

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 19 JUILLET 1881.

Crédits spéciaux pour travaux d'utilité publique (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le but du projet de loi déposé le 13 juillet et sur lequel nous avons l'honneur de vous présenter rapport est multiple.

Il alloue d'abord au Gouvernement des crédits spéciaux pour travaux publics à concurrence d'une somme de 46,473,700 francs.

Il ouvre ensuite au Budget special du Département des Travaux publics pour 1881 un crédit supplémentaire de 400,000 francs.

Il autorise la concession par voie d'adjudication publique d'un chemin de fer à voie étroite d'Angleur sur la Meuse à Clavier-Terwagne dans le Condroz.

Il autorise l'État à déroger à la loi du 15 mai 1845 sur sa comptabilité, en reprenant à son profit un contrat d'entreprise conclu au profit de la ville de Bruxelles.

Il approuve l'acquisition d'un immeuble sis rue Ducale à Bruxelles, faite pour l'installation de certains services du Département des Travaux publics.

Il fixe enfin les moyens financiers par lesquels il sera subvenu aux diverses dépenses proposées.

(1) Projet de loi, n^o 198.

(2) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. VANDER KINDERE, NOTHOMB, PATERNOSTER, TOURNAY, OLIN et JOTTRAND.

EXAMEN EN SECTIONS.

L'examen du projet de loi a eu lieu en sections le 14 juillet; il a amené de nombreuses observations qui seront successivement mentionnées à l'occasion des parties du projet qui les ont provoquées.

Le travail des sections a abouti au résultat suivant :

La *première section* a omis de terminer son travail par un vote sur l'ensemble du projet de loi. — Six membres y étaient présents.

La *deuxième section* a adopté le projet par quatre voix et trois abstentions.

La *troisième section* l'a adopté à l'unanimité, un membre regrettant toutefois qu'il comprît des allocations pour constructions d'écoles normales.

La *quatrième section* l'a adopté par trois voix et une abstention motivée par les crédits relatifs aux écoles normales.

La *cinquième section* a, comme la première, omis de statuer sur l'ensemble du projet et a exprimé, à l'unanimité, ses regrets de la précipitation avec laquelle le projet distribué la veille au soir lui a été soumis. — Cinq membres étaient présents.

La *sixième section* a adopté le projet à l'unanimité après deux jours d'examen et une protestation d'un membre, formulée le premier jour, dans le même sens que celle de la cinquième section. — Six membres étaient présents le premier jour, deux le second.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Avant de donner son opinion sur les diverses parties du projet de loi, la section centrale exprime ses regrets de la persistance que semble mettre le Gouvernement à ne présenter ses demandes de crédits spéciaux pour travaux publics qu'à la fin des sessions, et à en précipiter l'examen et la discussion. Ce mode de procéder n'est point particulier au Gouvernement actuel; il semble une tradition que l'administration entretient fidèlement à quelque parti qu'appartiennent ses chefs.

La Chambre a pour devoir de persister à le blâmer à quelque parti qu'appartienne la majorité.

Ce procédé constitue presque une atteinte à la prérogative parlementaire. Les inconvénients graves qu'il entraîne à sa suite ont été maintes fois exposés. Qu'on relise notamment les rapports de la section centrale sur les projets devenus les lois du 4 août 1879, du 23 mai et du 26 août 1880, et l'on se convaincra de la nécessité de changer de méthode.

Ces trois projets comportaient respectivement des allocations de crédits spéciaux pour 104,883,000 francs, 26,500,000 francs et 30,698,500 francs, ensemble plus de 162 millions de francs ; le premier a été déposé le 2 juillet 1879, rapporté le 15 juillet et voté le 31 juillet ; le second déposé le 16 avril 1880, rapporté le 4 mai, a été voté le 8 mai ; le troisième, déposé le 10 août et renvoyé aussitôt à une commission spéciale, était voté le 14 août. Le projet actuel, qui comporte l'allocation de 46,473,700 francs, a été déposé le 12 juillet et l'on semblait s'attendre à ce qu'il fût rapporté et voté pour la fin du mois.

Dans de telles conditions, un examen approfondi sans lequel il n'est pas de contrôle sérieux est rendu impossible à la section centrale, et cependant cet examen, pour des projets qui, comme celui qui nous occupe, tendent à engager la solution de questions très-nombreuses, est au moins aussi important que celui d'un Budget.

La section centrale se contente cette fois encore d'attirer la sérieuse attention du Gouvernement sur ces observations et sur celles qui les ont précédées, et elle espère qu'il en sera tenu meilleur compte à l'avenir. Elle croit, comme la section centrale qui a examiné le projet de loi du 16 avril 1880, qu'un excellent moyen d'assurer le contrôle de la Chambre, tout en épargnant son temps et celui de MM. les Ministres, serait de discuter en même temps que chaque Budget, les crédits spéciaux qui s'y rattachent et de voter ceux-ci à la suite du Budget lui-même. Ils constitueraient une sorte de Budget extraordinaire annexé au Budget ordinaire et c'est là ce qu'ils sont en réalité.

Cela dit, passons à l'exposé des observations qu'a eu à examiner votre section centrale, des résolutions qu'elle a prises et des motifs qui l'ont déterminée.

ARTICLE PREMIER.

Cet article ouvre au *Gouvernement* des crédits spéciaux à concurrence de 46,473,700 francs, pour des dépenses extraordinaires très-variées et qui se classent comme suit :

Routes et ponts	fr. 1,500,000
Bâtiments civils	5,241,200
Travaux hydrauliques	19,690,000
Chemins de fer en construction	300,000
— en exploitation	18,760,000
Postes et télégraphes.	561,000
Marine	421,500

1^o, § 1^{er}. — *Routes et ponts.*

Crédit demandé : 1,500,000 francs.

Le but de ce crédit est de faciliter l'accès des gares de chemins de fer ou des canaux, par l'établissement ou l'amélioration de routes et de chemins qui

y conduisent, ainsi que par l'établissement de ponts ou le rachat des péages de ponts déjà établis.

Le Gouvernement se réserve de faire usage du crédit sollicité soit pour des travaux exécutés directement par l'État, soit pour des subsides alloués aux provinces et aux communes.

Les subsides aux communes s'élèvent en sommes à liquider pour 1881 à 500,000 francs, et il y a en outre des promesses de subsides à concurrence de 1,200,000 francs; c'est à peu près la situation renseignée à chaque demande de crédit de ce genre.

Adhérant aux désirs formulés dans la quatrième et dans la sixième section, la section centrale a demandé au Gouvernement des détails sur la destination du crédit sollicité et sur son extensibilité.

Il lui a été répondu ce qui suit :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>A quels travaux est destiné dans l'esprit du Gouvernement le crédit de 1,500,000 francs surtout quant aux ponts à construire?</p>	<p>Une partie de ce crédit servira à construire des raccordements avec de nouvelles stations de chemins de fer, et une autre partie sera affectée à la liquidation des subsides promis à des communes.</p>
<p>Le pont de Selayn y est-il compris et dans l'affirmative quand sa construction sera-t-elle commencée? Même question pour le pont Léopold à Bruxelles?</p>	<p>On s'occupe de la rédaction des projets définitifs des ponts de Flémalle, Maescyck, Bas-Oha, Selayn et Herstal-Wandre sur la Meuse.</p>
<p>Le Gouvernement ne pourrait-il doubler le crédit sollicité qui paraît peu en rapport avec les besoins constatés?</p>	<p>Les travaux de construction de ces deux derniers ouvrages d'art pourront probablement encore être adjugés cette année.</p>
	<p>On négocie également le rachat de ponts concédés.</p>
	<p>Quant aux ponts destinés à remplacer le pont Léopold à Bruxelles, pour le passage du boulevard Léopold II, les difficultés existant entre la ville de Bruxelles et l'État subsistent toujours.</p>
	<p>Il est du reste à remarquer que les Chambres ont déjà voté pour ces travaux un premier crédit spécial de 1,000,000 de francs. (Loi du 4 août 1879), qui a presque reçu sa complète destination.</p>
	<p>Il y aura donc lieu de demander un 2^e et dernier crédit, lorsque le Gouvernement aura passé une convention définitive avec la ville.</p>
	<p>Le crédit sollicité de 1,500,000 francs sera suffisant pour solder le montant des travaux exécutés pendant cette année et les premiers mois de 1882.</p>

En présence de cette réponse, votre section centrale ne croit pas devoir insister pour l'extension actuelle du crédit. Il ne faut pas perdre de vue que la loi du 4 mai 1879 accordait pour le même objet un crédit de 4,875,000

francs. La section toutefois engage le Gouvernement à poursuivre activement la solution des questions qui se rattachent à la construction du pont Léopold ; d'un autre côté elle appelle aussi l'attention du Département des Travaux publics sur la nécessité de satisfaire rapidement à tous les besoins de raccordement qui lui seront signalés, surtout dans les régions rurales. C'est à cette condition que nos grandes voies de communication apporteront à notre agriculture toute l'aide puissante dont elle a besoin.

§ 2 (du projet de loi). — *Bruges. — Hôtel du Gouvernement provincial, reconstruction des bâtiments incendiés; agrandissement; construction de locaux pour les ponts et chaussées.*

Crédit demandé : 500,000 francs

Par la loi du 4 août 1879 vous avez voté pour le même objet un premier crédit de 210,000 francs. A cette époque on estimait la dépense de reconstruction de cet hôtel détruit par l'incendie, à 550,000 francs. Il devait être réédifié dans le style des superbes monuments qui rappellent à Bruges son ancienne splendeur. La province devait intervenir dans cette dépense pour 200,000 francs, le Gouvernement pour 150,000 francs. Le surplus du crédit, soit 60,000 francs, était destiné à achever des travaux entamés depuis longtemps aux bâtiments des bureaux du Gouvernement provincial.

Aujourd'hui il est reconnu indispensable non-seulement de reconstruire le bâtiment incendié, mais encore d'agrandir les bureaux ainsi que l'hôtel du Gouverneur et d'y adjoindre des bureaux pour la direction des ponts et chaussées.

L'État consent à se charger de ces travaux, la province limitant d'avance son intervention à 200,000 francs pour les bâtiments et à 100,000 francs pour le mobilier.

Votre section a voulu se rendre compte de l'entreprise nouvelle dans laquelle le Gouvernement allait s'engager.

Voici les renseignements qu'elle a obtenus du Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>—</p> <p>Prière de communiquer le plan et le devis de l'hôtel provincial de Bruges.</p>	<p>—</p> <p>Le devis et les plans des travaux de reconstruction d'une partie de l'hôtel du Gouvernement provincial à Bruges sont ci-annexés.</p> <p>La dépense en travaux est évaluée à fr. 1,015,425 50 c^s et l'acquisition des terrains à fr. 556,574 50 c^s, soit en tout 1,550,000 francs.</p> <p>Mais ce n'est là qu'un avant-projet. Il n'a pas encore été approuvé par le Gouvernement. Dans tout état de choses, il y aura lieu de lui faire subir des modifications profondes afin de réduire la dépense d'exécution dans une très-notable proportion.</p>

Les plans que nous avons eus sous les yeux sont très-beaux ; l'édifice sera en style gothique flamand de la fin du XIV^e siècle.

Il résulte du devis tout à fait provisoire qui nous a été communiqué, que l'on évalue le bâtiment des ponts et chaussées à fr. 181,645 50 c^s; le palais du Gouvernement provincial proprement dit à 794,810 francs; l'établissement d'une communication entre ce palais et l'habitation du Gouverneur à 29,000 francs; les accessoires à 8,000 francs. — Mais tout cela, de l'avis du Gouvernement lui-même, doit être revu et réduit.

La section centrale, approuvant en principe les travaux proposés et confiante dans le soin que mettra le Gouvernement à les maintenir dans de sages limites, vous propose l'allocation du crédit demandé.

§ 3. — *Hasselt. — Construction d'un nouvel hôtel pour le Gouvernement provincial.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

Ce premier crédit engage le Gouvernement dans une dépense qui a été évaluée à 800,000 francs.

La section, organe de la deuxième et de la cinquième section, a obtenu du Gouvernement les renseignements suivants :

QUESTION.	RÉPONSE.
— Prière de communiquer le plan et le devis de l'hôtel provincial de Hasselt?	— Les plans et le devis dressés par M. l'architecte Jaminé sont ci-joints. Les travaux sont estimés à 658,178 francs et l'acquisition des terrains à 141,822 francs, ensemble 800,000 francs. Ce projet dressé, il y a 8 ans, a donné lieu à de nombreuses observations et, par suite, il devra être complètement remanié. La dépense sera réduite au strict nécessaire.

Un devis très-détaillé est joint à cette réponse, mais il date du 6 juin 1873.

Le plan doit être remanié et par suite les devis; ceux-ci pourront, suivant toute apparence, être réduits; la section centrale estime que la construction projetée est nécessaire et adopte le crédit sollicité sous la condition de l'engagement de ne point exagérer la dépense.

§ 4. — *Saint-Gilles-lez-Bruxelles. — Prison cellulaire.*

Crédit demandé : 1,100,000 francs.

Cette prison, dont le gros œuvre est presque achevé, a été décidé par le vote du Budget de la Justice pour 1878.

L'article 81 de ce Budget allouait à cet effet fr. 1,054,000 »
Le Budget de 1879 y a ajouté 652,000 »

Sur ces deux crédits 900,000 francs ont été affectés à la prison de Saint-Gilles, un arrêté royal du 24 avril 1879 a transféré du Ministère de la Justice à celui des Travaux publics le soin de continuer cette construction. La loi du 4 août 1879 est venue ajouter aux précédents 900,000 francs un crédit de 1,500,000 francs.

Le coût total de l'édifice s'élèvera probablement à 4,820,000 francs. Dans les prévisions premières il ne devait pas dépasser 3,622,529 francs suivant un devis très-détaillé daté du 13 mars 1878.

Votre section centrale, frappée ainsi que la première et la cinquième section de cette discordance entre les prévisions et la réalité définitive, maladie qui paraît incurable chez nos architectes, a voulu en connaître la cause dans le cas présent. Voici l'explication qui lui en a été donnée (l'Exposé des motifs n'invoquait que les défauts du sol):

QUESTION.

Prière de communiquer le plan et le devis de la prison cellulaire de S^t-Gilles.

D'où provient le supplément de 1,520,000 francs aujourd'hui nécessaire?

Les défauts du sol ne peuvent entraîner, semble-t-il, pareille dépense imprévue.

Pourquoi a-t-on négligé des travaux de sondage préalables pour s'assurer de la nature du sol?

RÉPONSE.

Le devis et les plans principaux sont annexés à la présente.

Les fouilles de l'architecte chargé primitivement de la construction par le Département de la Justice, n'ont pas été nombreuses et assez profondes pour donner une notion exacte et complète de la nature du sol. On acquit cependant les terrains et on commença les constructions. Ce n'est que plus tard, après que le Département des Travaux publics, à la demande du Département de la Justice, eut consenti à charger le service des bâtiments civils de prendre la surveillance de l'entreprise, qu'on pratiqua de plus amples tranchées et que l'on aperçut que les couches inférieures du sol présentaient de grandes inégalités au point de vue de la résistance. Le comité permanent des ponts et chaussées a constaté qu'en effet, le sous-sol, au lieu de présenter une résistance uniforme convenable, était criblé de poches remplies d'un sable mort, fort sujet au tassement. Dans cet état de choses, il a proposé l'exécution d'un radier général en béton. C'est de l'exécution de ce radier que provient, pour la plus grande part, le supplément de dépenses, le travail dont il s'agit ayant coûté 700,000 francs.

Les premiers sondages ont fait croire à un terrain de résistance uniforme; en effet, ils n'ont rencontré que très-rarement des poches, celles-ci étaient éparpillées çà et là sur toute la surface de l'emplacement choisi, et à des profondeurs inégales.

Aucun sondage ne pouvait donner une idée exacte de leur importance.

En outre, les briques que l'architecte comptait employer pour les parements extérieurs étant défectueuses et salpêtrées, l'on s'est vu forcé de leur en substituer de meilleures, ce

qui a occasionné une dépense supplémentaire de 250,000 francs.

Le système de chauffage prévu ayant également été reconnu insuffisant, il faudra le compléter; la dépense de ce chef est évaluée à 65,000 francs.

Le Département de la Justice a aussi réclamé l'exécution de quelques travaux d'amélioration, qui ont notamment pour but d'utiliser les caves, etc.; l'ensemble de ces divers ouvrages est estimé à 135,000 francs.

Enfin la somme de 172,000 francs formant le reste des 1,520,000 francs, est destinée à couvrir les frais de surveillance, les honoraires de l'architecte et autres dépenses omises au devis primitif (1).

(1) V. annexe n° 1.

La section centrale reconnaît que l'administration des Travaux publics n'a à supporter aucune part de responsabilité dans les mécomptes que cette construction a occasionnés, le mal était fait lorsque le soin de la conduire à bonne fin lui a été confié. Des récriminations au sujet des faits antérieurs à sa direction seraient sans utilité et l'entreprise étant presque achevée, il ne reste qu'à voter les fonds nécessaires pour la payer.

§ 5. — *Bruxelles. — Bureau principal des postes et télégraphes.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

Ce crédit est le deuxième sollicité pour cet objet; la loi du 4 août 1879, § 14, avait alloué déjà 1,200,000 francs.

