le bassin maritime sera raccordé directement au canal de Charleroi par l'intermédiaire d'un bassin de batelage comprenant 700 mètres de longueur, 42^m.50 de largeur moyenne et 3 hectares de superficie.

Les quais, larges de 20 mètres et 23 mètres, pourront être reliés au railway de l'État.

Un pont fixe de 40 mètres de largeur et de 10 mètres d'ouverture libre établira la séparation du bassin de batelage et du bassin maritime. La hauteur libre entre la flottaison du canal (cote maximum 15^m.40) et le dessous des poutres de ce pont sera de 4 mètres pour permettre la navigation intérieure vers le canal de Charleroi.

Cette disposition permet la jonction directe des grands boulevards Léopold II, de l'Entrepôt et d'Anvers, avec des ponts fixes de 20 mètres de largeur et rampes d'accès très douces.

Le bassin des barques sera raccordé au canal de Charleroi, et entre le pont des Carabiniers et la place Saintelette le canal de Charleroi sera bordé de quais.

Le canal maritime aura son origine aux musoirs vers Bruxelles du premier pont de l'avenue de la Reine.

Pour le faire déboucher vers la partie centrale du bassin et utiliser toute la longueur des quais, pour placer en terrain vierge les ponts de l'avenue de la Reine, leur donner des accès en rampe douce tout en élevant leur tablier à 4 mètres au-dessus de la flottaison, et d'autre part pour mettre les culées du pont-rail de Laeken en dehors du canal actuel, il a fallu incliner l'axe du canal maritime vers le quai des Usines.

Les ponts de l'avenue de la Reine, séparés par une longueur de 114 mètres, égale à celle du sas des écluses projetées, auront leur passe unique de 18 mètres directement placée dans l'alignement de la passe de gauche du pont-rail, laquelle sera plus spécialement réservée à la navigation maritime.

Le rayon de la courbe du canal qui suit le pont-rail sera porté de 700 mètres à 875 mètres, la courbe étant séparée du pont par un alignement droit d'environ 70 mètres de longueur.

La hauteur libre entre la flottaison du canal (15^m.40, flottaison maxima) et le dessous du tablier tournant sera de 6^m.50 au pont-rail comme au pont à construire à l'avenue Van Praet.

Au delà du pont-rail, le canal maritime aura la largeur prévue de 40 mètres et les voies de communication compteront 14 mètres de largeur à droite (quai des Usines) et 17 mètres à gauche (route de Bruxelles à Anvers).

La cale sèche sera construite à la distance qui lui était assignée dans le projet dit « de Monplaisir », soit à environ 1,000 mètres en aval du cabaret « l'Amour ».

* * *

Le rapport qui fut présenté par le Conseil d'administration de la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles à l'assemblée générale du 15 mai 1897 donna ces indications et indiqua les modifications à apporter aux statuts.

Ces modifications sont reproduites à l'annexe de l'Exposé des motifs du projet de loi et font l'objet de l'article premier de celui-ci.

* *

La réalisation du plan nouveau dont le Gouvernement a pris l'initiative suppose des modifications territoriales apportées aux communes de Bruxelles, Molenbeek-Saint-Jean, Laeken, Schaerbeek, Evere et Nederover-Heembeek. Elles sont indiquées aux divers plans annexés au projet de loi.

La Commission spéciale a cru d'autant moins devoir entrer dans l'examen

du point de savoir si l'intérêt public exige, au même degré, l'incorporation au territoire de la ville de Bruxelles des différentes parties de celui de la commune de Laeken visées au projet de loi que, moyennant indemnisation de la commune de Laeken dans les conditions y indiquées, l'adhésion de tous les intéressés au plan nouveau des installations maritimes de Bruxelles est à considérer comme un fait définitivement acquis.

*
* *

La Commission spéciale s'est demandée quelles charges l'adoption du projet par la Législature entraînerait pour le Trésor.

Son article 3 dispose, au premier alinéa, qu'un subside de 300,000 francs sera payé par l'État à la commune de Laeken, sacrifice consenti transactionnellement pour les raisons énoncées à l'Exposé des motifs.

L'alinéa 2 du même article est ainsi conçu :

« Le Gouvernement est autorisé à accorder à la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles un subside égal au supplément de dépenses à résulter pour elle du nouveau dispositif donné à ces installations suivant les plans adoptés par l'assemblée générale du 15 mai 1897. »

C'est à la condition de l'octroi de ce subside qu'a, en effet, été obtenue l'adhésion de la dite Société aux projets du Gouvernement.

