

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 AVRIL 1874.

Crédits spéciaux au Département des Travaux Publics, à concurrence
de 9,850,000 francs (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. CORNESSE.

MESSIEURS,

Les crédits spéciaux réclamés par le projet de loi sont destinés à la continuation de travaux publics en cours d'exécution et dont l'intérêt général réclame le prompt achèvement. Nous n'avons donc pas à nous appesantir longuement sur l'utilité de ces divers travaux dont le principe a été précédemment décrété. Les avantages que doivent en retirer l'industrie, le commerce et l'agriculture ont été exposés, lorsque les projets de lois qui les concernent ont été présentés aux Chambres. Aussi le projet actuel n'a-t-il donné lieu dans les sections et au sein de la section centrale qu'à un assez petit nombre d'observations critiques.

EXAMEN EN SECTIONS.

Toutes les sections ont adopté l'ensemble du projet à l'unanimité.

La 1^{re} section a manifesté le désir que la section centrale demandât au Gouvernement où en est l'étude des travaux d'amélioration à exécuter dans l'arrière-port d'Ostende pour faciliter la navigation vers Bruges. Elle n'approuve pas le transfert du crédit de fr. 394,887-45, restant disponible sur le crédit de 500,000 francs alloué en 1859, pour la Vesdre et la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique. Enfin elle ne comprend pas les raisons qui déterminent le Gouvernement à s'écarter du principe de l'adjudication publique.

Dans la 2^e section, un membre a demandé la suppression de l'art. 2, la somme de fr. 394,887-45 étant indispensable pour les travaux à faire à la Vesdre.

(1) Projet de loi n° 122.

(2) La section centrale, présidée par M. Tack, était composée de MM. DE MONTBLANC, DAVID, DUMORTIER, DE BRIEY, CORNESSE et VAN ISEGHEM.

depuis le confluent de la Gileppe avec la Vesdre, dans la commune de Membach, jusqu'à Verviers, sur un parcours de 2 1/2 lieues. Ces travaux ont pour but d'éviter la déperdition, dans les fissures des banes de calcaire, des eaux que le réservoir de la Gileppe doit rendre au lit de la rivière.

La 3^e section a adopté le projet, sous la réserve de la disposition qui transporte au barrage de la Gileppe la partie de la loi de 1839, destinée à l'amélioration et à la situation hygiénique de la Mandel.

Dans la 4^e section, un membre demande, à l'occasion du § 2, si le nombre des waggons affectés au transport des bois sur les lignes du Grand Luxembourg n'est pas insuffisant.

Dans la 6^e section un membre demande pourquoi le Gouvernement ne réclame pas immédiatement de crédit supplémentaire pour approuver l'adjudication des travaux à faire au port d'Ostende pour les installations de la marine dans l'ouvrage à couronne (il s'agit d'un crédit d'environ 250,000 francs.)

Le même membre demande pourquoi le Gouvernement n'alloue pas aussi les crédits nécessaires pour compléter et achever les travaux de construction du barrage au confluent de la Dendre et de l'Escaut, et faire les travaux de rectification et d'approfondissement du cours de la rivière dans la traverse de Termonde; ces travaux sont reconnus nécessaires pour ne pas entraver plus longtemps la navigation; l'urgence n'en saurait être contestée.

Un membre fait observer que les travaux du chemin de fer de Bruxelles à Luttre ont été conduits avec une lenteur désespérante, et émet le vœu de voir exécuter, à l'avenir, les travaux entrepris par l'État avec plus de célérité et, par conséquent, d'une manière moins préjudiciable aux intérêts du Trésor.

Un membre demande que le Gouvernement soit prié de bien vouloir communiquer à la section centrale une note indiquant le résultat de l'exploitation du chemin de fer du Luxembourg pendant l'exercice 1873, en y comprenant les intérêts des capitaux engagés, les frais d'exploitation, etc.

Un membre voudrait que M. le Ministre des Travaux Publics fût prié de faire étudier, par une commission d'hommes spéciaux nommés à cet effet, les travaux qu'il y aurait à faire pour améliorer le lit de la Vesdre, de manière à empêcher que les 5 millions de mètres cubes d'eau du réservoir, qui doivent être, en temps de sécheresse, rendus à la Vesdre pour en régulariser l'étiage, ne soient en partie perdus dans les fissures qui se trouvent en quelques endroits du lit de cette rivière.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

§ 1.

CHEMIN DE FER DE BRUXELLES A LUTTRE.

Cette ligne a été décrétée par la loi du 8 juillet 1865.

Elle constitue la rectification de la ligne de Bruxelles à Charleroi. Par elle toutes les stations situées entre Luttre et Couillet sont rapprochées d'environ 18 kilomètres de Bruxelles, Malines, Anvers, etc. Le prix des transports pour marchandises et voyageurs entre le bassin de Charleroi et ces différentes villes sera ainsi notablement réduit. Elle desservira des localités très-importantes et

très-industrielles telles que Gilly et Jumet. Elle dotera des bienfaits d'un chemin de fer une partie importante du Brabant, en passant par Braine-l'Alleud, Waterloo, Rhode-Saint-Genèse, etc.

L'État, tout en s'en réservant l'exploitation, était autorisé à la concéder. La concession devait être accordée en vertu d'une adjudication publique, portant sur la quotité du produit brut à attribuer à l'État et sur la durée de la concession.