La construction de ce monument sur l'emplacement de l'Hôtel des Monnaies à transférer à St-Gilles a été votée en 1871. Une évaluation approximative fixait à 3,500,000 francs la dépense à faire.

Le plan primitif a dû être remanié par suite du refus de la ville de Bruxelles de laisser empiéter sur la superficie de la place de la Monnaie et aujourd'hui les constructions projetées doivent s'étendre sur tout le bloc de terrains compris entre la place de la Monnaie, la rue de l'Evêque et la rue Fossés aux Loups, par suite du remaniement du plan.

Le devis s'est élevé de 3,500,000 francs à 5,270,000 francs. Pour 920,000 francs, cette augmentation est justifiée par la mauvaise nature du sol qui rend nécessaire un radier général en béton (200,000 francs), et par les expropriations indispensables (720,000 francs).

Votre section a obtenu du Gouvernement les renseignements désirés par la 1^{re} et la 5^{me} section sur le surplus des causes de cette augmentation.

QUESTION.

Prière de communiquer les plans et les devis pour le nouvel Hôtel des Postes, à Bruxelles? La dépense supplémentaire prévue paraît

RÉPONSE.

Les plans approuvés par la commission royale des monuments et le devis sont ci-joints. Le surplus de dépense de 850,000 francs

justifiée, à concurrence de 920,000 francs; d'où provient le surplus, soit 850,000 francs?	<p>provient de ce que, comme le dit l'Exposé des motifs, les constructions à ériger, en tenant compte de l'avenir, auront un développement beaucoup plus considérable, ainsi que l'on peut s'en assurer par l'inspection des plans.</p> <p>Ces constructions complémentaires coûteront environ fr. 350,000 »</p> <p>En outre, les prix portés par l'architecte dans l'avant-projet ont été reconnus trop bas, tant par la commission royale des monuments que par le service des bâtiments civils; de ce chef, il y a une majoration de dépense d'environ 255,000 »</p> <p>Enfin les honoraires de l'architecte et les frais de surveillance des travaux s'élèveront approximativement à 267,000 »</p> <hr style="width: 100%;"/> <p style="text-align: right;">SOIT ENSEMBLE. . fr. 850,000 »</p>
--	--

Ces explications paraissent satisfaisantes, et votre section centrale vous propose d'allouer le crédit demandé. Elle a la confiance que, maintenant, le devis est sérieux et ne sera pas dépassé.

La mauvaise nature du terrain qui exige l'établissement d'un radier en béton, se présente partout dans le bas-Bruxelles, et les expropriations nécessaires pour donner au monument l'étendue qu'il doit avoir, coûteront certainement la somme prévue. Qui veut la fin, veut les moyens.

Il est à remarquer que, en tant que commune, la ville de Bruxelles n'a rien à gagner à l'exécution de cet Hôtel des postes, il entraînera, au contraire, la disparition, sans aucune compensation, d'un grand nombre de maisons contribuables; mais, comme capitale du pays, l'intérêt de la ville est tout autre.

§ 6. — *Cureghem. — Médecine vétérinaire, école de l'État. — Reconstruction de murs de soutènement le long de la Senne, etc.*

Crédit demandé : 120,000 francs.

Il s'agit de reconstruire une partie des murs de clôture de l'école, affouillés par la Senne, et de préserver ceux qui restent et ceux qu'on va reconstruire, de la reproduction du même accident en établissant comme soutien un radier en maçonnerie dans le lit de la rivière.

§ 7. — *Bruxelles. — Conservatoire royal de musique. — Travaux supplémentaires.*

Crédit demandé : 24,000 francs.

Cette somme est destinée au paiement d'un solde de compte alloué par les tribunaux à l'entrepreneur du chef de travaux supplémentaires.

Les deux crédits qui précèdent ne peuvent être et n'ont été l'objet d'aucune observation.

§ 8. — *Agrandissement du Palais de la Nation et des Ministères.*

Crédit demandé : 1,200,000 francs.

Il a déjà été alloué pour le même objet des crédits à concurrence de 8,200,000 francs. L'œuvre a été commencée et poursuivie en vertu des lois dont voici le détail :

Loi du 12 juin 1869, § 1 ^{er} , A. 3 ^o , B.	fr.	285,000
— — — 3 ^o , C.		115,000
— 3 juin 1870, A. § 3		550,000
— 27 juillet 1871, § 5		500,000
— 24 mai 1872, 3 ^o		250,000
— 16 août 1874, § 5		500,000
— — § 6		1,000,000
— 9 juillet 1875, § 3		500,000
— 27 mai 1876, § 6		1,000,000
— 17 juillet 1877, § 6		500,000
— 5 juin 1878, § 4		1,000,000
— 4 août 1879, § 2		2,000,000
		<hr/>
TOTAL		8,200,000

Le crédit actuellement sollicité est destiné à concurrence de 940,000 francs au paiement de divers immeubles destinés à l'installation de services du Département des Travaux publics, entre autres, pour 240,000 francs au paiement du prix de l'hôtel, rue Ducale, n° 55, dont l'article 5 du projet de loi en discussion approuve l'acquisition.

Une somme de 72,000 francs servira à payer le solde de l'entreprise des bureaux des Ponts et Chaussées élevés rue de Louvain, en face du *Moniteur belge*. Le surplus, soit 86,000 francs, permettra d'entamer les travaux des bâtiments projetés entre la rue de Louvain, la rue Ducale et la rue de l'Orangerie et où doivent être centralisés dans l'avenir, la plupart des bureaux du Ministère des Travaux publics.

Votre section centrale émet le vœu que cette centralisation si désirable puisse se réaliser dans le plus bref délai possible. L'état actuel de dispersion de ces bureaux est des plus coûteux et des plus incommodes pour tout le monde.

§ 4. — *Enseignement normal primaire.*

A Bruges, école normale.

Crédit demandé : 350,000 francs.

B Gand, école normale.

Crédit demandé : 160,000 francs.

C Autres écoles normales et sections primaires existantes. Construction et ameublement de locaux.

Crédit demandé : 1187,200 francs.

Le premier crédit pour l'école normale de Bruges a été alloué par la loi du 5 juillet 1875, § 8. — 200,000 francs ; le deuxième par celle du 5 juin 1878, § 5. — Il était originairement de 300,000 francs, il a été réduit à 50,000 francs en vertu d'un transfert par la loi du 30 décembre 1878 ; le troisième crédit alloué par la loi du 4 août 1879, § 5, a été de 950,000 francs.

TOTAL alloué jusqu'ici 1,200,000 francs.

Le premier crédit pour l'école normale de Gand a été alloué par la loi du 30 décembre 1878, § 6 ; il était de 250,000 francs à prendre par voie de transfert sur le crédit de 300,000 francs alloué le 5 juin précédent pour Bruges, et de 950,000 francs y ajoutés, ensemble 1,200,000 francs.

Le Gouvernement, interrogé par votre section sur deux points de détail relatifs à ces écoles, a répondu ce qui suit :

QUESTION.

D'où provient la différence entre le coût de l'école normale de Bruges et celui de l'école normale de Gand (190,000 francs)?

Est-il vrai que les plans de ces écoles ne sont pas conformes aux plans-types, ou aux programmes arrêtés en dernier lieu par le Département de l'Instruction publique, et pourquoi?

RÉPONSE.

Cette différence provient, d'une part, de ce que l'école de Bruges est plus importante que celle de Gand et, d'autre part, de ce que l'on a dû, pour la première, adopter un style d'architecture en harmonie avec celui des édifices de Bruges, le gothique-flamand, dont l'exécution est assez dispendieuse.

Ces écoles ont été construites conformément aux plans approuvés, en 1879, par M. le Ministre de l'Instruction publique et conformément au programme existant à cette époque. Sous la date du 16 novembre 1880, un nouveau programme a été publié. Cependant, sauf en quelques points de détails peu importants, auxquels il sera facile et peu coûteux de porter remède, les écoles en question satisfont aux conditions du dernier programme.

Le crédit sollicité pour d'autres écoles normales est le troisième du même genre.

Le 1^{er}, alloué par la loi du 4 août 1879, était de 565,000 francs.

Le 2^{me} » » 26 août 1880, » 500,000 »

Ils ont été employés comme suit dans l'ordre chronologique :

D'abord à l'agrandissement des locaux des écoles et sections normales existantes avant la loi de 1879 à Lierre, Virton, Couvin et Huy.

Pour achever ce travail, 327,200 francs seront prélevés sur le crédit actuellement sollicité. — Huy cependant exigera encore un crédit ultérieur dont le chiffre ne peut être fixé.

La seconde série de travaux entrepris consiste dans la construction à Namur d'une école normale d'institutrices et à Verviers d'une école normale d'instituteurs. Pour continuer cette entreprise, 400,000 francs vous sont demandés à titre de deuxième crédit.

La troisième série comporte la construction à Hasselt et à Tournai d'une école normale d'institutrices, à Jodoigne d'une section normale d'instituteurs et à Lokeren d'une section normale d'instituteurs et d'une autre section pour institutrices; à titre de premier crédit pour ces cinq bâtiments nouveaux il vous est demandé une somme de 350,000 francs.

La sixième section ayant désiré savoir pourquoi rien n'était sollicité pour l'école normale d'instituteurs nécessaire à Bruxelles, voici quelle a été la réponse du Gouvernement.

QUESTION.

—
Pourquoi l'école normale, à établir à Bruxelles, n'est-elle pas comprise dans la liste des écoles auxquelles doit servir le crédit sub litt. C?

RÉPONSE.

—
En réponse à la question ci-contre, le Département de l'Instruction publique a fait connaître que l'étude de la question des installations des sections normales à établir à Bruxelles, n'est pas assez avancée pour lui permettre de formuler des propositions à cet égard.

Votre section centrale a approuvé à l'unanimité, sauf une abstention, les crédits sollicités pour les locaux d'école normale tout en recommandant, conformément au désir exprimé dans diverses sections, que tout luxe d'ornementation fût écarté. Une construction peut être élégante et artistique dans ses lignes tout en restant simple et peu coûteuse.

§ 10. — *Meuse. — Dragages; ponts; améliorations; expropriation et travaux.*

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

Ce crédit est destiné à continuer l'amélioration de divers ponts le long de la Meuse, entreprise en vue de laquelle la loi du 4 août 1879 a déjà alloué un crédit de 1,000,000 de francs.

Il doit ensuite servir à modifier les passes navigables tant en amont qu'en aval, des barrages éclusés et à fermettes mobile de La Plante, de Tailfer de Rivière et de Hun. Dans leur état actuel ces passes présentent pendant et après les crues d'eau des dangers et des obstacles que l'expérience seule pouvait révéler et auxquels il est urgent de remédier

Ces travaux destinés à absorber 500,000 francs n'ont suscité aucune observation. Le surplus du crédit, soit 1,500,000 francs, est destiné à régulariser le lit du fleuve par des élargissements et des approfondissements d'où résultera un écoulement plus rapide des eaux en temps de grande crue.

Interrogé au vœu de la quatrième et de la cinquième section, sur le détail de ces derniers travaux, le Gouvernement s'est expliqué comme suit :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>—</p> <p>Y-a-t-il un plan arrêté pour les travaux auxquels le crédit est destiné jusqu'à concurrence de fr. 1,500,000? quel est ce plan?</p>	<p>—</p> <p>Aucun plan n'est encore dressé définitivement, mais on peut être certain dès à présent que les travaux à exécuter donneront lieu à une dépense qui s'élèvera au moins à la somme pétitionnée.</p> <p>Les études se poursuivent, mais elles présentent des difficultés à ce point de vue qu'il ne faut pas se borner à effectuer des dragages pour enlever les attérissements ou les haut-fonds, c'est-à-dire les effets d'une cause qu'il faut rechercher et combattre.</p> <p>Il faut, en un mot, trouver les points où les graviers sont enlevés du fond du lit ou de ses bords, pour diminuer sur ces points la vitesse des crues et par suite leur force corrosive ou, si cela n'est pas possible pour y augmenter la résistance du lit; il faut s'attaquer à la cause principale des attérissements dont on se plaint après chaque crue et ne pas se borner à s'attaquer aux effets de cette cause.</p>

Votre section centrale estime que les travaux nécessaires pour enlever les attérissements qui se sont produits dans le lit de la Meuse à la suite des inondations du dernier hiver et pour les empêcher de se reproduire, comporteront certainement une dépense de 1,500,000 francs; elle estime également que ces travaux ne sont pas les seuls auxquels il faudra se livrer pour régulariser et accélérer le débit des eaux en temps de grande crue; que les constructions à l'usage de l'industrie et autres, les remblais, soit en long, soit en travers, établis pour les chemins de fer et les chemins d'accès aux ponts de plus en plus nombreux placés sur le fleuve, sont en dehors du lit normal une série de causes perturbatrices de l'écoulement des fortes eaux, à l'effet desquelles il ne pourra être paré que par l'établissement sur les deux rives au pied des collines, de voies d'écoulement extraordinaires dont l'administration aura désormais pour devoir impérieux d'empêcher l'obstruction.

Peut-être aussi faudra-t-il établir dans l'avenir dans les vallons transversaux des ouvrages destinés à y ralentir le cours des eaux. Mais l'étude de tous ces moyens est à peine commencée.

Pour le moment votre section centrale approuve, et comme premier crédit seulement, elle en a la certitude, la demande du Gouvernement.

§ 11. — *Ourthe canalisée. — Canalisation et prolongement du port de Chênée. — Expropriation et travaux.*

Crédit demandé : 220,000 francs.

Ce crédit est destiné jusqu'à concurrence de 20,000 francs à approprier au chargement des charbons, le nouveau port de Chênée construit au moyen d'un crédit de 20,000 francs voté en 1879. (Loi du 4 août 1879. Art. I, § 18.)

Ce travail n'a soulevé aucune objection.

Il n'en est pas de même du surplus des travaux projetés, en tant qu'ils comportent la continuation de la canalisation de l'Ourthe en amont de Comblain-au-Pont.

Votre section centrale a cru des explications nécessaires sur ce point. Voici celles qu'a fournies le Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Jusqu'où projette-t-on la canalisation de l'Ourthe en amont de Comblain-au-Pont?</p> <p>S'il s'agit de travaux importants, le crédit paraît fort exigü ?</p> <p>Pourquoi la canalisation de l'Ourthe qui semblait abandonnée, revient-elle sur le tapis ?</p>	<p>Le crédit pétitionné a surtout pour but l'amélioration de la partie de l'Ourthe comprise entre Liège et Chênée. Si l'on a parlé de la canalisation de cette rivière, en amont de Comblain-au-Pont, c'est parce qu'elle a été signalée comme pouvant présenter une certaine utilité sur une longueur de 3 kilomètres en amont de cette dernière localité, par suite de l'ouverture d'un certain nombre de carrières.</p> <p>Le Département des Travaux publics n'a pris, toutefois, aucune décision au sujet de ces travaux dont il s'est borné à prescrire l'étude.</p>

Dans ces conditions et puisqu'il est bien entendu que la continuation de la canalisation de l'Ourthe en amont de Comblain-au-Pont n'est en rien préjugée par le vote du crédit et ne sera décidée, le cas échéant, qu'en vertu d'un projet de loi spécial, votre section centrale vous propose d'approuver l'allocation sollicitée par le Gouvernement.

§ 12. — *Canaux de Liège à Anvers. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 300,000 francs.

Le développement de l'industrie métallurgique dans le bassin de Liège accroît notablement le mouvement de la navigation sur les canaux qui relient la Meuse à l'Escaut. C'est par cette voie que se transportent des quantités énormes de minerais du pays et de l'étranger.

Les canaux en question ne permettent pas le croisement de bateaux de plus de 5 mètres de largeur; ils n'ont en effet au plafond qu'une largeur de 10 mètres; les écluses, au contraire, sont faites pour des bateaux de plus de 5 mètres; elles ont 7 mètres de large. Pour permettre aux bateaux de la Meuse qui sont de grande largeur, de s'engager en même temps en sens contraire dans les biefs, il importe d'y établir de distance en distance des gares de croisement, aujourd'hui trop peu nombreuses, même malgré l'établissement du service télégraphique tout le long du canal. De cette façon le tonnage des bateaux affectés aux transports entre Anvers et Liège pourra être augmenté et le prix du transport de chaque tonne réduit.

Votre section centrale, pénétrée de l'utilité du travail projeté, adhère aux propositions du Gouvernement.

§ 13. — *Sambre canalisée. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 150,000 francs.

Ce crédit, quoique destiné en partie à la création d'une passerelle pour piétons à accoler au pont sur la Sambre, destiné à relier la station de Namur aux ateliers de réparations que le chemin de fer va établir à Salzinnes-lez-Namur, n'a soulevé aucune observation.

Votre section centrale vous en propose l'adoption

§ 14. — *Canaux houillers du Hainaut. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 3,500,000 francs.

Ce crédit doit venir s'ajouter aux deux crédits respectivement de 6,000,000 et de 500,000 francs alloués par la loi du 4 août 1879, art. 1, § 20, et par celle du 26 août 1880, pour la mise à grande section du canal de Charleroi et la construction d'un canal qui, par un des embranchements du Centre, celui de Houdeng, le reliera avec le canal de Mons à Condé.

L'ensemble de ces crédits permettra au Gouvernement de mettre en adjudication en même temps, conformément aux conseils qui lui ont été donnés pendant la discussion du dernier Budget des Travaux publics, un grand ensemble de travaux dont l'exécution pourra être poursuivie avec vigueur et rapidité.