La Commission spéciale, ne trouvant pas dans l'Exposé des motifs les renseignements nécessaires pour apprécier l'importance du susdit subside, a chargé son rapporteur de demander à M. le Ministre des Finances des éclaircissements, à ses yeux indispensables.

Ce dernier a reçu de l'honorable chef du cabinet la dépêche suivante :

Bruxelles, le 15 juillet 1897.

» MONSIEUR LE REPRÉSENTANT,

» J'ai l'honneur de répondre à votre lettre du 13 juillet.

» Le nouveau plan ne modifie pas sensiblement la longueur des murs de quai du bassin maritime.

» D'autre part, le subside prévu à l'article 3 n° 2 du Projet de loi ne s'applique pas à la partie des installations destinée à faire l'objet d'une exploitation directe de la part de la Société (hangars, entrepôts, etc.)

» L'élément principal du supplément de dépenses visé à l'article précité réside donc dans le coût des expropriations.

» On comprendra qu'il n'est pas possible de déterminer dès à présent un chiffre exact; mais il résulte des évaluations faites par les Ponts et Chaussées, d'accord avec un fonctionnaire du Département des Finances, que la différence de coût peut être estimée à environ quatre millions.

» Par contre, il y a lieu de faire remarquer que, d'après le premier dispositif, le Gouvernement s'imposait une dépense d'environ deux millions pour l'établissement d'une voie ferrée de raccordement qui n'aurait eu d'utilité que pour le service du port.

» Le nouveau plan prévoit le raccordement direct des voies de service à la nouvelle gare contiguë au port; de ce chef on peut considérer qu'une économie de deux millions sera réalisée.

» J'ajoute que la dépense prévue au 2^o de l'article 3 ne devra pas être portée au budget extraordinaire de 1897; les crédits nécessaires seront sollicités ultérieurement.

» Veuillez agréer, Monsieur le Représentant, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

» P. DE SMET DE NAEVER. »

Des explications verbales fournies ultérieurement à la Commission par M. le Ministre des Finances il résulte que les travaux à exécuter pour la réalisation du dispositif nouveau équivalent sensiblement à ceux qu'eût exigés la réalisation du dispositif abandonné, notamment en ce qui regarde les deux ponts de l'avenue de la Reine, dont le déplacement se trouve, selon lui, amplement justifié par la nécessité qu'il y a de ne pas diminuer la longueur des quais du bassin maritime.

*
* *

En ce qui regarde l'établissement de la gare à créer dans les plaines de Tour-et-Taxis, le Gouvernement, par l'organe de M. le Ministre des Finances, a fait à la Commission spéciale les déclarations qui suivent :

« L'insuffisance de la station de Bruxelles (Allée-Verte) a fait l'objet, depuis nombre d'années, des plaintes fondées tant du public que du service d'exploitation; les bâtiments sont trop petits, les voies ont trop peu de développement, les cours sont étriquées; d'où encombrements et retards en quelque sorte permanents auxquels il n'y a pas moyen de remédier; le périmètre de la station ne peut être étendu à moins de faire des expropriations par trop coûteuses.

» Dans l'état actuel du trafic, la gare est insuffisante; le service n'y sera plus possible dans un temps très rapproché, le trafic augmentant de 10 p. c. chaque année. Il y a donc nécessité absolue de transférer la gare et de l'aménager dans des proportions qui tiennent largement compte de l'avenir.

» Le meilleur emplacement à tous égards est celui situé entre les futures

installations maritimes et le chemin de fer de ceinture ; il est rapproché autant que possible de la ville, les terrains y sont à un prix abordable et l'on peut y réunir : les installations maritimes, les installations du chemin de fer, les établissements de la douane.

» A ces avantages s'ajoute celui de pouvoir supprimer le raccordement de l'Allée-Verte, qui est un danger pour le quartier qu'il traverse et une entrave pour l'exploitation de la station de Bruxelles-Nord. »

*
* *

En présence de ces explications et après avoir trouvé justifiés tous et chacun des articles du Projet, la Commission a cru devoir y donner son adhésion.

Elle a, en conséquence, l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,

Jos. HOYOIS.

Le Président,

DE SADELEER.