Si les soumissions n'étaient pas jugées acceptables, le chemin de fer devait être construit aux frais du Trésor.

C'est dans cette éventualité, qui s'est réalisée, qu'un premier crédit de 5,000,000 de francs fut ouvert au Ministère des Travaux Publics par l'art. 2 de la loi du 8 juillet 1865.

Un deuxième crédit de 3,000,000 de francs fut affecté à la même entreprise par l'art. 1^{er}, § 21, de la loi du 27 juillet 1871.

Enfin l'art. 1^{er}, § 26, de la loi du 16 août 1873 alloua pour le même objet un nouveau crédit de 4,000,000 de francs.

Lors de l'examen en section centrale de cette dernière loi, la section demanda au Gouvernement si ces 4,000,000 de francs seraient suffisants pour assurer le complet achèvement de la ligne.

Le Gouvernement fit, dès ce moment, connaître qu'il y aurait lieu de réclamer encore de la Législature un crédit ultérieur, évalué approximativement alors à 3,500,000 francs.

Le coût de premier établissement du chemin de fer en question était d'abord évalué à 12,500,000 francs.

Mais il a dû être ajouté plusieurs ouvrages complémentaires considérables à ceux que comportait ce chiffre. Tels sont, notamment, le raccordement du chemin de fer de ceinture de Bruxelles avec les lignes de Braine-le-Comte et de Luttre, — le raccordement de la ligne de Bruxelles à Luttre avec celle de Manage à Wavre, — la construction d'une gare de formation à Nivelles, — et l'agrandissement considérable de la gare de formation de Luttre.

D'après les chiffres fournis dans l'exposé des motifs, les dépenses faites et restant à faire pour la construction du chemin de fer de Bruxelles à Luttre proprement dit, en y comprenant les expropriations, les terrassements, les ouvrages d'art, les bâtiments des stations, le matériel et la pose de la voie s'élèvent à fr. 11,948,000

Les dépenses effectuées ou à effectuer pour les travaux complémentaires ci-dessus énumérés s'élèvent à 5,889,000

Ce qui fait un total de dépenses de fr. 15,837,000

Les crédits précédemment accordés s'élèvent à 12,000,000

Déficit. . . fr. 3,837,000

Il y a donc lieu de permettre au Département des Travaux Publics de faire face à cette insuffisance constatée et de pourvoir aux éventualités qui pourraient se présenter, en mettant à sa disposition le nouveau crédit de 4,000,000 de francs qu'il sollicite.

La section centrale croit devoir insister sur la nécessité d'exiger la stricte exé-

cution du cahier des charges concernant cette entreprise et d'en hâter le prompt et complet achèvement. Jusque-là les capitaux considérables qui y sont engagés restent improductifs, de sorte que l'intérêt du Trésor s'accorde avec celui des populations pour pousser énergiquement à l'achèvement rapide de cette partie du réseau national.

§ II.

EXTENSION ET PARACHÈVEMENT DU CHEMIN DE FER DU LUXEMBOURG.

La reprise par l'État des droits et concessions du chemin de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg et du canal de l'Ourthe, en même temps que du matériel roulant, du mobilier et de toutes les propriétés mobilières et immobilières de cette Compagnie, a fait l'objet de la loi du 11 août 1873.

Cette loi a été un nouveau pas dans le système de l'unification en matière de transports par chemin de fer au moyen de la concentration de toutes les voies ferrées du pays dans les mains de l'État, système inauguré par la loi du 3 juin 1870 et relative au rachat des lignes de la Compagnie des Bassins houillers du Hainaut et de la Société Générale d'Exploitation.

Le rachat de la ligne du Luxembourg était réclamé par les considérations les plus puissantes d'utilité publique. Il faisait jouir les populations riveraines, l'industrie et le commerce d'une exploitation meilleure et de tarifs plus favorables pour les voyageurs et les marchandises. Il permettait de construire plusieurs lignes indispensables, en faisant disparaître le droit de préférence que possédait la Grande Compagnie pour la construction de tous les chemins de fer projetés dans la province de Luxembourg, droit de préférence qui avait souvent paralysé l'action du Gouvernement et plaçait le Luxembourg hors du droit commun.

En opérant cette reprise, le Gouvernement et les Chambres ne se sont pas dissimulé la charge que le Trésor assumait. Le Gouvernement faisait connaître à la section centrale de 1873 que, pour retirer des lignes toute l'utilité et tout le produit qu'elles peuvent donner, il entraînait dans ses intentions de poursuivre très activement le doublement de la voie, d'agrandir et d'améliorer les stations, d'augmenter le nombre de locomotives et de waggons. Pour répondre au but que le Gouvernement s'est proposé, il faut que la ligne reprise, raccordée aux minières et aux établissements industriels, soit complétée, bien outillée et bien exploitée.

Les crédits demandés pour améliorer les divers services auront pour résultat de hâter le moment où l'État pourra retirer du rachat les avantages prévus. Aussi la section centrale insiste-t-elle pour que les travaux qui doivent mettre la ligne dans d'excellentes conditions soient poussés avec vigueur. Tout retard est grandement préjudiciable aux intérêts du Trésor.