On sait que, non compris le coût de l'élargissement du canal actuel entre Senefte et Bruxelles, travail dont les études sont faites, mais pour lequel aucun crédit n'est encore voté, l'entreprise en voie d'exécution coûtera de 28 à 32 millions. Ce chiffre est élevé. La cinquième section croit pouvoir recom-

mander au Gouvernement de ne point se laisser influencer par le chiffre de la dépense dans le choix qu'il aura à faire entre quatre ascenseurs et vingt-huit écluses pour franchir la différence de niveau de 70 mètres qui sépare Houdeng, de Thieu dans le bassin de la Haine.

La rapidité de la navigation est une des conditions essentielles de l'abaissement du coût du transport des houilles de Mons et de Charleroi que le canal en construction a pour but de réaliser. Or, comparés aux écluses, les ascenseurs réduiraient du sextuple au simple le temps qu'il faudra aux bateaux pour franchir la dénivellation en question.

La réduction du coût des transports que l'emploi des ascenseurs entraînerait, peut donc dépasser, dans des proportions considérables, l'intérêt de ce qu'ils coûteraient en plus que la longue série d'écluses qu'ils sont appelés à remplacer.

Il n'y a, dit-on, à examiner dès lors les ascenseurs qu'au point de vue de la praticabilité du système, et ce côté de la question paraît résolu par l'emploi de ces appareils décidé en France et tout près de l'être en Allemagne.

La section centrale a la confiance que le Gouvernement saura, dans cette occurrence, sauvegarder l'intérêt du Trésor en même temps que celui de l'industrie charbonnière des trois grands bassins du Hainaut. Elle vous propose l'adoption du crédit et exprime le vœu que les questions encore en suspens soient résolues et les travaux poussés en avant avec rapidité.

§ 15. — *Escaut. — Dragages. — Travaux d'amélioration. — Exportation.*

Crédit demandé : 3,000,000 de francs.

Les travaux auxquels se rattachent ce crédit se poursuivent depuis 1851, et ont déjà donné lieu aux allocations suivantes :

Loi du 20 décembre 1851. — § 6	fr.	1,500,000	»
Loi du 8 septembre 1859. — § 10		900,000	»
Loi du 3 juin 1870. — § 11		430,000	»
Loi du 11 août 1875. — § 22		500,000	»
Loi du 9 juillet 1875. — § 13		255,000	»
Loi du 27 mai 1876. — § 14		300,000	»
Loi du 17 juillet 1877. — § 11.		775,000	»
Loi du 4 août 1879. — § 21.		2,900,000	»
Loi du 23 mai 1880. — § 1.		500,000	»
ENSEMBLE.		fr.	8,040,000

Le Gouvernement se propose de leur donner une vive impulsion, conformément aux propositions faites par la Commission spéciale de l'Escaut dans son rapport du 2 juillet 1877.

En amont de Gand il se propose de mettre en adjudication cette année deux des six coupures projetées entre Smmerzaek et Gand, l'élargissement et l'approfondissement du lit entre Audenaerde et Gand, et le creusement de maîtresses rigoles pour l'assèchement des prairies.

En aval de Gand il va procéder de même immédiatement au creusement des coupures de Wetteren et de Schellebelle, et à des dragages et régularisations du lit là où existent des hauts-fonds et des rétrécissements.

Il a surtout en vue de faciliter l'écoulement des eaux pour éviter le renouvellement des désastreuses inondations de l'hiver dernier et en tout cas pour en faire disparaître rapidement les suites.

Déférant à un désir formulé dans la première, la deuxième et la sixième section, votre section centrale a posé au Gouvernement la question et obtenu la réponse qui suit :

QUESTION.	RÉPONSE.
1° Le Gouvernement aura-t-il soin de ne procéder aux travaux de redressement que méthodiquement en commençant par l'aval?	1° L'intention du Gouvernement est de conduire les travaux d'amélioration de l'Escaut avec la plus grande activité, de manière à faciliter l'écoulement des crues et assurer sur le Haut-Escaut une navigation continue. Une seule marche permet de concilier cette double nécessité, c'est de mettre la main à l'œuvre à la fois sur différents points du Bas et du Haut-Escaut.
2° On désire la communication du plan des redressements projetés à Schellebelle et à Wetteren?	C'est cette marche que le Gouvernement suivra. Il fera exécuter les coupures à l'aval de Gand, pendant que le fleuve sera canalisé à l'amont de cette ville dans la Flandre orientale.
3° Le Gouvernement a-t-il pris une résolution pour la restitution à l'Escaut des eaux de la Lys?	2° Les plans des redressements à exécuter à Schellebelle et à Wetteren ne sont pas encore dressés, mais celui de la coupure de Wetteren sera soumis au Département avant la fin de juillet; l'avant-projet de la coupure de Schellebelle suivra de près.
	3° Le Gouvernement a pris cette résolution depuis longtemps, et a proclamé à diverses reprises qu'il restituerait au Bas-Escaut toutes les eaux de son bassin supérieur, y compris les eaux du bassin de la Lys.

La section centrale croit devoir faire remarquer qu'il eût été plus rationnel de faire passer la confection des plans de la coupure de Schellebelle avant ceux de la coupure de Wetteren qui est en amont, et insister pour que celle-ci ne soit en aucun cas établie avant celle-là.

Elle insiste aussi sur la nécessité de fournir aux eaux un écoulement plus rapide à côté de Gand et à travers Gand avant que les coupures et redressements décidés entre cette ville et Audenaerde soient réalisés.

Elle espère qu'il sera tenu sérieusement compte de ces observations.

La section centrale recommandait dans son rapport du 15 juillet 1879 sur un précédent projet de loi, l'étude de l'établissement d'un canal de dérivation qui prendrait naissance près de Swynaerde et s'orienterait vers le Bas-Escaut

en aval de Gand. L'idée de cette dérivation ou d'une autre équivalente ne doit pas être abandonnée. Elle a été adoptée comme condition *sine quâ non* du succès de tous les autres travaux par la commission spéciale de l'Escaut instituée après les inondations de 1872-73; on semble aujourd'hui vouloir la réaliser par une coupure allant de Ledeborg au Klaverken.

Reconnaissant l'utilité des travaux auxquels le Gouvernement déclare vouloir appliquer le crédit sollicité, la section en propose l'allocation.

§ 16. — *Ruisseau de l'Espierre. — Travaux d'amélioration et expropriation.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

Organe de questions posées dans la première section, votre section centrale a interrogé le Gouvernement sur l'emploi qu'il projetait de ce crédit :

QUESTION.

On ne connaît d'autres inconvénients graves dus à cette rivière que l'infection qu'amène la corruption de ses eaux. A quoi ont abouti les négociations avec le Gouvernement français, pour qu'il fasse cesser cet état de choses en faisant respecter ses propres lois à Roubaix et à Tourcoing?

Quels sont les travaux projetés par l'État belge et quel rapport ont-ils avec la question de la corruption des eaux de l'Espierre?

RÉPONSE.

La corruption des eaux du ruisseau de l'Espierre produit des effets différents, selon que les eaux ne débordent pas ou selon qu'elles débordent.

Les matières charriées par les eaux laissent, sur les rives de l'Espierre, après le débordement, des dépôts abondants en putréfaction qui déjà ont provoqué de nombreuses maladies et qu'il convient de combattre spécialement dans l'intérêt des populations riveraines. La situation peut être notablement améliorée de ce point de vue, par l'agrandissement de certains débouchés, aujourd'hui insuffisants, et par la remise du ruisseau sous profil convenable.

C'est en vue de ces travaux restreints que le crédit est demandé.

Quant aux travaux à faire pour l'épuration des eaux du ruisseau, la situation est toujours à peu près telle qu'elle a été signalée antérieurement.

Le Gouvernement français ne dénie aucune de ces obligations à cet égard; mais, jusqu'à présent, il n'a pris envers les villes de Roubaix et de Tourcoing aucune des mesures coercitives dont il les a menacées à diverses reprises.

L'arrêté ci-joint, en copie (1), pris récemment par M. le préfet du Département du Nord, sur les ordres formels de M. le Ministre des Travaux publics de France, accuse néanmoins de la part de l'Administration supérieure française la volonté de vaincre l'inertie des villes de Roubaix et de Tourcoing. On attire notamment l'attention, à ce point de vue, sur l'article 10 de cet arrêté.

(1) Annexe n° 2.

L'utilité du crédit sollicité est donc justifiée, en attendant que les résolutions louables, auxquelles se sont enfin décidées les autorités françaises, aient abouti à l'épuration des eaux; nos populations ont un droit incontestable à exiger pareil résultat.

§ 17. — *Anvers. — Installations maritimes. — Travaux et expropriations nécessaires pour la reconstruction et l'élargissement des quais de l'Escaut.*

Crédit demandé : 5,000,000 de francs.

Les travaux en voie d'exécution et qui doivent faire d'Anvers un port sans rival sur le continent européen ont déjà nécessité l'allocation des crédits suivants :

Loi du 17 juillet 1877, § 17	fr. 1,000,000
— 5 juin 1878, § 12	6,000,000
— 4 août 1879, § 22.	16,000,000
— 23 mai 1880, § 3	5,000,000
— 26 août 1880, § 4	5,000,000
	<hr/>
ENSEMBLE.	fr. 33,000,000
	<hr/>

Les travaux de construction, proprement dits, ont été adjugés au prix de 38,275,225 francs.

Il n'en faut pas conclure que le crédit, aujourd'hui sollicité, soit près d'être le dernier; le Gouvernement est en effet tenu de faire face en même temps et au paiement des travaux et à celui des expropriations nécessaires pour la formation du terre-plein des quais en construction.

Aucune observation n'a été au surplus présentée au sujet de ces travaux ou des conditions très-satisfaisantes dans lesquelles ils se poursuivent.

§ 18. — *Canal de Mons à Condé. — Établissement d'un mur de quai. — Expropriations.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

Les quais projetés sont incontestablement utiles; le crédit n'a été l'objet d'aucune observation; l'adoption vous en est proposée.

§ 19 — *Canal de Gand à Terneuzen. — Section néerlandaise. — Expropriation et travaux.*

Crédit demandé : 1,600,000 francs.

La transformation du Canal de Gand à Terneuzen en un grand canal maritime et l'agrandissement du port de Gand ont déjà entraîné les dépenses que voici :

Loi du 3 juin 1870, § 15.	fr. 3,000,000
— 16 août 1873, § 21.	3,000,000
— 27 mai 1876, § 15	1,000,000
— 5 juin 1878, § 8	2,200,000
— 4 août 1878, § 24.	3,000,000
— 26 août 1880, § 5	1,500,000
	<hr/>
ENSEMBLE.	fr. 15,700,000
	<hr/>

Le crédit sollicité doit servir au paiement des travaux que le Gouvernement des Pays-Bas va exécuter sur son territoire; l'ensemble de ces travaux est évalué à 3,300,000 francs.

Les derniers crédits votés sont destinés à couvrir le coût d'établissement de la section très-large, comprise entre Meulestede et Gand, et qui doit servir d'avant-port à cette ville. Les travaux d'exécution vont commencer incessamment, ils sont adjugés et presque tous les terrains nécessaires sont aux mains de l'État.

Aucune observation n'a été présentée au sujet de ce crédit.

§ 20. — *Canal de Selzaete à la mer du Nord — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 150,000 francs.

Le Zwyn, l'ancienne rade de l'Écluse, de Damme et de Bruges, aujourd'hui endigué et transformé en polders, servait jadis de déversoir aux eaux d'une petite rivière de la Flandre, nommée l'Eede. Lors de l'établissement du canal de Selzaete à la mer du Nord, creusé dans le but d'assurer l'évacuation par notre territoire des eaux de l'extrême nord de la Flandre orientale, l'Eede a été dérivée dans ce canal.

Le canal de Selzaete s'étant, dans ces derniers temps, montré insuffisant pour le prompt asséchement des polders qu'il traverse, l'État s'est décidé à le décharger des eaux de l'Eede et à faire tomber celle-ci dans le canal de Schipdonk à la mer, canal parallèle à celui de Selzaete et sous lequel elles devaient passer pour atteindre ce dernier.

Les travaux nécessaires à cet effet pourront prochainement commencer et améliorer une situation qui, dans ces dernières années humides, avait donné naissance à de nombreuses et justes plaintes. Le premier crédit exigé est approuvé sans observation.

§ 21. — *Dendre. — Expropriation et travaux.*

Crédit demandé : 360,000 francs.

Le dernier crédit voté pour la Dendre l'a été par la loi du 4 août 1879, art. 1, § 26; il était destiné à la reconstruction d'un mur militaire le long de la Dendre à Termonde, à l'amélioration du chemin de halage et à la démolition d'un pont entravant l'écoulement des eaux.

Le crédit actuel est destiné à payer le solde des dépenses qu'ont entraînées ces travaux, la reconstruction du pont démolí et le coût d'anciens travaux de canalisation restés en litige avec l'un des entrepreneurs.

Les renseignements qui suivent demandés au Gouvernement conformément au vœu formulé par la deuxième, la troisième et la sixième section, sont assez vagues quant à ce que le Gouvernement projette encore des travaux à l'avenir :

QUESTION.

—
Pourquoi le Gouvernement ne sollicite-il aucun crédit pour travaux destinés à parer aux inondations de la Dendre ?

Le Gouvernement est-il résolu à cesser tous travaux en amont, jusqu'à ce que les travaux nécessaires à l'aval soient achevés ?

RÉPONSE.

—
Le pont actuellement en service pour le chemin de fer de l'État à Audeghem, met obstacle à l'écoulement des eaux en temps de crues. Ce pont va être démolí et un autre pont, présentant un débouché suffisant, est en construction immédiatement en amont du premier. Une partie du crédit de 560,000 francs est donc destinée à des travaux nouveaux ayant pour objet l'amélioration de la rivière au point de vue de l'évacuation des crues.

Le Gouvernement compte, du reste, faire effectuer dans la traverse de Termonde des travaux destinés également à faciliter l'écoulement des hautes eaux, et ultérieurement il apportera à la section amont de la Dendre diverses améliorations, comprenant notamment l'élargissement de certaines parties courbes et le redressement d'autres parties.

Des plaintes fort vives se sont élevées dans les sections précitées sur le mauvais état d'entretien de la Dendre canalisée, sur son ensablement, sur l'exhaussement continu de son lit et les débordements qui en résultent à la suite de toute pluie abondante.

En attendant que le Gouvernement soit à même de proposer des mesures complémentaires de celles auxquelles jusqu'ici il a eu recours, il y a lieu de lui accorder le crédit qu'il sollicite.

§ 22. — *Rupel. — Expropriation et travaux divers.*

Crédit demandé : 250,000 francs.

Depuis longtemps on ne s'est plus occupé du Rupel. Cette rivière est cependant au premier rang de nos voies navigables. C'est l'entrée des canaux

de grande navigation qui desservent Bruxelles, Malines et Louvain, et il est plus que temps de veiller à sa conservation, de faire disparaître les hauts-fonds qui s'y sont formés, les rétrécissements que des riverains lui ont fait subir et surtout de modifier son embouchure. Aujourd'hui cette embouchure aboutit à l'Escaut dans une direction absolument opposée à celle du mouvement des marées ; elle contrarie la marée descendante dans l'Escaut, elle ne reçoit pas directement le flot de la marée montante. Le changement de la direction du Rupel à son confluent exercera la plus heureuse influence sur l'approfondissement des deux rivières.

La somme demandée à titre de premier crédit est vivement approuvée par la section centrale.

Toutefois, un point spécial a attiré son attention comme elle avait attiré celle de la première section ; il s'agit de la nécessité absolue d'assurer sous le nouveau pont établi à Boom, en aval de l'entrée du canal de Bruxelles et pour le service des chemins de fer deux passes navigables.

QUESTION.

Le Gouvernement prendra-t-il soin d'assurer deux chenaux navigables au-dessous du pont de Boom afin qu'un navire coulant à fond, dans l'une des passes, n'interrompe pas la navigation ?

RÉPONSE.

Le Département des Travaux publics a chargé l'ingénieur, chef du service spécial de l'Escaut et de ses affluents soumis à la marée, de dresser un projet d'amélioration du régime du Rupel.

L'attention de cet ingénieur a été appelée sur la question posée par la section centrale, afin que l'amélioration réclamée soit comprise au programme des études qui doivent être faites.

§ 25. — *Demer. — Expropriation et travaux divers.*

Crédit demandé : 225,000 francs.

Ce crédit est destiné à des travaux en vue de parer aux inondations de cette rivière, mais qui sont encore insuffisamment déterminés.

Le Gouvernement paraît persister dans l'idée qu'il exprimait à la section centrale de juillet 1879 et ne vouloir agir que lorsque les riverains se seront mis d'accord sur ce qu'il y a à faire pour satisfaire à leurs réclamations souvent contradictoires.

§ 24. — *Grande Nèthe — Travaux de rectification. — Expropriations.*

Crédit demandé : 75,000 francs.

Ce crédit est destiné à exécuter dans la partie aval de cette rivière trois des nombreuses rectifications projetées en vue de faciliter l'évacuation des eaux d'inondation.

Comme le précédent il a été adopté sans observations.

§ 25. — *Dyle. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

La ville de Malines se plaint de l'envahissement fréquent de plusieurs de ses rues par les eaux de la Dyle surtout lorsque viennent à coïncider de hautes marées arrêtant en aval de la ville tout écoulement et une forte venue d'eaux d'amont formée par le Demer, la Dyle et même la Senne quand elle déborde. Cette dernière rivière, lorsqu'elle sort de son lit entre Eppeghem et Weert, déverse en effet ses eaux dans le Baerbeek qui va rejoindre la Dyle après avoir passé au-dessous du canal de Louvain.

Le remède à ce mal consiste à augmenter les moyens de dérivation des eaux au dehors de la ville.

C'est à titre de premier crédit destiné à l'exécution de ce travail que la somme en question est sollicitée.

Elle a été approuvée par la section.

§ 26. — *Senne. — Améliorations. — Expropriations et travaux. — Subside.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

Le Gouvernement a fait étudier par un de ses ingénieurs les plus distingués le moyen d'empêcher les inondations entre Vilvorde et le confluent de la Senne avec la Dyle au Zennegat. Redresser, élargir, approfondir le lit, refaire les ponts avec une ouverture plus grande, tel est le remède ici comme partout. Il doit coûter 3 millions et demi. Qui supportera cette dépense? s'appuyant sur ce que la Senne, quoique navigable, en fait n'est plus naviguée aujourd'hui, et est classée parmi les cours d'eau dont il n'a pas la charge, l'État persiste à refuser d'intervenir autrement que par voie de subside.

La déclaration suivante fait connaître comment il entend procéder.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Dans quelles proportions le Gouvernement entend-il intervenir dans le coût de l'ensemble des travaux projetés?</p>	<p>L'État, qui a déjà grandement contribué à l'amélioration du cours de la Senne sur le territoire de Bruxelles, n'a point de raison d'intervenir dans les travaux à faire en aval et en amont, autrement qu'il ne fait dans les autres vallées, c'est-à-dire par voie de subside. L'importance de ce subside sera l'un des points à débattre avec les provinces. L'État pourra se charger de faire exécuter les travaux après convention avec les provinces.</p>
<p>Le crédit sollicité n'est sans doute qu'un premier crédit?</p>	<p>L'administration est d'avis qu'il y a lieu</p>
<p>Le Gouvernement exécutera-t-il les travaux directement, sauf à exiger des deux provinces intéressées des subsides modérés?</p>	
<p>Quels sont les travaux projetés pour parer aux inondations de la Senne en amont de Bruxelles?</p>	

d'exécuter les travaux d'amélioration du lit de la Senne en aval de Vilvorde, avant ceux qui doivent faciliter l'écoulement des crues de la Senne en amont de Bruxelles, afin de ne pas accroître les réclamations déjà bien vives des riverains de la Senne inférieure.

Il reste à exécuter à la petite Senne, les travaux prévus par la Commission de 1864 pour porter le débit de ce bras de rivière, à 30^{m³} par seconde; l'expérience fera reconnaître les travaux complémentaires pour assurer l'écoulement des crues de l'amont.

Le Gouvernement fait preuve d'une prudence extrême et refuse de s'engager avant de savoir ce que les provinces que la Senne traverse entendent faire. Il ne peut cependant avoir oublié ce que disait M. le Ministre des Travaux publics dans la séance du 11 mai dernier : « Tout en vous proposant de laisser aux provinces l'administration et la police des eaux non navigables, aux riverains, les charges ordinaires d'entretien et de curage, je reconnais que dans les circonstances présentes et après tant d'années de négligence, le fardeau est peut-être au-dessus des forces locales et individuelles.

» J'aviserai donc à user avec prudence et avec discrétion du droit que les articles 20^e et 22 de la loi du 7 mai 1877 attribuent au Gouvernement d'ordonner des travaux extraordinaires ou d'amélioration avec charge d'y contribuer pour moitié et faculté de s'en réserver la direction.

» Peut-être même, dans certains cas spéciaux, vous demanderai-je les autorisations et les crédits nécessaires pour faire davantage. Je m'en expliquerai lors de la discussion du projet de loi des crédits spéciaux. »

Votre section centrale estime que la Senne est au premier rang des cas spéciaux qui justifieraient de la part du Gouvernement l'usage énergique des pouvoirs que lui donne la loi de 1877, et une intervention allant même au delà des limites de cette loi. Si le canal de Bruxelles au Rupel n'avait été créé depuis le XVI^e siècle, la Senne serait encore navigable, car elle est restée navigable, surtout en aval de Vilvorde. La Senne a la même importance comme longueur de cours, superficie de bassin et débit hydraulique que la Dendre. Elle traverse trois provinces. La marée y remonte jusqu'à Weert près d'Eppeghem.

C'est par un concours de faits arbitraires contraires à la nature qu'elle ne figure plus au nombre des rivières à charge de l'État et est tombée à charge des provinces. Il n'est dans la Belgique aucune rivière de même importance qui ait cessé, dans toute son étendue, d'être classée et traitée comme rivière navigable.

Votre section centrale est en conséquence d'avis que les circonstances justifieraient, de la part du Gouvernement, l'exécution d'office de tous les travaux nécessaires pour délivrer la basse-Senne du fléau des inondations, et la prise à sa charge d'au moins la moitié du coût de ces travaux.

Elle engage le Gouvernement à entrer résolument dans cette voie et à demander, s'il le faut, à la Législature les pouvoirs nécessaires à cette fin, soit

par la loi actuellement en discussion, soit par une loi analogue à celle qui a été votée en 1858 pour l'amélioration du bassin de l'Yser et des deux Nèthes.

C'est sous l'empire de ces idées qu'elle vous propose l'adoption, comme premier crédit destiné à être employé de suite, des 500,000 francs sollicités par le Gouvernement.

Mais dans ce cas, comme dans tous les autres, c'est par l'aval que doivent commencer les travaux et avant que Bruxelles puisse dégager l'amont en laissant passer toutes les eaux que doivent débiter la Senne voûtée et la petite Senne, sa dérivation extérieure, il faut que le cours de la rivière en aval de Sempst, sur le territoire de la province d'Anvers, soit rectifié et élargi; alors le canal de dérivation creusé entre Eppegheem et Sempst pourra être mis en service et le pont d'Eppegheem élargi sans danger pour le village brabançon de Sempst et les villages anversoïis d'Hombeek, de Leest et de Heffen.

§ 26. — *Yser. — Travaux d'amélioration et expropriations.*

Crédit demandé : 300,000 francs

Une loi, du 8 mars 1858, spéciale à l'Yser, au canal de Plasschendaele et de Nieuport par Furnes à la frontière et à la Grande-Nèthe, a mis à la charge de l'État, des provinces, des communes et des propriétaires intéressés, les travaux prévus alors pour l'amélioration de ces cours d'eaux, tant au point de vue de la navigation que de l'écoulement des eaux.

Les travaux qu'il s'agit d'effectuer au moyen du crédit actuel figuraient parmi ceux que visaient cette loi. Il s'agit du recreusement du canal de Furnes à Nieuport, de l'affermissement des talus de ce canal et de ceux de la dérivation de l'Yser, depuis le Loo jusqu'à Furnes. La part de l'État dans les travaux antérieurs a été couverte au moyen des crédits suivants :

Loi du 8 mars 1858	}	4,500,000
— 8 septembre 1859, § 8		
— 3 juin 1870, § 17		400,000
— 27 juillet 1872, § 12		200,000
— 16 août 1873, § 17		800,000
— 9 juillet 1875, § 17		200,000
— 27 mai 1876, § 17		200,000
— 5 juin 1878, § 11		300,000
— 4 août 1879, § 28		300,000
ENSEMBLE fr.		<u>3,700,000</u>

Aucune observation n'a été formulée contre le crédit demandé.

§ 28. — *Bruges, écoulement des eaux du Sud. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 10,000 francs.

Le crédit de même somme alloué par la loi du 4 août 1879, avait pour but de faire écouler dans le canal d'Ostende, par le fossé extérieur des anciens remparts de la ville de Bruges, les eaux du Sud de Bruges jusqu'ici dirigées vers le canal de Selzaete par une conduite parallèle au canal de l'Écluse et passant sous le canal de Bruges à Gand; le crédit actuel a la même destination, il servira notamment à relier à ce fossé extérieur le Kerkebeek, gros ruisseau venant des environs de Thielt, et qui passe sous le chemin de fer de Gand à Bruges près de la station d'Oostcamp.

§ 29. — *Port d'Ostende. Canal de Bruges — Expropriation et travaux.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

5,500,000 francs ont déjà été alloués par les lois du 17 juillet 1877 et du 4 août 1879, aux fins d'améliorer l'avant-port d'Ostende et l'accès direct au canal de Bruges qu'il doit procurer aux navires de mer.

Les renseignements qui suivent donnés par le Gouvernement expliquent pourquoi jusqu'ici il n'a pas été mis la main à l'œuvre quoique tous les travaux préliminaires fussent achevés. — Les travaux à exécuter ont été décrits au rapport de la section centrale sur le projet devenu la loi du 4 août 1879; ils entraînent une dépense totale de 7 à 8 millions de francs.

QUESTION.

—
Quand les travaux de la nouvelle écluse de mer à Ostende seront-ils entamés?

RÉPONSE.

—
Le projet de la nouvelle écluse de navigation à Ostende est dressé, et est actuellement soumis à l'examen du comité.

Ce travail fait partie d'un ensemble d'ouvrages à établir les uns à côté des autres, à une si petite distance, qu'on ne pourrait, ainsi que l'ont démontré les études faites à ce sujet, les construire isolément sans danger de nuire à la bonne exécution des fondations et sans s'exposer à des accidents graves.

On est donc obligé de dresser les plans de tous les ouvrages nouveaux projetés dans le fond de l'avant-port avant de pouvoir adjuger l'ensemble des travaux dont la grande écluse de navigation fait partie.

On estime que ces travaux pourront être entamés l'année prochaine.

§ 30. — *Port de Nieuport. — Expropriation et travaux.*

Crédit demandé : 250,000 francs.

Les crédits suivants ont déjà été alloués pour l'amélioration du port de Nieuport.

Loi du 2 juin 1861, § 3	fr.	200,000
— 14 août 1862, § 3		300,000
— 8 juillet 1865, § 15		1,000,000
— 4 août 1879, § 33		1,000,000

Les premiers crédits avaient pour but l'amélioration du régime des six écluses par lesquelles s'écoulent dans la mer à Nieuport les eaux de l'Yser, du canal de Furnes, du canal de Plaschendaele, du Vladsloo-Ambacht, du Furnes-Ambacht et de la crique du Nieuwendamme.

Le dernier crédit et celui qui est actuellement sollicité ont pour but de prolonger en ligne droite jusqu'au déversoir commun de ces écluses le long chenal qui relie Nieuport à la mer, et cela afin de rendre plus puissante pour l'approfondissement de ce chenal l'action des eaux qu'elles amènent; en même temps sera rendue disponible pour la transformer en un bassin à flot, la partie du chenal actuel infléchi vers l'ouest et sur la rive gauche duquel la ville de Nieuport est bâtie.

Il est temps que le port de Nieuport attire l'attention sérieuse du Gouvernement. L'abondance des eaux qui à chaque marée basse s'écoulent par son chenal préservent celui-ci de l'ensablement; il serait peu coûteux de le prolonger jusqu'à une rade présentant les plus grandes profondeurs à toute marée. Traité avec soin et continuité, le port de Nieuport peut en peu de temps faire une concurrence puissante au port de Dunkerque dont la rade est détestable, l'approche difficile et pour lequel le Gouvernement français fait cependant en ce moment des sacrifices qui se chiffrent par plus de 40 millions de francs.

Il ne s'agit pour Nieuport que d'aider intelligemment les forces naturelles qui, livrées à elles-mêmes, ont préservé de la destruction ce port si longtemps négligé.

Votre section centrale engage le Gouvernement à mettre rapidement la main à l'œuvre pour l'exécution d'un plan qui paraît bien conçu, et qui heureusement laisse place à des développements ultérieurs.

§ 31. — *Travaux de défense de la côte.*

Crédit demandé : 300,000 francs.

Une commission, instituée par arrêté royal du 5 mars 1877, a fixé le programme des travaux nécessaires pour préserver notre côte de l'action

destructive des flots (v. Documents de la Chambre, Session 1877-78, n° 97.)

Depuis 1863, 2,200,000 francs ont été alloués à cet effet par crédits spéciaux en dehors de l'entretien ordinaire dont le coût annuel varie entre 250,000 et 300,000 francs.

Les travaux qu'il s'agit d'effectuer en ce moment comportent entre autres des perrés en maçonnerie à l'ouest d'Ostende vers Middelkerke, et deux jetées nouvelles à Heyst. Ces jetées y amélioreront l'estran et assureront aux chaloupes de pêche un nouveau lieu de stationnement éloigné de la digue en maçonnerie qui à chaque tempête est pour elles un sérieux danger.

§ 52. — *Polders et wateringues.*

Intervention de l'État dans l'exécution des travaux d'amélioration.

Crédit demandé : 200,000 francs.

Comme l'a constaté l'honorable Ministre des Travaux publics dans la discussion de son Budget de cette année, il n'existe pour ainsi dire aucun polder ou wateringue ayant un système rationnel de canaux et de rigoles, assurant parfaitement d'une part l'assèchement et d'autre part l'irrigation. Les débouchés des ouvrages d'art, des aqueducs, des éclusettes ne sont pas proportionnés aux sections des voies d'écoulement.

Pour modifier, surtout au point de vue des inondations, cette situation fâcheuse, le Gouvernement s'est résolu à intervenir par voie de conseils et de subsides, qui seront employés aussi à favoriser l'établissement de wateringues nouvelles.

Le crédit réclamé est un premier pas fait dans cette voie louable.

§ 53. — *Établissement de lignes télégraphiques sur les rives des voies navigables et de leurs affluents.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

Le premier crédit voté pour ce service tout nouveau date de la loi du 4 avril 1879, il était de 150,000 francs; la loi du 23 mai 1880 y a joint un deuxième crédit de 100,000 francs.

Le fonctionnement du système, qui du reste n'est pas encore complet, ne peut avoir eu dès l'origine les résultats que l'on s'en promet à bon droit. C'est ce qui a donné naissance dans la sixième section à une question qui, transmise au Gouvernement, a reçu la réponse que voici :

QUESTION.	RÉPONSE.
—	—
Y a-t-il un plan général établi pour les lignes télégraphiques le long des rivières et pour	Le service télégraphique le long des voies navigables est soumis à un règlement, dont ci-

leur fonctionnement? On se plaint de l'absence de centralisation rationnelle dans ce système?

joint un exemplaire et dont les dispositions sont empruntées au règlement général de l'administration des télégraphes.

C'est donc un même et unique règlement qui régit toutes les lignes du réseau hydraulique.

Les préposés aux postes télégraphiques sont les éclusiers, qui relèvent des ponts et chaussées pour tout ce qui concerne la manutention des eaux et le service de la navigation, et de l'administration des télégraphes pour toutes les questions de télégraphie proprement dite ainsi que pour les recettes.

Il est à noter, en effet, que les bureaux d'éclusiers télégraphistes reçoivent et lancent tous les télégrammes qui concernent la navigation.

Un certain nombre de postes éclusiers sont ouverts à la télégraphie publique en général, là où les recettes probables justifient la nomination d'agents auxiliaires spéciaux.

La réponse qui précède ne résout pas la question posée; le règlement auquel elle fait allusion n'est qu'une réunion d'instructions techniques donnée aux préposés des stations télégraphiques. Il n'apprend rien au sujet des mesures adoptées pour la centralisation et la coordination des renseignements envoyés des stations diverses et des ordres qui en doivent être la conséquence. Mais ces mesures sont dans la nature des choses, elles sont une conséquence naturelle de l'organisation des deux services spéciaux, l'un pour l'Escaut et ses affluents, l'autre pour la Meuse et ses affluents, que l'honorable Ministre des Travaux publics, dans la séance du 11 mai dernier, a déclaré être maintenant terminé et complètement installée. C'est ce qu'il avait montré avec suffisamment de détails dans la séance du 18 janvier précédent.

Avant de pouvoir apprécier l'efficacité du système, il faut attendre qu'il soit appliqué à tous nos cours d'eaux de quelque importance et qu'il ait fonctionné pendant quelque temps.

Nous disons tous nos cours d'eau, car il y en est un grand nombre de non navigables ni même flottables, dont il faut que l'état puisse être surveillé et renseigné rapidement aux fonctionnaires chargés de la manutention du cours d'eau navigable auquel ils aboutissent et sur lequel ils influent puissamment.

L'honorable Ministre des Travaux publics annonçait le 18 janvier son intention de faire examiner l'utilité de l'extension du réseau télégraphique de nos voies navigables à tous leurs affluents directs. Cet examen a abouti, nous a-t-il dit dans la discussion de son Budget le 11 mai, à la constatation de cette utilité pour quelques affluents de la Meuse. Il faudra continuer dans cette voie. Le crédit dont la section vous propose ici l'adoption ne sera donc pas le dernier, il s'en faut de beaucoup. La section centrale engage le Gouvernement à examiner s'il ne conviendrait pas de substituer pour ce service les téléphones aux appareils télégraphiques dont le maniement exige un apprentissage parfois long.

Avant de passer aux chemins de fer, il convient de faire connaître la réponse donnée par le Gouvernement à une question posée dans la cinquième section et que la section centrale a faite sienne.

QUESTION.