Un crédit spécial de 18,000,000 de francs a été affecté par la loi du 16 août 1873, à l'amélioration et à l'extension des voies et du matériel de traction et de transport ainsi qu'à l'exécution des stipulations de la convention du 31 janvier 1873, relatives aux travaux et au matériel en construction au moment du rachat.

Onze millions de francs environ étaient engagés dès cette époque en exécution des stipulations de la convention relatives aux travaux et au matériel.

La partie restante du crédit (7,000,000 de francs) était insuffisante pour effectuer aux voies, bâtiments et aux installations diverses les améliorations

indispensables. L'exposé des motifs donne le détail de ces dépenses de premier établissement qui s'élèvent, chiffre rond, à fr.	11,500,000
Le Gouvernement ne disposant que de	7,000,000
Un nouveau crédit de	4,500,000

doit être mis à sa disposition.

La section centrale, à l'unanimité, en propose l'adoption.

§ III.

BARRAGE DE LA GILEPPE.

Un premier crédit de 3,250,000 francs a été ouvert au Département des Travaux Publics pour être affecté à l'établissement de réservoirs d'eau destinés à obvier aux conséquences qu'ont eues, pour les usines situées sur la Vesdre, les modifications apportées au régime de ce cours d'eau par les travaux de défrichement et d'assèchement effectués dans la forêt d'Hertogenwald et sur le plateau des hautes fanges.

Les améliorations pratiquées par l'État dans ses domaines, sous l'impulsion de l'administration forestière, ont donné aux fanges et aux forêts du Hertogenwald une plus-value considérable. Elles auront pour résultat de transformer en un revenu important le produit presque nul autrefois de cette belle propriété domaniale⁽¹⁾.

Mais à côté de ces résultats favorables pour l'État, il s'en produisit d'autres dommageables pour les industries et les intérêts agricoles de la vallée de la Vesdre.

Le régime de cette rivière et de ses affluents subit, à la suite de ces travaux, une profonde altération.

Les eaux qui, ci-devant, après les pluies et la fonte des neiges, descendaient lentement du plateau dans la rivière, s'y précipitent aujourd'hui en grande masse et avec une extrême rapidité par l'effet des drainages pratiqués dans les tourbières et dans la forêt. La Vesdre et ses affluents sont alors transformés en torrents impétueux qui inondent la vallée, en y causant les plus grands dommages, aussi bien à l'agriculture qu'aux établissements industriels. Pendant les sécheresses, au contraire, ces cours d'eau, n'étant plus alimentés par les réservoirs naturels, qu'on a détruits, donnent des eaux trop basses, souvent insatubres et impures et, en tout cas, insuffisantes pour les besoins auxquels elles sont appelées à pourvoir et auxquels elles pourvoient antérieurement.

Des études sérieuses et approfondies, ordonnées par le Gouvernement, ont établi ces faits à la dernière évidence. Les points et les conséquences les plus remarquables de ces intéressantes études ont été communiqués autrefois à la Chambre. (*Documents parlementaires*, 1864-1865).

La cause du mal dont avaient tant à souffrir la santé publique, les industries et l'agriculture de la vallée de la Vesdre étant reconnue, il était du devoir de l'État d'y porter remède. Il devait une réparation aux intérêts considérables qu'il avait si gravement lésés par son propre fait et à son profit.

(1) *Documents parlementaires*, 1864-1865, p. 650.

Cette réparation était d'autant plus nécessaire que les intérêts lésés étaient d'une importance majeure. Nul de vous n'ignore, en effet, que sur les bords de la Vesdre sont échelonnés une masse d'établissements industriels considérables ; fabriques de draps, fabriques d'armes, fabriques de métaux. Il importait de mettre ces usines à l'abri de la ruine, conséquence des inondations ou du manque et de l'impureté des eaux.

La fabrication des draps et des étoffes de laine est principalement concentrée, en Belgique, dans l'arrondissement de Verviers. Ce n'est pas le hasard qui a déterminé l'emplacement de cette industrie, mais bien les qualités spéciales des eaux du bassin hydrographique de la Vesdre. L'eau est l'élément essentiel de la fabrication des draps et des étoffes. On peut dire, imitant une parole célèbre, qu'à cette industrie il faut de l'eau, encore de l'eau et toujours de l'eau : il en faut en abondance pour laver, teindre, rincer, fouler, etc. Mais l'eau qu'exigent toutes ces opérations doit être, en outre, pure, limpide et dépourvue de tout principe calcaire ; cette pureté est la condition de la bonne qualité et de l'élégance des produits. Le manque d'eau tue la fabrication des draps, en rendant toute production impossible ; l'impureté ou la malpropreté des eaux en compromet la prospérité en ne permettant pas d'atteindre la délicatesse et le fini des nuances que la mode exige et qu'obtiennent les industries rivales de l'étranger.

Le rapport du jury de l'exposition de Londres en 1862, II, page 179, signalait la décadence dont était menacée l'industrie de Verviers et de l'arrondissement, si l'on ne se hâtait de lui fournir de l'eau pure et abondante.