Où en sont les travaux du canal de la Lys à l'Yperlée pour lequel un crédit de 2,000,000 de francs a été voté à l'avant-dernier Budget?

RÉPONSE.

Par une dépêche du 5 juillet courant le Gouvernement a indiqué à la Société anonyme du canal de la Lys à l'Yperlée, sous quelles conditions il consentirait à renoncer aux effets de la déchéance encourue par cette Société, et à reprendre le canal, sauf à achever lui-même les travaux.

Le Gouvernement donne un mois à la Société pour lui faire parvenir son acceptation à l'arrangement qu'il propose; passé ce délai, s'il n'y a pas eu acceptation, la déchéance encourue sortira ses effets.

Dès qu'une solution sera intervenue dans un sens ou dans un autre, le Gouvernement prendra les dispositions nécessaires pour que les travaux soient poussés avec activité.

4° *Chemins de fer en construction.*

Le projet qui vous est soumis ne porte pour ainsi dire point sur cette portion considérable de nos travaux publics. Il a principalement pour objet les travaux hydrauliques et les chemins de fer en exploitation.

Cette lacune a fait surgir dans toutes les sections diverses questions que votre section centrale a transmises au Gouvernement et qui ont amené les explications suivantes :

QUESTION.

1° Pourquoi le projet ne comprend-il aucun crédit pour construction de lignes nouvelles?

RÉPONSE.

Le Gouvernement compte soumettre aux Chambres, dès le commencement de la session prochaine, un projet de loi relatif à la construction de lignes nouvelles.

QUESTION.

2° Pourquoi le Gouvernement ne propose-t-il pas un crédit pour la ligne de Florenville à Messempré dont il a déclaré la construction décidée?

RÉPONSE.

Le réseau des lignes nouvelles à établir dans les provinces de Namur et du Luxembourg sera l'un des objets du projet de loi annoncé plus haut.

QUESTION.

3° Les plans du chemin de fer de Bruxelles à Londerzeel sont-ils enfin arrêtés et le crédit nécessaire à leur exécution sera-t-il bientôt sollicité?

QUESTION.

4° Pourquoi aucun crédit n'est-il demandé pour la ligne de Bruxelles à Lessines dont l'étude doit être assez avancée?

QUESTION.

5° Les difficultés pendantes entre la Compagnie de construction et l'État belge, au sujet de la direction générale et du tracé du chemin d'Athus à Charleroi, pour la partie comprise entre Beauraing et Mettet, sont-elles aplanies?

Le tracé est-il enfin arrêté et va-t-on mettre la main à l'œuvre?

QUESTION.

Où en est l'étude du chemin de fer de Soignies à Bassilly?

RÉPONSE.

Les plans du tracé et du profil en long du chemin de fer de Bruxelles à Londerzeel, dans les conditions nouvelles préconisées par le Gouvernement, sont arrêtés; mais la convention avec la Banque de Belgique n'est pas encore conclue.

Le Gouvernement compte solliciter le crédit nécessaire à l'exécution de ces travaux, dès le début de la prochaine session législative.

RÉPONSE

Le projet de loi annoncé plus haut comprendra des demandes de crédit pour toutes celles des lignes nouvelles dont l'étude sera assez avancée pour qu'on puisse songer à entrer prochainement dans la phase d'exécution

RÉPONSE.

1° Les difficultés pendantes entre la Société de construction et l'État belge, au sujet de la direction générale du tracé du chemin de fer d'Athus à Tamines, pour la partie comprise entre Gedinne et Mettet, sont aplanies, en ce sens que la Société de construction, par lettre du 7 juillet courant, a déclaré que, sous réserve de tous ses droits et sans admettre les prétentions formulées par l'État, elle fera examiner s'il est possible de dresser le projet de la section de Gedinne à Mettet conformément aux prescriptions du Gouvernement, c'est-à-dire d'après le Gouvernement conformément aux obligations de la Société.

2° Le tracé de la section de Gedinne à Mettet n'est en conséquence pas arrêté et l'on ne peut pas mettre immédiatement la main à l'œuvre. Le Gouvernement a demandé à la Société de lui faire connaître la date à laquelle elle compte présenter les nouveaux projets. La Société vient de répondre qu'elle compte les envoyer avant la fin du présent mois de juillet. Le Gouvernement les fera examiner d'urgence.

RÉPONSE.

Jusqu'ici le projet d'un chemin de fer de Soignies à Bassilly n'a pas été mis à l'étude.

QUESTION.

Quel est le résultat de l'examen fait par le Gouvernement de la question de la création d'une ligne directe et de premier ordre de Bruxelles à Saint-Vith, par Wavre, Huy et Viel-Salm dans la direction de Mayence?

La section centrale, organe de toutes les sections, estime que cette création est indispensable en présence de la concurrence de plus en plus vive faite ou résolue au transit par la Belgique.

Pourquoi le Gouvernement ne fait-il pas procéder à la vérification sur le terrain des plans que les demandeurs en concession anciens tiennent à leur disposition.

RÉPONSE.

Maintenant que le personnel est débarrassé du soin de la rédaction des projets des lignes créées par la loi du 4 avril 1879, l'examen des questions que soulève une ligne de Soignies à Bassilly pourra être prochainement commencé.

L'examen fait par le Gouvernement de la question de la création d'une ligne directe de Bruxelles à Wavre, Huy et Viel-Salm dans la direction de Mayence, en vue de combattre la concurrence faite au transit par la Belgique, a conduit aux résultats suivants résumés ci-après :

1^o Le transit auquel il est fait allusion se rapporte principalement aux transports de Mayence à Anvers et *vice versa* ;

2^o Le Gouvernement estime, avec la section centrale, qu'il est éminemment désirable de conserver ce transit par la Belgique : il va faire auprès du Gouvernement allemand les démarches nécessaires en vue d'obtenir la création dans le plus bref délai possible :

a. D'une ligne de la frontière, près Viel-Salm, à Saint-Vith. b. D'une ligne de Saint-Vith vers Coblenze. c. D'une ligne directe de Saint-Vith vers Mayence.

3^o Sur le territoire belge, la création de la ligne indiquée par la section centrale aurait pour résultat de permettre aux transports de Mayence à Anvers et *vice versa* de suivre l'itinéraire Anvers, Malines, Schaerbeck, Wavre, Huy, Viel-Salm, frontière, au lieu de l'itinéraire Anvers, Malines, Louvain, Liège, Rivage, Trois-Ponts, Viel-Salm, frontière ;

4^o Les parties extrêmes, d'Anvers à Malines, d'une part, de Viel-Salm, d'autre part, sont communes aux deux itinéraires, de façon qu'il ne reste à comparer entre elles que les deux lignes comprises entre Malines et Viel-Salm ;

5^o De Malines à Viel-Salm, par Louvain, Liège, Rivage et Trois-Ponts, le parcours sera de 164 kilomètres et abstraction faite du plan incliné de Liège, les inclinaisons du profil en long de Malmedy à Trois-Ponts, sur 135 kilomètres, ne dépasseront en aucun point 0^m,007 par mètre ; ce n'est que sur la petite section de 41 kilomètres existant entre Trois-Ponts et Viel-Salm, qui l'inclinaison atteint 0^m,016 par mètre ;

6^o De Malines à Viel-Salm par Schaerbeck, Wavre et Huy, le parcours, d'après les dernières données fournies par les demandeurs en

concession de la ligne directe de Bruxelles à Mayence serait de 164 à 167 kilomètres (leur travail laisse subsister un certain doute au sujet de ces deux chiffres) et les inclinaisons, très-fortes sur presque tout le parcours, atteindraient sur des longueurs considérables, 0^m,020 et 0^m,022 par mètre.

7° En résumé et sans faire entrer en ligne de compte la question de la dépense que les demandeurs en concession évaluent à plus de quarante millions de francs, la comparaison entre les deux directions, sur le territoire belge, conduit à ce résultat que la ligne nouvelle, par Wavre et Huy, aurait la même longueur ou une longueur un peu plus forte que la ligne par Louvain, Liège et la vallée de l'Amblève, tout en étant trois fois moins avantageuse au point de vue de l'exploitation ;

8° Il suit de ce qui précède qu'au point de vue des relations entre Anvers et l'Allemagne centrale et pour les marchandises il n'y aurait point avantage marqué à faire une ligne par Wavre, Huy et Vielsalm. Il reste à examiner la question du point de vue des voyageurs et des bagages. Cet examen se poursuit.

Il y a lieu d'attendre jusqu'à la session prochaine au début de laquelle le Gouvernement s'engage à faire connaître ses résolutions, pour discuter à fond le mérite des diverses réponses qui viennent d'être rapportées.

Toutefois votre section centrale exprime le vœu formel que l'étude de la ligne de Bruxelles à Lessines soit poussée d'ici là à un point tel que la phase d'exécution commence pour elle au printemps de 1882. Ce chemin est indispensable à la région qui le réclame, il n'est ni long ni difficile, il est depuis deux années à l'étude, et avec quelque activité il ne faudrait pas six mois pour en achever tous les plans.

Votre section centrale ne peut regarder comme entièrement satisfaisante la réponse relative au tracé de la partie du chemin de fer d'Athus à Tamines, comprise entre Gedinne et Mettet. Des explications plus complètes doivent être fournies aux Chambres sur les difficultés pendantes.

Quant au chemin de fer direct vers Mayence, la section centrale croit devoir inviter le Gouvernement à faire sans aucun retard auprès du Gouvernement allemand les démarches nécessaires, pour que ce Gouvernement décrète la création : *a.* d'une ligne de la frontière près de Viel-Salm à St-Vith, *b.* d'une ligne de St-Vith vers Coblenz, *c.* d'une ligne directe de St-Vith vers Mayence et surtout de cette dernière, la plus importante au point de vue commercial.

Il pourra être ultérieurement décidé si la création de la ligne de l'Amblève suffit pour assurer sur le territoire belge, le transport le plus rapide des voyageurs et des marchandises, non-seulement d'Anvers, mais aussi d'Ostende et de Bruxelles à la frontière allemande, près de Saint-Vith, ou bien s'il faut autre chose, ce qui, à raison du plan incliné de Liège et des méandres de l'Ourthe et de l'Amblève, est fort possible (1).

La question de la reprise immédiate de l'exploitation du Lierre-Turnhout a été également rappelée dans la deuxième section, dans les termes que voici :

QUESTION.

Pourquoi n'opère-t-on pas de suite la reprise de l'exploitation du chemin de fer de Lierre à Turnhout. Le procès entamé au sujet du matériel ne peut faire obstacle à cette reprise, tous droits saufs?

RÉPONSE.

Le Gouvernement a notifié à la Compagnie du chemin de fer de Turnhout qu'il rachetait la concession et il lui a proposé de faire de commun accord et à l'amiable, toutes les constatations et évaluations nécessaires pour que la prise de possession par l'État puisse avoir lieu immédiatement, en réservant la question de savoir si la valeur du matériel d'exploitation est ou n'est pas comprise dans le prix global fixé pour le rachat.

La Compagnie n'a pas accepté ces propositions.

L'État a dû, par conséquent, faire intervenir le pouvoir judiciaire.

Une ordonnance rendue en référé par M. le président du tribunal civil de Bruxelles a désigné des experts chargés de constater l'état de la ligne, de ses dépendances et de son matériel.

Les experts ont commencé leurs opérations.

Dès que les experts auront fait toutes les constatations réclamées par les parties, la prise de possession immédiate ne pourra, semble-t-il, être refusée à l'État.

Le Gouvernement fera toutes les diligences nécessaires pour que cette prise de possession puisse avoir lieu dans un délai aussi rapproché que possible.

La section estime comme le Gouvernement que l'expertise du matériel et les droits éventuels de chacune des parties ainsi fixés, la Société exploitante ne pourra plus invoquer aucun motif valable pour se maintenir en possession de son exploitation et faire échec à l'action souveraine de l'État.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement, dans le projet de loi en discussion, ne touche aux chemins en construction que par le libellé suivant :

§ 34. — *Station de Dison et chemin d'accès. — Acquisition de terrains et exécution de la convention avec la Compagnie des plateaux de Herve.*

Crédit demandé : 300,000 francs.

(1) Voir annexe n° 5.

Deux plans différents pour la station de Dison et son chemin d'accès ont été successivement approuvés par l'État belge, l'un en 1873, l'autre en 1874. — La Société constructrice a fait juger, par la Cour de Liège, que le premier seul était obligatoire pour elle. — Comme le deuxième est jugé indispensable par l'État qui exploite la station, force est de le maintenir, mais de payer au constructeur la différence entre le coût d'exécution du premier projet et celui du deuxième. Cette différence est évaluée à 330,000 francs. La commune de Dison consent à intervenir pour 30,000 francs ; restent à parfaire par l'État 300,000 francs.

C'est à cette fin qu'un crédit d'égale somme est sollicité. Il n'a soulevé aucune objection.

Il convient de placer ici l'opinion de la section centrale sur deux pétitions qui lui ont été renvoyées par décision de la Chambre prise le 19 juillet. Ces pétitions émanent, l'une du conseil communal de Limerlé, l'autre du conseil communal de Bastogne ; elles demandent toutes deux que sur la ligne en construction de Bastogne à Gouvy, il soit établi trois stations, savoir : à Limerlé, à Buret et à Bourcy.

Ces conseils communaux prétendent que de ces trois stations imposées à l'origine à la Compagnie constructrice par l'article 18 de la convention avenue entre elle et l'État belge le 31 janvier 1873, une seule est restée obligatoire pour cette Compagnie, celle de Buret. Aux deux autres auraient été substituées des stations établies sur la ligne d'Athus à Gedinne et qui, au début, n'avaient pas été prévues.

Les pétitionnaires demandent que les stations de Limerlé et de Bourcy soient maintenues, qu'elles soient établies aux frais de l'État et que les fonds nécessaires à cet effet soient compris dans le projet de loi en discussion.

Interrogé sur les faits et sur ses intentions, le Gouvernement a répondu ce qui suit :

QUESTION.

La section centrale désire savoir ce que l'on compte faire pour les stations de Limerlé et de Bourcy, sur le chemin de Gouvy à Bastogne.

Deux pétitions, l'une du conseil communal de Bastogne, l'autre de celui de Limerlé, ont été renvoyées à la section centrale. Elles se plaignent de la suppression de ces deux stations, remplacées par deux stations nouvelles créées sur la ligne d'Athus à Gedinne et demandent que l'État les fasse établir à ses frais.

Cette demande paraît juste, si réellement l'État exonère la Compagnie, qui construit, de l'obligation d'établir elle-même ces stations.

RÉPONSE.

Le Gouvernement n'a pas *supprimé* les stations de Limerlé et de Bourcy sur la ligne de Bastogne à Gouvy, pour les *remplacer* par deux stations sur la ligne d'Athus à Gedinne, attendu qu'il n'a jamais décidé la création des deux stations de Limerlé et de Bourcy. La Société de construction n'a jamais eu l'obligation d'établir ces deux stations, et le Gouvernement n'a exonéré cette Société d'aucune obligation.

La Société n'est tenue d'établir, sur l'ensemble du réseau dont la construction lui incombe (en vertu de l'article VII de la convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873) qu'un nombre déterminé de stations. Après que le Gouvernement et la Société eurent acquiescé au jugement qui a mis fin au procès que la Société avait intenté à l'État avant l'avènement au pouvoir du cabinet actuel, il restait, à la Société, quatre sections

et quatre stations à construire. Le Gouvernement a assigné une station à chaque section.

Le Gouvernement se réserve de décider ultérieurement, s'il y a lieu, d'établir aux frais de l'État les deux stations de Limerlé et de Bourey et il semble difficile que, sur un chemin de fer de 27 kilomètres, il n'y ait qu'une seule station.

5° *Chemins de fer en exploitation.*

Le projet de loi comporte en vue de l'amélioration des chemins de fer de l'État et de leur matériel fixe et roulant, un ensemble de crédits s'élevant à 18,760,000 francs.

Cela portera à 100 millions les crédits spéciaux votés à cet effet depuis le 30 avril 1878 inclus, et 60 millions, au moins, seront encore nécessaires pour mettre en parfait état les 2,800 kilomètres que l'État exploite actuellement. Ces 160 millions accroîtront de 60 mille francs par kilomètre le coût d'établissement de ces 2,800 kilomètres. Mais cette dépense était inévitable et elle sera rémunératrice. De 1871 à 1877 inclus, les dépenses du même genre ont atteint le chiffre de 140 millions.

Il vaut mieux perfectionner nos services que réduire nos tarifs. Il ne faut pas espérer, d'ailleurs, que la nécessité de pareilles dépenses ne se reproduira plus. Elles sont périodiques et imposées par les progrès de l'industrie des chemins de fer et des exigences des consommateurs. C'est pourquoi aussi il doit être pourvu par les recettes d'exploitation à l'amortissement du capital d'établissement de nos voies ferrées. Sans cet amortissement ces voies devraient bientôt figurer au bilan national pour une valeur fictive tout à fait disproportionnée à leur valeur réelle.

La somme de 18,760,000 francs indiquée ci-dessus se répartit comme suit :

§ 35. — *Voies et travaux. — Constructions nouvelles.*

1° 2,700,000 francs.

Cette somme est destinée à la consolidation de la voie entre Ostende et la frontière allemande au delà de Verviers.

Rails d'acier, billes plus rapprochées, ballastage en pierrailles, sont nécessaires sur cette voie, en vue de son parcours par des trains plus rapides.

Le même travail s'imposera l'an prochain sur la ligne de Bruxelles à la frontière luxembourgeoise au delà d'Arlon.

L'ouverture du chemin de fer du Saint-Gothard y nécessitera le développement dans de grandes proportions du trafic à grande vitesse.

Un doute avait été formulé au sujet de la mise au compte frais de premier établissement, même pour une partie, du coût d'un ballastage nouveau. Voici comment le Gouvernement y a répondu :

QUESTION.

Pourquoi a-t-on compris le ballastage en pierrailles parmi les travaux à couvrir en partie au moyen du crédit spécial sollicité?

Le renouvellement du ballastage semble devoir être porté tout entier aux frais d'entretien soit ordinaire, soit extraordinaire?

RÉPONSE.

Il s'agit de faire disparaître des voies, le ballast fin et léger formé principalement de cendrées d'usines et de le remplacer par un ballast formé de pierrailles concassées.

Les cendrées sont généralement mises gratuitement à la disposition de l'administration par les établissements métallurgiques producteurs.

La substitution de pierrailles, à ce mauvais ballast, donne au chemin de fer une plus value égale à leur prix d'achat.

Cette substitution ne peut pas être considérée comme étant un travail d'entretien, soit ordinaire, soit extraordinaire. C'est bien une dépense de premier établissement.

Quant à la mise en œuvre des pierrailles et à l'enlèvement du mauvais ballast, ces opérations se font exclusivement aux frais du Budget d'entretien, bien que la dépense à faire pour la substitution soit plus élevée, sous le rapport de la main-d'œuvre, que si l'on remplaçait purement et simplement les cendrées actuelles par d'autres cendrées.

Ce procédé est conforme aux précédents suivis de tout temps par l'administration. C'est ainsi que le projet de loi de crédit spéciaux déposé par l'honorable M. Beernaert, le 30 avril 1878, comportait « une somme de 300,000 » francs qui, disait l'Exposé des motifs, devait être consacrée à poursuivre la » substitution d'un ballast de bonne qualité à celui en cendrée ou en sable, » existant sur une grande partie de nos lignes. La bonne assiette de la voie » et par suite la sécurité de la circulation sera ainsi puissamment aug- » mentée. » Le rapport de la section centrale déposé le 16 mai suivant par l'honorable M. Nothomb adoptait sans observations cette proposition.

2° 6,500,000 francs. — Cette somme est destinée au doublement des voies entre Jusleville et Spa, Flénu (produits) et Dour, Piéton et Bascoup, Jumet et Gosselies, Bonne-Espérance et Peissant, Athus et la frontière française.

Ce doublement coûtera 2,500,000 francs, mais 1,500,000 francs seulement devront être dépensés avant la fin de cette année.

3° 400,000 francs.

Cette somme servira pour moitié à l'établissement d'une voie de raccordement entre la station de Boom et le quai du Rupel, pour lequel un crédit est demandé aux travaux hydrauliques, et pour l'autre moitié à la suppression d'un passage à niveau des plus dangereux à Liège, entre la station des Guillemins et la Meuse.

4° 100,000 francs.

Le Gouvernement a résolu de substituer à son service actuel d'Eecloo à Saint-Gilles (Waes), un service d'Eecloo à Saint-Nicolas. A cet effet il va faire usage de son droit de parcours sur la section du chemin de Terneuzen à Malines, comprise entre Saint-Nicolas et Saint-Gilles (Waes), et relier cette section à la station provisoire qu'il a établie pour le service de sa section de Saint-Nicolas à Terneuzen. Les frais entraînés par ces changements sont évalués à 100,000 francs.

5° 4,000,000 de francs.

Destinés à l'établissement des ateliers de Gand et de Namur, des ateliers de visite des waggons à Monceau et à Montigny, d'abris pour locomotives, de dortoirs pour les machinistes, etc., etc. — Des travaux de cette catégorie sont décidés pour 4,000,000 de francs; le crédit ci-dessus suffira à payer ce qui sera fait d'ici à la fin de l'année.

6° 7,000,000 de francs.

Destination de ce crédit :

a. Agrandissements et transformations de stations existantes. L'Exposé des motifs énumérait 37 stations comme devant être transformées.

Il a été demandé à ce sujet par la première, la deuxième et la quatrième section des explications, que voici :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Pourquoi les stations d'Ath, Termonde, Alost, Buggenhout, Eghezée et Moustier ne sont-elles pas comprises dans l'énumération des stations à transformer?</p> <p>L'énumération faite à l'Exposé des motifs est-elle limitative?</p>	<p>Ainsi que l'indique sa rédaction, l'énumération faite à l'Exposé des motifs n'est pas limitative; on y a renseigné celles des stations à aménager pour lesquelles l'administration a des plans, programmes approuvés et des propositions d'exécution toutes prêtes et dont les travaux pourront par conséquent être effectués encore pendant l'année courante.</p> <p>De ce nombre ne sont pas celles d'Alost, d'Ath, de Buggenhout et d'Eghezée, dont les plans sont encore à l'étude.</p> <p>En ce qui concerne Termonde, les travaux sont en voie d'exécution et ils seront prochainement terminés.</p> <p>A Moustier, il y a à construire un nouveau bâtiment des recettes dont la dépense est prévue au projet de loi.</p>

b. Construction de bâtiments de recette avec *logements* pour chef dans 17 stations secondaires. — 85 stations de cet ordre resteront encore à pourvoir de ces installations indispensables.

c. Reconstruction des bâtiments et établissement d'une gare couverte à Arlon, à Ottignies et à Braine-le-Comte.

- d. Construction et agrandissement des magasins à marchandises dans 9 stations importantes.
- e. Création de 7 stations nouvelles et de deux gares auxiliaires.
- f. Installations nouvelles diverses dans un grand nombre de stations.
- g. Maisonnnettes et loges de gardes-route et de gardes-barrière.

Une somme considérable et non encore fixée sera nécessaire pour exécuter tout ce qui manque dans l'ordre d'idées qui vient d'être parcouru.

La somme demandée suffira aux paiements à opérer avant la fin de cette année.

A l'occasion de ce crédit il a été demandé par la première section au Gouvernement s'il avait résolu d'établir une station à Linkebeek, ligne de Bruxelles à Nivelles.

Voici quelle a été sa réponse :

QUESTION	RÉPONSE.
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Pourquoi la station de Linkebeek qui est indispensable ne figure-t-elle pas parmi les stations nouvelles à créer?</p>	<p>L'examen auquel il a été procédé, à propos des diverses requêtes, demandant l'établissement de cette nouvelle station, a fait reconnaître qu'à raison du profil de la ligne au point où elle devrait être créée, il ne serait possible de la construire dans des conditions d'exploitation convenables, que moyennant une dépense excessive et tout à fait hors de proportion avec les avantages à en retirer. Il faudrait, en effet, modifier assez profondément le profil de la voie principale qui présente à l'endroit en question, une rampe de 0^m,013 sur une étendue de près de 4 kilomètres. Ce travail présenterait les plus grandes difficultés d'exécution et coûterait beaucoup (les dépenses d'établissement de la station, dans de pareilles conditions sont estimées à environ 350.000 francs).</p> <p>L'Administration a été amenée à conclure, pour les motifs exposés ci-dessus, qu'il n'y a pas lieu de créer à Linkebeek la station demandée, mais elle étudie une autre combinaison qui donnerait en partie satisfaction aux habitants de Linkebeek.</p>

7° 400,000 francs.

Destination de ce crédit. — Extension nouvelle des appareils Saxby et Farmer, et du Block système Siemens et Halske. — Pose de grosses sonneries allemandes sur les lignes à simple voie, le tout dans l'intérêt de la sécurité des voyageurs.

Ces perfectionnements entamés sur notre réseau depuis plusieurs années avec l'approbation unanime doivent être étendus peu à peu à toutes nos lignes.

§ 36. — *Traction et matériel.*

1° 1,000,000 de francs.

127 locomotives nouvelles sont indispensables; elles sont évaluées avec accessoires à 6,850,000 francs. — Cette dépense sera couverte pour 2,420,000 francs par les fonds portés au Budget de 1882 pour renouvellement du matériel, et pour le surplus, soit 4,430,000 francs par des crédits spéciaux.

441 locomotives existantes doivent être armées du frein Westinghouse, coût total 1,455,000 francs.

Les ateliers de Mons, Namur et Gand exigeront un outillage de 1,200,000 francs.

Les nouvelles remises à locomotive un outillage de 250,000 francs.

Le tout ensemble exigera des crédits spéciaux à concurrence de 7,335,900 francs.

On se contente actuellement de la somme nécessaire pour atteindre la fin de l'année courante.

2° 1,000,000 de francs.

Destination du crédit. — L'exploitation des lignes nouvelles en 1881 et 1882 exigera pour voitures à voyageurs et wagons à bagages une dépense de fr. 1,325,000

Pour wagons à charbons et autres marchandises. 6,227,500

Le complément de l'outillage de divers ateliers exigera 280,700

L'application du frein Westinghouse à 1,500 voitures anciennes 1,552,000

ENSEMBLE fr. 9,214,000

Pour le même motif que ci-dessus on ne demande en ce moment que 1,000,000 de francs.

On a voulu connaître le détail du prix des freins Westinghouse appliqué aux locomotives. Le voici :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>1° Quel est le détail du prix d'achat et de placement du frein Westinghouse pour les locomotives ? Le prix de 3,500 francs renseigné à l'Exposé des motifs paraît très-élevé ?</p>	<p>Le prix de 3,500 francs comprend l'application du frein Westinghouse à la machine et à son tender.</p> <p>Il se subdivise comme suit, suivant le type des machines :</p>

DÉSIGNATION.	Types 1 et 7.	Type 2.	Type 4.
Pièces fournies par la Compagnie Westing- house	1,550 °	1,550 °	1,425 °
Pièces fournies par ad- judication :			
A. Pour la locomotive, fondation de frein . .	276 59	790 °	1,001 04
Réservoir, tuyaux, etc. .	237 62	212 13	307 51
B. Pour le tender, tuyaux, etc.	8 11	8 11	°
Main-d'œuvre et travail à la tâche.	700 °	850 °	600 °
TOTAUX	2,772 32	3,410 24	5,353 55

La première section a voulu aussi à cette occasion savoir ce que devenaient les voitures Belpaire.

QUESTION.

Quand les voitures Belpaire remaniées seront-elles mises en service ?

RÉPONSE.

Les nouvelles chaudières des voitures à vapeur sont commandées; elles seront fournies avant la fin de l'année et le montage en sera effectué de façon que toutes les voitures puissent être remises en service au printemps 1882, pour le commencement de la saison d'été.

5° 360,000 francs.

Destinés à parfaire les installations nécessaires pour le chauffage des trains dans huit grandes stations.

4° 1,500,000 francs.

Les magasins ordinaires d'objets d'approvisionnement et de pièces de rechange ont été dégarnis extraordinairement depuis quelques années, afin de pourvoir sans crédits spéciaux aux nécessités des lignes nouvelles et des lignes rachetées dont les approvisionnements étaient insuffisants.

Il est urgent aujourd'hui de combler les vides ainsi créés, par les moyens auxquels il eût été rationnel d'avoir recours dès l'origine pour en empêcher la création.

A cet effet, le crédit ci-dessus indiqué est nécessaire et a sa place dans le projet actuel. Les motifs qui suivent justifient de plus près encore cette appréciation.

QUESTION.

Pourquoi l'augmentation des magasins de pièces de rechange et d'approvisionnement doit-elle être couverte par des crédits spéciaux ; elle semble de sa nature une dépense normale d'exploitation à couvrir par le Budget ?

REPOSE.

On ne peut mieux répondre à la question ci-contre de la section centrale qu'en reproduisant les explications qui ont été données à l'appui d'un crédit spécial de 3,200,000 francs, sollicité en 1875 pour le même objet.

Voici ce que disait l'Exposé des motifs (*Doc.*, n° 169, du 21 mai 1875, p. 11) :

« La mise en exploitation de lignes nouvelles de chemins de fer exige une première mise de fonds pour constituer une base d'approvisionnements ou pour donner l'extension nécessaire aux magasins existants.

« Ce premier capital ne peut être confondu avec les charges annuelles de l'exploitation. Sa destination, en effet, n'est pas d'être consommé et de disparaître, mais bien d'être renouvelé sans cesse et plutôt accru que réduit. Il a donc bien le caractère d'un fonds de premier établissement. »

La nouvelle allocation demandée aujourd'hui est basée sur le même principe.

Ainsi que le constate l'Exposé des motifs (*Doc.*, 198, p. 21) la situation des magasins n'est plus en rapport avec l'extension que le réseau a reçue depuis quelques années

Pour l'établir il suffira de constater que l'exploitation des chemins de fer de l'État comportait à la fin de 1876 un développement de 2,024 kilom., et qu'aujourd'hui le réseau est de 2,850 kilom. ; l'augmentation de 806 kilom. représente des sections de construction nouvelle et des lignes rachetées, mais qui ne possédaient que des approvisionnements insuffisants.

§ 37. — *Approvisionnement de matériaux pour réfection des voies.*

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

Jusqu'en ces derniers temps, le chemin de fer de l'État a toujours pu payer les rails neufs, nécessaires à la réfection de ses voies, pour les deux tiers environ, au moyen du prix obtenu des vieux rails retirés du service et pour un tiers au moyen d'allocations budgétaires.

Il s'est trouvé parfois dans l'obligation de demander au Trésor une avance de courte durée pour pourvoir au paiement du prix total de ses rails neufs ; cette avance irrégulière était aussitôt remboursée par le prix provenant de la réalisation immédiate des rails vieux que ces rails neufs chassaient des voies.

Ces opérations ne figuraient pas au Budget, ce qui, peut-être, eût dû avoir lieu.

Quoi qu'il en soit, dans ces derniers temps l'emploi de plus en plus étendu des rails d'acier, et la dépréciation subie par les vieux rails de fer, a mis le chemin de fer dans l'obligation de solliciter du Trésor des avances qu'il n'a pu rembourser à aussi bref délai qu'antérieurement, ses vieux rails de fer lui restant sur les bras. Une loi du 17 juillet 1877 a autorisé temporairement ces avances. Elle expirait au 1^{er} juillet 1879.

L'administration veut faire cesser cette situation irrégulière qui tend à devenir normale, et à cet effet elle demande à la nation, c'est-à-dire à ses actionnaires, de lui constituer un fonds de roulement pour ces opérations d'achat et de revente.

Cette demande est légitime, et c'est bien par voie de crédit spécial que ce fonds doit être fourni, mais cette allocation doit être soumise à la condition qu'elle constitue un fonds spécial dont le compte annuel sera annexé au Budget des Travaux publics, et comprendra tous les achats qui auront épuisé le crédit et toutes les reventes qui l'auront reconstitué. Les prévisions en recettes de ce fonds figurent au Budget des Dépenses pour ordre, chap. III, sect. 2, depuis le Budget pour 1878.

Votre section centrale a voulu s'assurer que la somme sollicitée était nécessaire et à cet effet elle a demandé et obtenu les renseignements suivants :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Quel poids de vieux rails le Gouvernement a-t-il à revendre et pour quelle valeur?</p>	<p>Les rails et accessoires hors de service, actuellement à vendre, représentent une quantité d'environ 10,000 tonnes, en chiffres ronds.</p>
<p>Quel poids de vieux rails a-t-il revendu dans les trois années écoulées et pour quel prix chaque année?</p>	<p>Ces rails et accessoires proviennent, en partie, des renouvellements effectués dans les derniers mois de 1880 et en partie des mêmes opérations déjà effectuées en 1881.</p>
	<p>Il y aura, en outre, à vendre, du chef des renouvellements actuellement en cours d'exécution, et à poursuivre jusqu'au 31 décembre prochain, environ 15,000 tonnes de vieux rails et accessoires.</p>
	<p>La mise en vente de ces derniers pourra se faire en partie vers la fin de l'exercice courant et en partie dans la première moitié de 1882, c'est-à-dire après le triage, la mise hors d'usage et la mise en dépôt des rails et accessoires définitivement hors de service.</p>
	<p>On peut estimer au prix moyen de 90 francs la tonne les vieux rails de fer de différents profils ainsi que les vieilles éclisses, plaques, vieux boulons et crampons compris dans ce tonnage.</p>
	<p>Approximatif, soit 2,250,000 francs</p>
	<p>Le relevé ci-dessous donne les quantités de vieux rails et accessoires qui ont été vendues pendant les trois dernières années écoulées, ainsi que le produit des ventes, pour chacun de ces exercices.</p>

En 1879, l'administration a vendu un stock de vieux rails et accessoires appartenant aux années antérieures à 1877.

Le tonnage et le produit de cette dernière vente figurent spécialement au relevé ci-dessous sous le numéro d'ordre 2^{bis}.

N° d'ordre.	Exercices.	Tonnages de rails et accessoires cédés.	Prix moyen par tonne.	Sommes.
1	1878	tonnes. 30,655	82	2,410,000
2	1870	28,656	85	2,580,000
2 ^{bis}	1879	28,800	88	2,546,000
3	1880	25,450	97	2,470,000

6° POSTES.

§ 38. — *Construction ou agrandissement de bureaux de poste.*

Crédit demandé : 350,000 francs.