« Nous croirions manquer à notre devoir, » dit le rapport du jury de Londres, « si nous n'appelions l'attention de l'industrie drapière sur un fait qui pourrait arrêter partiellement son essor ; c'est surtout de la fabrication de la nouveauté proprement dite que nous parlons ; ses dessins sont excellents, ses tissus bien entendus, ses prix même très-avantageux ; mais la pureté de ses nuances laisse à désirer ; il y a des progrès à réaliser ; ce n'est ni l'intelligence des fabricants, ni l'habileté de leurs ouvriers qu'il faut mettre ici en cause. Le mal provient de l'impureté de l'eau dont ils doivent se servir pour toutes leurs manipulations de fabriques, lavage de laines, teinture, rinçage, foulage, lainage, etc. Des projets sont à l'ordre du jour pour remédier à cet état de choses ; nous savons que nos manufacturiers se préoccupent beaucoup de cette question, travaillent à la mener à bonne fin, et nul doute qu'ils n'y arrivent ; mais en attendant, on juge sévèrement nos nuances et il ne faut pas laisser s'enraciner une opinion préjudiciable à leurs intérêts ; il y a péril en la demeure, et il faut qu'on se hâte d'y porter remède. »

Depuis lors, l'expérience a parlé ; les brillants succès, si honorables pour la Belgique, obtenus à l'exposition de Vienne par l'industrie verviétoise, sont dus, sans doute, à l'intelligence de nos fabricants et à l'habileté de nos ouvriers, mais aussi à cette circonstance qu'on a pu déjà, pour les produits exposés, employer des eaux pures et limpides, provenant d'une distribution provisoire, ce qui a permis d'arriver à une très-grande perfection dans les nuances, dont on constatait précédemment l'absence.

Le Gouvernement, qui sait faire d'énormes sacrifices pour assurer la sécurité et la prospérité de nos ports et pour favoriser nos grands centres industriels et

notre agriculture par la construction de nombreuses voies de communication et d'ouvrages d'art, ne pouvait hésiter à porter remède à une situation créée par lui et qui menaçait de ruine l'une de nos premières industries, dans laquelle sont engagés plusieurs centaines de millions, qui occupe et fait vivre plus de 50,000 ouvriers, et dont les progrès et la prospérité intéressent la consommation générale, le trésor public et le commerce national.

C'est pour ces motifs que, après de profondes études, il a été décidé qu'un réservoir serait établi dans le bassin de la Gileppe pour en retenir les eaux et les utiliser en faveur de l'industrie, soit en les conduisant par des canaux dans les communes de Verviers, Dison, Ensival, Hodimont et autres, soit en rendant régulièrement à la Vesdre, en temps de sécheresse, la quantité d'eau que débitait la Gileppe.

Le projet de barrage, tel qu'il a été conçu par M. Bidaut, dont le nom restera attaché à cette œuvre grandiose d'utilité publique, devait être à la hauteur de 47^m20.

Le barrage doit être à cette hauteur pour que le réservoir puisse fournir à l'industrie la quantité d'eau nécessaire.

Il importe aussi de prévoir l'avenir : l'industrie verviétoise prendra nécessairement un nouvel essor sous l'influence du bienfait dont elle sera dotée. Il faut donc se préparer pour des besoins beaucoup plus grands que ceux d'aujourd'hui.

Avec la hauteur de 37^m20 qui avait été admise comme devant être d'abord atteinte, la capacité du réservoir serait d'environ 6 millions de mètres cubes d'eau ; avec l'élévation voulue par le projet (47^m20), la capacité du réservoir sera plus que doublée. Il contiendra, d'après les calculs les plus minutieux, plus de 12 millions de mètres cubes, de sorte qu'après avoir rendu à la Vesdre les 5 millions de mètres cubes qui lui sont dus, il en restera 9 millions que la ville de Verviers, — qui fait à ses frais les travaux de distribution s'élevant à plusieurs millions de francs — pourra utiliser en faveur de son industrie et de celle des communes voisines.

Le Gouvernement, guidé par des considérations de prudence et d'économie, n'avait réclamé en 1865 que le subside nécessaire à la construction du barrage jusqu'à 37 mètres. L'honorable M. Jamar, Ministre des Travaux Publics, lors de la pose de la première pierre, avait dit que le barrage s'achèverait dans les conditions où son auteur l'avait conçu. Mais l'essentiel était qu'il fût complété en une fois et sans désemparer. Les réclamations les plus vives et les plus instantes demandèrent plus tard l'exécution immédiate et complète du plan de M. Bidaut, admis en principe, mais ajourné partiellement dans l'exécution.

La solidité et la force de résistance du barrage ne font de doute pour personne. Les travaux de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de M. Bidaut, sont des plus rassurants à cet égard. Le sous-sol, dans lequel les fondations sont comme enracinées, se compose de roches vives d'une épaisseur considérable. Comme le dit l'exposé des motifs :

« Les gigantesques proportions données aux ouvrages et les conditions dans lesquelles ils s'exécutent, l'imperméabilité et l'incompressibilité du sol ne laissent aux hommes de science aucune préoccupation quant à la stabilité du barrage. »

Aussi dès 1871, l'honorable M. Wasseige, alors Ministre des Travaux Publics, après s'être rendu sur les lieux, avait-il donné l'espoir que l'ouvrage serait élevé, sans désenparer, jusqu'à sa hauteur définitive.

On commençait à comprendre que construire le barrage en deux fois serait une faute : en effet, le complément du barrage exige des déversoirs de chaque côté : or, si l'on n'élevait pas le travail à sa hauteur complète et qu'on fût obligé de le faire plus tard, il faudrait non-seulement déplacer, mais il y aurait de plus un travail considérable pour remplir les déversoirs primitifs, qui formeraient brèche dans le mur exhaussé.