Un grand nombre de bureaux de poste sont absolument insuffisants et doivent être ou déplacés ou agrandis. Il en est ainsi à Bruxelles, Charleroi, Liège, Mons, Namur, Tournai, La Louvière, etc. A Verviers, on réclame la réunion au bureau du centre, des postes, des télégraphes et du service des marchandises. L'administration croit cette concentration nécessaire. Elle veut faire face à ces transformations au moyen du crédit demandé.

Interrogée sur ce qu'elle entend faire à Namur où l'on désire la même chose qu'à Verviers, elle a répondu ce qui suit :

QUESTION.

Le bureau principal de la poste à Namur sera-t-il transporté du bureau de la station au bureau de Namur (centre)?

RÉPONSE.

Il n'est pas question de transférer au bureau de Namur (centre) aucun des services qui fonctionnent actuellement à la perception de Namur (station).

7° TÉLÉGRAPHES.

§ 39. — *Création et extension de bureaux télégraphiques; établissement de lignes nouvelles; appareils, mobilier, etc.*

Crédit demandé : 211,000 francs.

L'extension de notre réseau télégraphique doit marcher de pair avec celles de nos voies ferrées. Le réseau dans la ville de Bruxelles doit être rendu souterrain.

Il n'y a plus rien de disponible sur le dernier crédit de 200,000 francs alloué le 4 août 1879. De plus, la construction d'un bâtiment nouveau à la station du Nord à Bruxelles, pour le dépôt des postes et télégraphes, s'impose dans les conditions que le Gouvernement, interrogé spécialement, a fait connaître comme suit :

QUESTION.

Quel sera le coût total de la construction d'un nouveau bâtiment pour postes et télégraphes à Bruxelles (Nord)?

Quand et comment cette construction a-t-elle été décidée?

RÉPONSE.

Le coût approximatif de cette construction sera de 80,000 francs. Le dépôt des postes et télégraphes ainsi que celui du chemin de fer sont situés *près du passage à niveau de la rue Allard*. L'arrêté royal du 2 août 1880, inséré au *Moniteur* du 5 août, décide qu'il y a utilité publique à exécuter les travaux d'établissement d'un viaduc avec rampes d'accès en remplacement des passages à niveau des rues *Allard* et *Rogier*.

Le dépôt situé près du passage à niveau de la rue Allard doit donc disparaître et c'est ainsi que la construction d'un nouveau bâtiment a été décidée.

C'est en vue de ces travaux qu'est sollicité le crédit de 21,000 francs, qui toutefois ne suffira pas à les achever.

Il serait bon, pour légitimer les prélèvements que l'on projette sur ce crédit pour le nouveau dépôt de la station du Nord, de préciser le libellé du paragraphe dont il est ici question et d'y ajouter au mot *bureaux* le mot *dépôt*.

Intercalons ici une question relative aux téléphones que le Gouvernement résout comme suit :

QUESTION.

Le Gouvernement a-t-il enfin pris une résolution relativement aux téléphones. Seront-ils, oui ou non, considérés comme des télégraphes?

RÉPONSE.

Le Gouvernement a, lors de la discussion du Budget des Travaux publics, fait formellement connaître que selon lui le téléphone était une sorte de télégraphe et que la législation sur les télégraphes était de plein droit applicable aux téléphones. Un cahier de charges-type des concessions de téléphone local a été préparé. Il sera incessamment achevé et public.

MARINE.

Le total des crédits sollicités pour cet objet n'est que de 421,500 francs ; il se décompose comme suit :

§ 40. — *Construction d'un nouveau bateau pilote pour Ostende.*

Crédit demandé : 70,000 francs.

Le bateau qu'il s'agit de remplacer a 58 ans de service, il a droit à la retraite, c'est-à-dire à la démolition.

§ 41 — *Achat d'un petit steamer pour transporter en rade d'Ostende les voyageurs, leurs bagages et les colis postaux.*

Crédit demandé : 70,000 francs.

La concurrence faite aux malles d'Ostende à Douvres par la ligne de Flessingue-Harwich exige que rien ne soit négligé pour rendre le moins incommode possible l'embarquement en rade, que l'on est encore forcé de temps en temps d'imposer à Ostende aux voyageurs. L'obligation d'y avoir recours est déjà par elle-même une cause d'infériorité si grande pour notre service national, que tout doit être fait pour l'atténuer.

§ 42. — *Complément de l'inventaire et de l'armement du bateau garde-pêche.*

Crédit demandé : 18,000 francs.

Le bateau garde-pêche, ordonné par la loi du 4 août 1879, n'a pu être obtenu complet pour la somme de 160,000 francs allouée par cette loi. Faute de concurrence, le devis a dû être dépassé

§ 43. — *Acquisition et installation de « Sirènes » à bord de deux bateaux-phares.*

Crédit demandé : 67,500 francs.

Cette dépense se rattache à celle que les Chambres ont votées en décembre dernier pour faciliter en tout temps l'entrée des bouches de l'Escaut.

Le bateau-phare du « Wandelaar, » le premier banc que les navires venant de la Manche et cherchant à entrer dans l'Escaut aient à éviter, perd son utilité en temps de brume épaisse. Il faut alors, comme signal du danger, substituer à la lumière qui ne se voit plus, le son qui s'entend toujours. La

« sirène » acoustique, instrument de physique bien connu, construite sur de grandes dimensions et animée par le souffle puissant d'un réservoir d'air comprimé, met à la disposition des gardiens du bateau-phare le moyen de produire un hurlement terrible et infatigable, par lequel ils peuvent en tout temps avertir le navigateur de l'approche du point dangereux sur lequel ils sont à l'ancre et les engager à s'en éloigner.

Employées dans de telles conditions, les sirènes modernes sont, on le voit, tout l'opposé des sirènes antiques, et un bon Gouvernement peut demander des fonds pour subvenir à leur entretien.

§ 44. — *Application aux deux nouveaux bateaux-phares du vireveau Harfield.*

Crédit demandé : 26,000 francs.

Le vireveau est un cabestan horizontal autour duquel s'enroule la chaîne de l'ancre quand on veut lever celle-ci. On conçoit qu'il soit désirable de mouvoir, le cas échéant, ce cabestan par une puissante force mécanique plutôt qu'à bras d'homme. L'appareil Harfield, mû par l'air comprimé, réalise pour les navires dépourvus de vapeur ce *desideratum*.

§ 45. — *Installation d'une « sirène » à l'extrémité de la jetée est d'Ostende.*

Crédit demandé : 20,000 francs.

Aujourd'hui, en temps de brume, on avertit à Ostende la malle venant de Douvres, qu'elle est à proximité de sa destination, en tirant le canon au bout de l'Estacade à l'heure probable de son arrivée. Le hurlement prolongé d'une « sirène » fournira cette indication plus sûrement et de manière à guider le navire en même temps qu'on l'avertit.

§ 46. — *Construction de deux remorqueurs pour le port d'Ostende.*

Crédit demandé : 150,000 francs.

Deux petits remorqueurs, constamment sous vapeur, permettront aux chaloupes de pêche d'entrer dans le port d'Ostende et d'en sortir, sûrement et rapidement, par toute espèce de temps; ils rendront le même service aux autres navires fréquentant le port. Un service de ce genre est aujourd'hui le complément obligatoire de tout port convenablement outillé, il est le seul moyen d'assurer toujours à Ostende la liberté du chenal. Ce serait une erreur de croire qu'on pourrait employer dans ce but le petit steamer dont il vient d'être question et qui est destiné à l'embarquement des voyageurs en rade.

Ce navire doit être léger et du plus faible tirant d'eau possible; un remorqueur, au contraire, pour avoir de la stabilité, doit être lourd et enfoncé profondément dans l'eau.

Votre section estime que tous les crédits demandés pour la marine sont bien justifiés et dénotent l'existence chez l'administration qui les réclame, d'un esprit d'initiative et de progrès digne de sérieux éloges.

ART. 2.

*Entretien, réparation et renouvellement du matériel de traction. —
Appel à l'industrie privée.*

Crédit demandé : 400,000 francs.

L'administration avec le nombre restreint d'ateliers dont elle dispose est en ce moment impuissante à opérer en temps utile toutes les réparations dont ses locomotives ont besoin. Celles-ci de plus ont été surmenées pendant toute la période de l'Exposition nationale et par suite de la réorganisation du service des marchandises à l'automne 1880 leurs réparations ont été retardées; maintenant celles-ci sont accumulées, et il importe cependant que le parc des locomotives soit en bon état au grand complet, au début de l'hiver prochain; l'intervention de l'industrie privée est donc nécessaire.

On évalue le coût de cette intervention à 400,000 francs.

Cette dépense est une charge extraordinaire du Budget de 1881, article 72.

Le crédit qui doit la permettre est un crédit supplémentaire à ce Budget et, dans les prévisions de l'administration, n'entraînera aucune charge nouvelle.

ARTICLE 3.

Construction par voie de concession de péages de divers chemins de fer vicinaux.

Il ne s'agit au projet que d'un chemin de fer de ce genre, savoir, d'une ligne à voie étroite destinée à rallier Clavier-Terwagne, station du chemin de fer de Huy à Ciney, avec Angleur sur la Meuse. Elle sera la continuation en ligne droite, d'un bout à l'autre du Condroz, de la section de Ciney à Clavier-Terwagne.

La section centrale ne peut que féliciter le Gouvernement de ne point s'être laissé arrêter dans la concession de cette ligne par la crainte mesquine de la concurrence et d'être revenu aux sains principes en matière de concession, en soumettant celle-ci à une adjudication publique, portant soit sur le taux des péages, soit sur la durée de la concession.

Elle espère avec la 5^{me} et la 6^{me} section que l'entreprise réussira et donnera ainsi l'élan au développement d'un nouveau type de voies ferrées destiné à rendre à nos populations agricoles les mêmes services que rendent les tramways dans nos grandes villes.

ART. 4.

Chemin de fer de ceinture de Bruxelles.

Il existe actuellement sur le parcours du tronçon du chemin de fer qui, autour de Bruxelles, relie la station du Quartier-Léopold avec la station du Nord plusieurs passages à niveau qui font obstacle au développement de l'agglomération des communes de Bruxelles, quartier du Nord-Est, de St-Josse-ten-Noode et de Schaerbeek.

Un plan avait été adopté en vue de faire disparaître ces passages à niveau; il comportait sur le territoire de Bruxelles entre la rue de la Loi et la chaussée de Louvain où la voie ferrée est un déblai, le remplacement des talus en terre primitifs par des murs de soutien et la construction de plusieurs viaducs pour la traversée de la voie par les rues que la ville de Bruxelles crée entre le vallon occupé jadis par le grand étang de St-Josse-ten-Noode et l'avenue de Cortenbergh.

La ville de Bruxelles s'était chargée des travaux à faire sur son territoire et avait traité à cet effet avec un entrepreneur.

Ultérieurement les communes de St-Josse-ten-Noode et de Schaerbeek, mécontentes du plan primitif qui supprimait le prolongement de plusieurs de leurs rues, proposèrent à ce plan des modifications qui, reportant la voie ferrée un peu plus haut dans la colline, la faisaient passer en contre-bas de toutes ces rues et permettaient ainsi de les prolonger toutes en ligne droite au-dessus de la voie comme celles du territoire de la ville de Bruxelles.

La ville de Bruxelles a adhéré pour sa part à ces propositions à condition que ses obligations restassent les mêmes, et pour faciliter la solution elle a obtenu de l'entrepreneur de ses travaux qu'il consentit à exécuter l'ensemble du plan proposé par St-Josse et Schaerbeek sur les bases de prix adoptées pour la partie qui concerne la ville de Bruxelles.

Ces prix sont avantageux et l'État est prêt à reprendre pour son compte le traité ainsi conclu. Pareil traité permettrait de poursuivre immédiatement avec vigueur l'exécution du plan définitivement adopté et d'éviter des contestations judiciaires dont les propriétaires riverains font la menace pour le cas de plus longs retards.

Mais la loi sur la comptabilité de l'État paraît faire obstacle à ce que le Gouvernement reprenne ainsi à main ferme, sans une autorisation spéciale, un marché conclu entre une commune et un entrepreneur. C'est cette autorisation qu'il demande à la Législature et votre section centrale qui s'est fait exhiber les tracés du travail proposé est d'avis de la lui accorder.

Elle a saisi cette occasion pour satisfaire au désir exprimé dans la première section de connaître le tracé du raccordement que le Gouvernement projette entre la station du Midi et la station du Quartier-Léopold. Il résulte de la carte soumise à votre section centrale que ce tracé comporte une ligne partant de la station de Calevoet-Uccle, remontant le vallon de St-Job, passant entre l'extrémité du Bois de la Cambre et le nouveau Champ de courses pour

aller se relier à la station de Watermael du chemin de fer du Luxembourg.

C'est là une ceinture un peu lâche, mais le terrain est fort accidenté dans cette région et ne permet pas de faire tout ce que l'on veut.

Les renseignements suivants demandés par la deuxième section ont été en même temps obtenus sur l'état de la question du déplacement de la station du Quartier-Léopold.

QUESTION.

A-t-on pris une décision sur le déplacement de la station du Luxembourg ?

RÉPONSE.

La station du Quartier-Léopold à Bruxelles ne peut pas rester dans l'état où elle se trouve. Ainsi que cela a été dit déjà à la Chambre et notamment dans l'Exposé des motifs du projet de loi qui lui a été présenté dans sa séance du 2 juillet 1879, il entrerait dans les vues du Département des Travaux publics de transformer complètement cette station et de la compléter par une gare extérieure à établir entre la rue Gray et le viaduc sur lequel l'avenue allant de la nouvelle Plaine des manœuvres à l'avenue Louise franchira le chemin de fer.

Mais le Département des Travaux publics a été saisi récemment d'une proposition ayant pour objet le transfert de cette station terminale de la ligne du Luxembourg dans le quartier du Parc de Bruxelles.

Ce projet est actuellement à l'examen.

Le transfert de cette station dans le quartier sans valeur, situé en contrebas du Parc de Bruxelles, entre la rue Royale, la Montagne de la Cour et la Montagne du Parc, serait une amélioration. Réservée aux voyageurs, cette station serait presque centrale. La station actuelle du Quartier-Léopold pourrait être transformée en une simple halte demi-souterraine, comme les gares du *Metropolitan Railway*, de Londres; le sol en serait abaissé de manière à permettre à la section qui la relie à la halte de la rue de la Loi de passer en viaduc sous la rue du Luxembourg prolongée, la rue Montoyer et la rue Belliard; les ateliers et le service des marchandises seraient transportés à une grande gare de formation, créée près du nouveau Champ de manœuvre, sous Etterbeek.

Cette solution d'un problème difficile semble à votre section centrale digne du plus sérieux et du plus bienveillant examen.

A T. 5.

Il s'agit dans cet article du projet de loi d'approuver l'acquisition pour le prix de 240,000 francs de l'hôtel sis à Bruxelles, rue Ducale, n° 55, en vue d'y établir des bureaux du Ministère des Travaux publics. Le Gouvernement

ayant l'intention de consacrer les deux côtés de la rue Ducale entre la rue de la Loi et la rue de Louvain à des bureaux d'administration, l'acquisition en question est amplement justifiée.

ART. 6.

Cet article crée les moyens financiers de faire face aux dépenses votées; ce sont les moyens consacrés par l'usage depuis que les titres de la Dette belge sont toujours plus demandés qu'offerts; émission de coupons de notre Dette publique ou de bons du Trésor à l'échéance maximum de 5 ans.

Comme conclusion finale de son examen, votre section centrale, à l'unanimité, vous propose l'adoption de l'ensemble du projet de loi.

Le Rapporteur,
GUSTAVE JOTTRAND.

Le Président,
J. DESCAMPS.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Note sur le système de fondation employé à la prison de Saint-Gilles.

La fouille étant ouverte et descendue jusqu'au niveau prévu pour y asseoir les fondations, on apercevait des taches sombres disséminées dans le fond de la tranchée. Ces taches étaient produites par les poches remplies de sable mou, qui caractérisent le terrain en cet endroit.

D'après les plans et devis, on devait fonder directement les murs sur le sol ainsi déblayé. Or le sable gras des poches n'offrait pas la moindre résistance : on y enfonçait un bâton avec la plus grande facilité. Les murs auraient donc reposé sur un terrain d'inégale résistance, c'est-à-dire sur le pire des terrains.

Des tassements inégaux et par suite des crevasses n'auraient pas tardé à se produire dans la maçonnerie.

Une première mesure s'imposait donc : enlever le sable des poches, et le remplacer par un corps résistant; on a employé le béton.

D'un autre côté, les poches présentaient ceci de particulier : c'est qu'elles apparaissaient sans que rien les fit soupçonner. Aussi, en rencontrant des bancs de moellons blancs, ne pouvait-on assurer être arrivé sur le bon terrain; car ces moellons cédaient souvent sous un faible effort, et on découvrait en dessous un amas de sable mou.

Dans cette incertitude sur la nature du sous-sol, il eût été imprudent de construire les fondations directement sur le fond de la fouille.

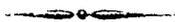
Pour obtenir une sécurité complète, il a paru nécessaire d'établir l'édifice sur une plate-forme de béton, qui, faisant monolithe, reporte les charges sur une large surface, et annihile ainsi les effets de l'existence probable de poches subjacentes.

L'épaisseur de cette couche de béton n'a pas été la même partout. Elle a dépendu, d'une part, de l'importance des constructions, et, d'autre part, de la résistance du sol, qui variait d'un point à un autre.