En outre, il serait difficile de faire plus tard des liaisons imperméables entre la vieille et la nouvelle maçonnerie.

Il importe aussi qu'il n'y ait qu'une seule entreprise pour que la responsabilité ne soit pas partagée et afin qu'on puisse utiliser pour l'achèvement du travail les frais considérables de première installation.

A la suite des espérances données par M. Wasseige, les instances se renouvelèrent avec plus de vivacité et d'énergie pour obtenir la réalisation immédiate des conditions voulues par M. Bidaut; elles furent couronnées de succès et, à la séance du 17 avril 1872, l'honorable M. Moncheur, Ministre des Travaux Publics, put donner l'assurance qu'il était disposé à réclamer des Chambres les subsides nécessaires pour continuer le barrage jusqu'à son complet achèvement. L'industrie et la population de Verviers et des communes intéressées apprirent cette nouvelle avec une vive satisfaction, et je ne fus que l'interprète fidèle du sentiment public en remerciant l'honorable M. Moncheur de ses déclarations officielles.

C'est en exécution de cet engagement formel de son prédécesseur, que l'honorable Ministre des Travaux Publics réclame des Chambres un subside de 1,500,000 francs et postule en outre le transfert au Département des Travaux Publics d'une somme de fr. 394,887-45, qui est restée sans emploi sur le crédit de 500,000 francs alloué au Département de l'Intérieur par la loi du 8 septembre 1859, sous la rubrique : « Subsidés destinés à des travaux d'amélioration du régime de la Vesdre et de la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique. »

Le crédit de 3.250,000 francs, mis à la disposition du Gouvernement par la loi du 8 juillet 1865, est absorbé jusqu'à concurrence de 3,229,254 francs, par des dépenses effectuées ou des engagements contractés. Il ne reste donc disponible aujourd'hui qu'une somme de 20,749 francs.

Les travaux ne sont cependant pas achevés dans les limites restreintes de la mise en adjudication primitive. Les déversoirs latéraux ne sont pas et n'ont pu être construits : l'exhaussement devait amener nécessairement une modification dans les plans qui y sont relatifs.

La section centrale a été unanimement d'avis que l'achèvement du barrage dans les conditions conçues par son auteur est un acte de bonne administration et de sage prévoyance. Elle a reconnu que le crédit réclamé à cet effet est loin d'être exagéré.

Mais elle ne s'est pas ralliée à la proposition du transfert de la somme de fr. 394,887-45 du Département de l'Intérieur à celui des Travaux Publics.

Elle a sur ce point demandé des explications au Gouvernement.

Voici la demande de la section centrale et la réponse de M. le Ministre :

QUESTION.

Quels sont les motifs qui ont déterminé le Gouvernement à proposer le transfert au Département des Travaux Publics de la somme de fr. 394,887-43 restée disponible sur le crédit de fr. 500,000, ouvert par la loi du 8 septembre 1859 au Département de l'Intérieur pour subsides destinés à des améliorations du régime de la Vesdre et de la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique?

Dans la pensée de la section centrale, la somme restée disponible du crédit en question ne peut être distraite de sa destination, parce que les besoins qu'elle avait pour but de satisfaire subsistent encore aujourd'hui.

RÉPONSE.

La Mandel et la Vesdre sont des rivières qui ne sont ni navigables, ni flottables et qui, comme telles, sont administrées par les autorités provinciales, aux termes de l'arrêté royal du 10 septembre 1850.

Les travaux de curage, de défense des rives et tous autres travaux d'entretien ou d'amélioration qu'il pourrait y avoir lieu d'exécuter à ces cours d'eau n'incombent pas à l'Etat.

Une loi du 8 septembre 1859 (art. 1^{er}, § 19), avait ouvert au Département de l'Intérieur un crédit de fr. 500,000 pour l'allocation de subsides destinés à des travaux d'améliorations du régime de la Vesdre et de la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique.

Cinq subsides de fr. 20,000 chacun (ensemble, fr. 100,000) ont été successivement alloués à la ville de Roulers, pour être affectés à l'exécution de travaux ayant pour but de porter remède aux causes d'insalubrité produites par les usines de cette localité.

D'autres menues dépenses ont été jusqu'à concurrence de fr. 3,112-55, imputées sur le crédit alloué par la loi du 8 septembre 1859.

A l'époque où fut présenté le projet de la loi du 8 juillet 1865, qui a ouvert au Département des Travaux Publics un crédit de fr. 3,250,000, pour être affecté à l'établissement de réservoirs destinés à améliorer le régime de la Vesdre, il fut convenu, entre ce Département ministériel et celui de l'Intérieur, que le reliquat de fr. 394,887-43, sur ce crédit de fr. 500,000 qui a été mis à la disposition de ce dernier par la loi du 8 septembre 1859, resterait disponible afin que, le cas échéant, on pût solliciter de la Législature l'autorisation de l'appliquer à l'achèvement ou au développement éventuel des travaux en vue desquels un crédit nouveau de fr. 3,250,000 a été alloué.

C'est, comme conséquence de l'arran-

gement intervenu que le Gouvernement demande aujourd'hui que la somme de fr. 394,887-48, restée disponible sur le crédit de fr. 500,000, ouvert par la loi du 8 septembre 1859, soit transférée au Département des Travaux Publics.

La section centrale ne peut partager la manière de voir exprimée dans cette réponse.

Une simple correspondance échangée entre deux départements ministériels ne peut avoir pour effet de modifier la destination donnée à un crédit par une loi.

Lorsque, en 1865, le projet de barrage de la Gileppe fut proposé, on connaissait l'existence du crédit voté en 1859; il n'en fut fait mention, ni dans l'exposé des motifs, ni dans le rapport de la section centrale. On se garda bien d'établir alors une confusion entre les crédits demandés pour le barrage de la Gileppe et le crédit alloué pour améliorer le régime de la Vesdre et de la Mandel. Ce sont là deux choses tout à fait distinctes.

M. Bidaut, l'auteur du projet de barrage est en même temps l'auteur d'un rapport, à la suite duquel le crédit de 1859 a été proposé. M. Bidaut y signalait les fissures qui se trouvent dans le lit de la Vesdre et par lesquelles se perd une grande partie de l'eau de cette rivière.

La construction du barrage, on le comprend assez, ne remédie pas à des inconvénients inhérents à l'état défectueux du lit de celle-ci. Le réservoir de la Gileppe rendra à la Vesdre la quantité d'eau qui s'y déverse aujourd'hui; mais rendre cette eau à la rivière ne serait d'aucune utilité, si elle doit s'y perdre.

L'amélioration du lit de la Vesdre, loin d'être rendue inutile, est, au contraire, devenue plus urgente et plus indispensable par les travaux exécutés à la Gileppe. Il faut prévenir la déperdition des eaux, si l'on ne veut pas que les travaux dispendieux du barrage soient absolument sans utilité pour tous les établissements entre Verviers et l'embouchure de la Gileppe dans la Vesdre. — Le barrage a surtout cet immense avantage d'assurer à l'industrie de Verviers, de Dison, de Hodimont, d'Ensival, etc., une abondante distribution d'eau salubre et limpide. Le crédit voté en 1859 avait en vue surtout l'intérêt des riverains en amont de Verviers et l'augmentation du volume des eaux sur tout le parcours de la Vesdre.

Ces divers points ont été parfaitement mis en lumière, lors de la discussion de 1865, par l'honorable M. Delcour, aujourd'hui Ministre de l'Intérieur (1). Il établissait la distinction entre le barrage proprement dit, ce qu'il appelait la grande réserve d'eau et les améliorations au lit de la rivière, pour fermer les fissures qui se trouvent dans son cours et par lesquelles se perd une grande quantité d'eau entre Eupen et la commune de Goé.

Nous espérons donc qu'il se joindra à la section centrale pour réclamer le maintien à son département du reliquat du crédit en question.

Ajoutons que Roulers, qui est, comme le disait son représentant, feu M. Roden-

(1) *Annales parlementaires*, séance du 30 mai 1865, p. 1046.

bach, le Verviers des Flandres, a intérêt à voir maintenir à son affectation primitive le crédit alloué collectivement pour la Mandel et pour la Vesdre.

Le maintien du *statu quo* sauvegarde tous les intérêts :

De deux choses l'une, en effet : ou ces fonds sont encore nécessaires, le but auquel ils étaient destinés n'ayant pas été atteint, et dans ce cas le transfert n'est nullement justifié ; — ou les travaux actuels rendront l'emploi de ces fonds inutile, seule hypothèse dans laquelle le transfert s'explique, — et dans ce cas, il n'y a pas de perte pour le Trésor, puisque, à défaut d'emploi, l'argent restera dans la caisse du Trésor.

Mue par ces considérations, que n'ont pas ébranlées les explications de M. le Ministre des Travaux Publics qu'elle avait appelé dans son sein, la section centrale est, à l'unanimité, d'avis de ne pas admettre le transfert proposé et de laisser les fr. 394,887-43 affectés à la destination que la loi de 1839 avait pour objet.

Mais le maintien de ce crédit à sa destination primitive entraîne l'augmentation du chiffre réclamé comme urgent et nécessaire pour la continuation et l'achèvement du barrage.

La section centrale a, en conséquence, l'honneur de proposer de porter à 1,700,000 francs le subside porté au § 3 de l'article.

L'art. 2 est supprimé.

La section centrale a désiré obtenir du Gouvernement des explications sur l'art. 2.

Voici la réponse à la question posée :

QUESTION.

Quelles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement demande à pouvoir traiter de gré à gré avec les adjudicataires actuels des travaux de la Gileppe pour les ouvrages restant à effectuer ?

RÉPONSE.

L'expérience a fait reconnaître que la présence sur les mêmes chantiers de plusieurs entrepreneurs ayant des intérêts distincts a fréquemment pour conséquence d'amener des conflits et des difficultés qui peuvent avoir pour effet de ralentir et d'entraver la marche des travaux adjugés.

Pour éviter ce sérieux inconvénient et pour permettre d'ailleurs à l'adjudicataire actuel de la partie entreprise du barrage de la Gileppe d'achever, sans encombre, l'œuvre qui lui est confiée, il conviendrait d'attendre l'achèvement de cette œuvre pour procéder à l'adjudication publique du travail d'exhaussement à entreprendre, ce qui aurait inévitablement pour résultat de retarder l'achèvement complet de ce barrage.

Il s'agit d'ailleurs d'ouvrages dont l'exécution doit être absolument irréprochable et à propos desquels il convient autant que possible de ne pas diviser la responsabilité. — Les entrepreneurs actuels ont

satisfait aux légitimes exigences de l'administration.

Il va de soi toutefois qu'un marché direct ne serait conclu que pour autant qu'il n'entraînât point d'aggravation de dépenses. Mais l'entreprise des travaux en cours d'exécution a nécessité sur les lieux des installations dispendieuses qu'un nouvel entrepreneur devrait recommencer, et cette circonstance semble de nature à faciliter la conclusion d'un marché nouveau et direct qui pourrait être avantageux pour les deux parties.

C'est par ces motifs que le Gouvernement croit devoir demander à la Législature les pouvoirs qui lui sont nécessaires pour traiter avec eux à main ferme de l'entreprise nouvelle à des conditions et à des prix à fixer de commun accord.

Ces considérations, spéciales à l'entreprise actuelle qui a donné lieu à d'énormes frais d'installation préparatoire, déterminent la section centrale à vous proposer de conférer au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour traiter de gré à gré et aux conditions qu'il déterminera avec les adjudicataires primitifs.

§ IV.

PORT D'OSTENDE. — AMÉLIORATION DES BASSINS DE COMMERCE. — PART D'INTERVENTION DE L'ÉTAT.

La section centrale a adressé au Gouvernement la demande ci-après, en regard de laquelle figure la réponse :

QUESTION.

Où en est l'étude des travaux d'amélioration à exécuter à l'arrière-port d'Ostende pour faciliter la navigation vers Bruges?

RÉPONSE.

Cette étude n'est pas terminée.

Deux propositions sont en présence.

Elles tendent, l'une, à ce que l'on exécute les travaux nécessaires pour permettre l'entrée directe des navires dans le canal d'Ostende vers Bruges par l'arrière-port; l'autre, à ce que l'on améliore l'accès du canal, voie actuellement suivie par les navires qui se rendent de la mer vers Bruges.

Ces deux combinaisons rivales ont chacune des partisans, et il importe de ne se prononcer entre elles qu'après les avoir mûrement examinées et comparées.

Les travaux à la mer commandent

d'ailleurs une grande circonspection et il s'agit d'une dépense considérable dans laquelle il serait imprudent de s'engager avant d'être complètement fixé sur son import et son utilité.

La question présente, à ce triple point de vue, une importance qui impose au Gouvernement le devoir de ne formuler ses conclusions qu'après un examen approfondi.

Les études seront accélérées autant que possible. — Il y a lieu d'espérer que le Département des Travaux Publics ne tardera pas à être saisi du travail de l'administration des ponts et chaussées.

Tout ce qui concerne l'amélioration de nos ports et de notre littoral maritime a toujours été l'objet de la sollicitude du Gouvernement et des Chambres. Le port d'Ostende, dont la prospérité intéresse tout le pays, a eu sa part dans les faveurs du budget.

Jusqu'en 1865 une somme de 5,040,000 francs a été consacrée à l'amélioration des côtes et du port d'Ostende (1).

D'autres crédits considérables ont été votés pour le même objet, notamment un crédit de 284,000 francs par la loi du 27 juillet 1871.

L'art. 1^{er}, § 20, de la loi du 3 juin 1870 a ouvert au Gouvernement un crédit de 138,500 francs à l'effet de le mettre à même d'intervenir dans la reconstruction en maçonnerie des murs du quai des bassins de commerce, à Ostende.

Les travaux de reconstruction, dans lesquels l'État intervenait pour un quart devaient absorber une somme approximative de 554,000 francs. Il fut reconnu plus tard qu'il fallait également reconstruire en maçonnerie une partie du quai du Nord non comprise dans le projet primitif, approfondir les deux premiers bassins de commerce et reconstruire le mur de fermeture de la crique des pêcheurs. La loi du 18 août 1873 alloua, à cet effet, un nouveau crédit de 115,000 francs. Cette part d'intervention ne concernait que certains travaux que la ville avait espéré pouvoir achever pendant une seule campagne. Il n'en a pas été ainsi ; ils ne pourront être achevés que dans le courant de la présente année.

La ville d'Ostende a pensé qu'il était utile de profiter de la mise à sec et de la fermeture des bassins pour y exécuter certains ouvrages supplémentaires d'amélioration qui ne pourraient être faits plus tard qu'en baissant de nouveau les eaux, au grand préjudice du commerce et du port.

Le Gouvernement vous propose d'aider la ville à réaliser immédiatement et

(1) *Documents parlementaires*, 1859, p. 56 ; 1864-1865, p. 654. Rapport de la section centrale.

complètement l'œuvre commencée, en lui accordant un nouveau subside de 50,000 francs, formant le quart de la dépense de ces travaux supplémentaires évaluée à 200,000 francs environ.

La section centrale s'est ralliée à cette proposition.

Elle a, en conséquence, l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption de l'ensemble du projet de loi, avec l'amendement ci-dessus indiqué.

La Chambre, nous l'espérons, n'hésitera pas à se rallier à des propositions qui ont pour objet le complément de travaux antérieurement votés, destinés à stimuler avec une nouvelle énergie le mouvement et l'activité du travail national et à contribuer ainsi au développement de cette grande prospérité matérielle qui, marchant de front avec les progrès moraux et politiques, a placé la Belgique, comme on l'a souvent dit, au premier rang des États secondaires.

Le Rapporteur,

PROSPER CORNESSE.

Le Président,

P. TACK.

PROJETS DE LOI.

Projet du Gouvernement.

ARTICLE PREMIER.

Des crédits spéciaux, à concurrence de neuf millions huit cent cinquante mille francs (fr. 9,850,000) sont alloués au Département des Travaux Publics pour la continuation ou l'achèvement des travaux d'utilité publique énumérés ci-après, savoir :

§ 1. Chemin de fer de Bruxelles à Luttre. . . . fr.	4,000,000
§ 2. Chemin de fer du Luxembourg	4,500,000
§ 3. Barrage de la Gileppe	1,500,000
§ 4. Port d'Ostende : part supplémentaire de l'État dans les frais d'établissement des murs de quai des bassins de commerce	50,000
Total. . . . fr.	9,850,000

ART. 2.

La somme de fr. 394,887-45, restée disponible sur le crédit de 500,000 francs, ouvert par la loi du 8 septembre 1859 (art. 1^{er}, § 19) au Département de l'Intérieur, pour l'allocation de subsides destinés à des travaux d'amélioration du régime de la Vesdre et de la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique, est transférée au Département des Travaux Publics et ajoutée au crédit alloué par l'art. 1^{er} § 3 de la présente loi.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à traiter de gré à gré et aux conditions qu'il déterminera avec les adjudicataires des travaux d'établissement du barrage de la Gileppe, pour l'entreprise des ouvrages restant à effectuer.

Projet de la section centrale.

ARTICLE PREMIER.

(Comme ci-contre, sauf § 3 que la section centrale propose de modifier ainsi :
§ 5. Barrage de la Gileppe fr. 1,700,000)

ART. 2.

(Supprimé.)

ART. 3.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 4.

Les crédits mentionnés à l'art. 1^{er} seront couverts au moyen des ressources créées par la loi du 29 avril 1873.

ART. 5.

La présente loi sera exécutoire le lendemain de sa promulgation.

Projet de la section centrale.

ART. 4.

(Comme ci-contre.)

ART. 5.

(Comme ci-contre.)



ANNEXE.

Le conseil communal de Roulers a adressé à la Chambre une pétition dont le renvoi à la section centrale a été ordonné dans la séance du 21 avril courant. La section centrale a décidé que cette pièce serait imprimée à la suite du rapport :

Messieurs,

Expose avec respect le conseil communal de la ville de Roulers (Flandre occidentale), que par la loi du 8 septembre 1850, il a été ouvert un crédit de 500,000 francs au Ministère de l'Intérieur, « § 19, pour subsides destinés à des » travaux d'amélioration du régime de la *Vesdre et de la Mandel* dans un » intérêt industriel et hygiénique. »

Qu'il a été alloué à la ville de Roulers une somme de 100,000 francs par les arrêtés royaux du 18 août 1862 et 28 mai 1866, pour faire créer deux grands bassins ou réservoirs d'eau sur la Mandel et ses affluents en amont de la ville ;

Que, malgré ces réservoirs, la ville souffre néanmoins de la disette d'eau en été, parce qu'il n'en arrive pas suffisamment dans les ruisseaux, et que la petite quantité d'eau que les réservoirs peuvent fournir à l'industrie est entièrement sale et colorée par l'usage qui en est fait, et corrompue par une stagnation trop longue ;

Qu'il est de l'intérêt de l'industrie et de l'hygiène de la ville de Roulers d'améliorer cet état de choses par des moyens efficaces, de manière à obtenir une plus grande abondance d'eau pour pouvoir renouveler en tout temps les eaux dans les ruisseaux à l'intérieur de la ville ;

Que le conseil communal, pour arriver à ce but, se propose : 1° de demander l'autorisation de puiser l'eau dans le bassin du canal de navigation, qui est en aval de la ville, pour la fouler dans les réservoirs d'eau qui sont en amont, et qui, pendant trois ou quatre mois de l'année, sont à sec ; 2° de faire creuser à vif-fonds les ruisseaux la Mandel et ses affluents, le Saint-Amand et la Boillie-beek, en élargissant les parties étroites, sur le territoire de Roulers et au besoin sur celui des communes voisines ; 3° de faire des récipients des eaux sales, à l'intérieur de la ville, pour pouvoir les évacuer au moyen de tubes en fonte, placés au fond des ruisseaux.

Pour tous ces motifs, le conseil communal de Roulers prie respectueusement la Chambre de ne pas sanctionner le transfert de ce reliquat de crédit de fr. 394,887-45 du 8 septembre 1859, sollicité en faveur du projet de loi de 9,500,000 francs de travaux publics, soumis en ce moment à l'examen de la

Chambre, et de bien vouloir en maintenir un crédit de 200,000 francs. pour être affecté à des travaux d'amélioration du régime des eaux à Roulers.

Fait en séance du conseil communal à Roulers le 15 avril 1874.

Le Secrétaire,

I. VAN EECKHOUTTE.

Le Bourgmestre, Président,

J. MAHIEU.