Ainsi, à la partie centrale, où la construction s'élève à environ 30 mètres de hauteur, le terrain étant très-mauvais et les poches nombreuses, on a donné à la plate-forme de béton une épaisseur de 1^m50.

Au bâtiment d'administration, au contraire, où le sol était relativement meilleur, et les constructions moins importantes, la couche de béton a été réduite à 0^m60.

La surface bétonnée a été d'environ 11,500 mètres, ce qui porte à environ 1^m24 l'épaisseur moyenne (y compris le remplissage des poches) de la couche de béton qui a servi de fondation.

ANNEXE N° 2.
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE. — PRÉFECTURE DU NORD.
ÉPURATION DES EAUX DE L'ESPIERRE.
COMMISSION INTERCOMMUNALE.


Nous, Préfet du Département du Nord, Officier de l'Ordre de la Légion d'honneur.

Vu les plaintes du Gouvernement belge relatives à l'infection des eaux de l'Espierre causée par les déjections industrielles et municipales des villes de Roubaix et Tourecoing ;

Vu les lettres de M. le Ministre des Travaux public, en date du 28 mars 1876 et 2 août 1877, mettant les dites villes en demeure de constituer immédiatement une commission intercommunale chargée de poursuivre la solution des questions que comporte l'épuration des eaux de l'Espierre, faut de quoi, il serait procédé par l'administration supérieure à l'application d'office des dispositions des articles 53, 56 et 57, de la loi du 16 septembre 1807 ;

Vu la délibération du 6 mai 1881, par laquelle le conseil municipal de Roubaix a nommé comme membres de la commission intercommunale.

MM. MOREAU, Émile-André.

FLIPO, Pierre, et

RYO, Alphonse.

Vu celle prise le 24 mai 1881, par le conseil municipal de Tourcoing, de laquelle il résulte que les membres désignés pour représenter les intérêts de cette ville, sont :

MM. HASSEBROUCQ, Victor, Maire.

BINET, Adolphe, père, peigneur à Tourcoing.

MERLIN, Charles, conseiller municipal.

Vu les rapports de MM. les ingénieurs des ponts et chaussées ;

Vu la lettre de M. le Ministre des Travaux publics en date du 20 avril 1881.

ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. — Une commission intercommunale est créée à l'effet de poursuivre la solution des questions que comporte l'épuration des eaux de l'Espierre.

ART. 2. — Cette commission est composée de :

MM. le Préfet du Nord, président.

MOREAU, Émile-André, membre désigné par la ville de Roubaix.

FLIPO, Pierre, id. id. id.

RYO, Alphonse, id. id. id.

HASSEBROUCQ, Victor, maire, id. Tourcoing.

BINET, Adolphe, père, peigneur à Tourcoing, id. id.

MERLIN, Charles, conseiller municipal, id. id.

les présidents des chambres de commerce de Roubaix et Tourcoing.

ISAAC HOLDEN, peigneur de laine à Croit.

Les membres désignés ci-dessus ont seuls voix délibérative ; ils désignent leur vice-président, leurs rapporteurs et secrétaires.

ART. 3. — Sont adjoints à la commission instituée ci-dessus et avec voix consultative seulement :

MM. l'ingénieur en chef du Département ;

le doyen de la faculté des sciences à Lille ;

l'inspecteur de la salubrité publique ;

l'ingénieur ordinaire des mines, en résidence à Lille ;

l'ingénieur ordinaire du service hydraulique de l'arrondissement ;

le chef de la division des Travaux publics, à la Préfecture.

ART. 4. — Elle se réunira dans une des salles de la Préfecture, pour la première fois, le samedi 23 juin, à deux heures.

ART. 5. — Les délibérations de la commission, les rapports de ses membres, en un mot toutes les pièces de quelque nature que ce soit ayant trait à l'épuration des eaux de l'Espierre, seront transcrites ou inventoriées sur un registre spécial qui restera déposé à la Préfecture. Les pièces simplement inventoriées y seront classées par les soins de M. le chef de la division des Travaux publics.

ART. 6. — Les travaux de la commission comprendront :

1^o L'analyse des eaux à épurer, leur degré d'infection ; 2^o l'établissement d'un plan des égouts municipaux et des divers établissements industriels qui versent les eaux vannes à l'Espierre ou à ses affluents ; 3^o la liste des propriétaires de ces établissements, le volume des eaux vannes qu'ils déversent

et le degré d'intérêt de chacun d'eux à l'épuration projetée; 4^o la part proportionnelle des deux villes dans l'infection du cours d'eau; 5^o l'évaluation de la dépense d'établissement et d'exploitation annuelle et la répartition de ces frais entre les intéressés; l'indication du procédé le plus économique et le plus pratique pour parvenir à l'épuration des eaux de l'Espierre, ainsi que la désignation des voies et moyens d'exécution; 6^o en un mot, la recherche des meilleurs moyens à mettre en œuvre pour réaliser la purification des eaux du ruisseau, et l'émission de propositions précises sur les mesures à prendre pour obtenir, à bref délai, ce résultat.

A cet effet, pouvoir est donné aux membres de la commission ou à leurs délégués, aux agents chargés des études et travaux, de pénétrer dans les propriétés publiques et privées; de recueillir, dans les bureaux des diverses administrations et sans déplacements de pièces, tout document intéressant la commission. — Les dommages qui pourraient être causés de ce chef seront réglés à l'amiable, ou, à défaut, par le conseil de la Préfecture du Nord.

ART. 7. — La commission pourra entendre tous les hommes compétents sur la matière et tous entrepreneurs et industriels qui, par leurs antécédents et leurs connaissances pratiques, pourraient l'aider dans sa mission.

ART. 8. — Les travaux de la commission devront être terminés dans le délai de six mois, à partir de sa constitution.

Le projet définitif adopté par elle sera soumis à l'examen des conseils municipaux de Roubaix et de Tourcoing et ensuite à l'administration supérieure, avec l'avis des ingénieurs du service hydraulique.

ART. 9. — Toutes les dépenses d'études, publications, frais de voyage, analyse, etc., seront à la charge des villes de Roubaix et de Tourcoing, dans la proportion de leurs contingents, dans l'entretien de l'Espierre, organisé par l'arrêté de notre prédécesseur, en date du 22 juin 1866.

ART. 10. — Dans le cas où, pour une cause quelconque, la commission n'aurait pas terminé ses travaux dans le délai fixé ci-dessus, M. l'ingénieur en chef du département nous fera les propositions que comportera la situation.

ART. 11. — MM. les maires de Roubaix et de Tourcoing sont chargés de l'exécution du présent arrêté, lequel sera publié et affiché dans les communes intéressées et inséré dans le recueil des actes de la Préfecture du Nord; ampliation en sera adressée à MM. les membres de la commission.

Fait à Lille, le 7 juin 1881.

Le Préfet du Nord,
(Signé PAUL CAMBON.

ANNEXE N° 3.

Note relative au chemin de fer direct de Bruxelles-Mayence, communiquée par M. LE HARDY DE BEAULIEU et dont la section centrale a autorisé l'impression.

La note du Gouvernement en réponse à la question posée par la section centrale, prouve que l'administration des Travaux publics ne se rend pas bien compte de la situation des choses. Il est donc nécessaire de la rappeler succinctement :

A Mayence se trouve la jonction d'un vaste réseau de chemins de fer qui se dirigent par cinq branches principales vers l'Europe orientale et méridionale, et qui font converger sur ce point le trafic de plus de *cinquante millions* de population, appartenant à des nations diverses.

Dans l'état « actuel » des choses, le trafic qui se concentre sur ce point, soit qu'il vienne de la mer, soit qu'il se dirige vers cette grande route du monde, soit le Rhin, soit les voies ferrées vers Cologne et la Hollande et de Cologne, celles qui se dirigent vers Flessingue ou Anvers ou Ostende. Il fait un détour que l'examen le plus superficiel des cartes suffit pour constater.

Tout l'effort des Compagnies de chemin de fer existantes se porte sur la conquête d'un trafic aussi vaste, tant en marchandises qu'en voyageurs. Cela est aussi incontestable qu'incontesté sauf pour l'administration des chemins de fer belges qui paraît en douter.

Une étude d'un chemin de fer direct de Mayence vers Bruxelles a été soumise au Gouvernement belge dès 1868. L'administration belge exigeait alors que la ligne projetée entrât dans la station du Nord, malgré l'allongement inutile qu'imposait cette direction et la difficulté de gravir le plateau fort raviné que sépare la Senne de la Dyle. Toutefois cela pouvait se comprendre à une époque où le Luxembourg n'était par encore racheté par l'État, bien que la loi, comme l'intérêt public, autorisât l'État à imposer un parcours commun au Luxembourg. Mais, depuis la reprise de cette ligne, rien ne s'oppose à ce que l'on se serve de ses quinze à dix huit premiers kilom. qui sont dans la direction la plus courte vers Mayence et de ses installations de Bruxelles qui se trouvent à un niveau élevé et qui devraient déjà être agrandies.

Par le tracé proposé par MM. Vander Straeten en 1872-73 le parcours, en *Belgique*, partant de Bruxelles et mesuré sur le terrain était de 154 kilom., et le parcours en Allemagne mesuré sur des plans revus et vérifiés par les autorités supérieures compétentes est de 203 kilom. Total 357 kilomètres

Par les chemins de fer actuels, la distance, dans les livrets anciens, était de 231 kilom. de Bruxelles à Cologne et de 186 kilom. de Cologne à Mayence, total 417 kilom., réduits dans les livrets actuels à 411 kilom. bien que la ligne ait été plutôt allongée que raccourcie. Mesurée sur les rails et sans tenir compte du rebroussement de Cologne, la distance serait donc plus près de 420 kilom. que de 417 kilom. La différence de distance est donc de 60 kilom. au moins ainsi que cela a été annoncé et il est étonnant que l'administration conteste sans preuves des affirmations parlementaires.

Quant aux pentes et rampes, il est inutile de rappeler que la ligne de Bruxelles à Cologne compte les plans inclinés de Liège et d'Aix-la-Chapelle; plus la voie de la Vesdre avec son passage de Verviers et ses nombreux tunnels (1). Cette voie dans son profil comme dans son assiette et ses agencements est une des plus anciennes du continent, c'est assez dire qu'elle est défectueuse sous plus d'un rapport, et son trafic est si encombré qu'il est difficile de songer à la moderniser; il a fallu des années pour améliorer un peu la traversée de Verviers seulement. Elle ne peut être utilisée pour les relations nouvelles et pour gagner Bruxelles en venant de Viel-Salm par la voie Amblève et Ourthe, elle sera toujours *en Belgique* de 15 kilom. plus longue que la voie nouvelle proposée.

Sans doute la nouvelle ligne aura à traverser l'Eyfel en Prusse, et les Ardennes en Belgique, mais dans des conditions qui ne sont ni meilleures ni pires que celles qu'ont eu à vaincre les lignes de la Vesdre et du Luxembourg.

Les tracés soumis depuis longtemps au Gouvernement, et qu'il a pu vérifier à son aise, démontrent qu'on peut traverser le massif condruso-ardennais avec les mêmes pentes et rampes que celles du Grand-Luxembourg; or, il suffirait de dépenser quelques millions de plus en allongeant les tunnels et en faisant des viaducs au lieu de remblais, pour obtenir un profil qui rendrait toute comparaison impossible avec nos anciens chemins de fer dans les pays montagneux. Si cette dépense est nécessaire, pourquoi hésiter à la faire? Pourquoi donc traverse-t-on les Alpes sur quatre ou cinq points malgré les neiges perpétuelles et les précipices alpins?

La seule question est donc de savoir si la ligne de Mayence-Bruxelles aura un trafic suffisant pour justifier une dépense supplémentaire de *cent ou cent cinquante mille francs* par kilomètre, pour en faire une ligne de premier ordre, c'est-à-dire permettant d'atteindre des vitesses de 60 à 75 kilom. à l'heure et de transporter des trains de marchandises de plusieurs centaines de tonnes.

Le trafic existe déjà, il n'est pas à créer, il faut l'attirer par des conditions meilleures; on nous affirme qu'*actuellement* on expédie deux trains par heure de Mayence vers Cologne en destination des ports de Hollande et d'Anvers. Le Nord belge (Grand-Central) accapare les trains en destination d'Anvers, bien que sur sa ligne le parcours soit plus long. Néanmoins la ligne de Cologne par Liège vers Bruxelles, Anvers, Ostende est et reste encombrée tant par le trafic local que par le transit.

D'autre part la ligne du Luxembourg ne peut suffire au trafic qui lui est acquis et que la ligne proposée n'effleurera seulement pas. Pour la dégager on n'a pas hésité à dépenser *quarante millions* pour la ligne locale et problématiquement utile d'Athus à Charleroi.

Le trafic existe donc sans parler des transports locaux qui seront aussi considérables que sur le Luxembourg; il y aurait donc lieu, pour de simples spéculateurs ne songeant qu'à un placement profitable de capitaux, de tenter cette entreprise; mais on peut dire que le trafic actuel n'est rien en compa-

(1) La voie Ourthe-Amblève aura les mêmes inconvénients que celle de la Vesdre.

raison de celui que créerait un chemin plus court du centre de l'Europe vers la mer. Il ne faut pas oublier que les chemins de fer créent le trafic et font surgir des légions de voyageurs qui semblaient ne pas exister.

Ajoutons à ces considérations suffisantes pour justifier l'insistance de la section centrale qu'en Belgique, comme en Allemagne, la ligne entière est déjà décrétée par tronçons; qu'elle a été jugée utile, sinon nécessaire; qu'il n'y a donc lieu, comme nous le disions plus haut, qu'à une dispense *supplémentaire* à ajouter à celle qui se fera tôt ou tard pour les seuls besoins locaux.

Toute la question se réduit donc à dépenser *cent* ou *cent cinquante mille* francs de plus par kilom., c'est-à-dire *trois cent* ou *trois cent cinquante mille* francs par kilom. au lieu de *deux cent mille* (*Athus à Charleroi*) pour raccourcir le tracé et en diminuer les pentes et les rampes; nous croyons en effet possible de raccourcir encore le tracé tant en Belgique qu'en Allemagne, ce n'est qu'une simple question d'argent.

Sur les 154 kilom. de parcours en Belgique réductibles à 150, sinon à moins encore, 40 environ sont construits, mais devraient être améliorés, les 110 autres sont à construire; disons à raison de 350,000 francs par kilom., soit 38 millions. Les lignes décrétées déjà, mais qui seraient beaucoup plus longues afin d'éviter les travaux d'art et de suivre autant que possible les sinuosités des rivières ou des crêtes, coûteraient 200,000 francs au moins, soit pour au moins 150 kilom. (déduction faite des sections construites) à 200,000 francs par kilom., 26,000,000 de francs. C'est donc tout simplement d'une dépense *en plus* de douze millions qu'il s'agit, soit 480,000 francs de rente et 20,000 d'amortissement, en tout 500,000 francs pour transformer des chemins de fer locaux improductifs, impuissants pour la prospérité générale, en une ligne européenne qui assurera à la Belgique le transit, *sans concurrence possible*, du trafic afférant à une population de plus de cinquante millions d'habitants.

Notons aussi que toutes les lignes internationales sans exception payent leurs intérêts, plus ceux des lignes locales qui, la plupart, ne couvrent pas leurs dépenses, d'où il suit que les 38 millions à dépenser ne coûteront rien à l'État, lui procureront même un excédant de revenu, tandis que les 26 millions de lignes locales lui coûteraient très-probablement un million d'intérêts annuels plus 125 à 150 mille francs d'amortissement. Au point de vue financier la comparaison entre les deux systèmes n'est donc pas soutenable.

Mais il y a d'autres et plus puissantes considérations encore à faire valoir en faveur de la prompte exécution du chemin direct vers Mayence :

1. Pourquoi dépensons-nous tant de millions à Anvers et à Ostende? Pour conserver et étendre notre transit international; or c'est ce transit que les Hollandais, d'une part, et les Français, de l'autre, veulent nous enlever par leurs travaux maritimes, d'Amsterdam, Rotterdam, Flessingue et Dunkerke, complétés bientôt par un système de canaux pour gagner le Rhin plus rapidement. Notre navigation par les eaux intérieures de la Hollande est compromise; la Chambre hollandaise vient de voter les fonds pour relier Amsterdam au Rhin. Ce n'est que par nos chemins de fer que nous pourrons lutter victorieusement contre cette concurrence.

2. Pourquoi améliorer nos *malles* et nos installations maritimes si c'est pour laisser dériver le courant des passagers d'une part sur Flessingue, où il

est déjà solidement établi par notre faute et de l'autre sur Dunkerke vers lequel le South Eastern porte ses vœux faute d'avoir pu s'entendre avec le Gouvernement belge. Le South Eastern proposait d'établir le départ des malles à Nieupoort, où elles peuvent toujours arriver en une marée, tandis qu'à Ostende il arrive fréquemment, à toutes saisons, qu'il faille aller s'embarquer ou débarquer dans la rade. Mais la routine et un intérêt local mal entendu l'emportent sur les intérêts les plus vitaux du pays. Nulle explication n'a encore mis la Législature à même de juger des raisons qui ont fait échouer les négociations avec le South Eastern.

Un abaissement plus marqué du prix de la traversée d'Ostende à Douvres ramènerait les passagers de ce côté en attendant qu'une économie de trois heures sur le parcours jusqu'au centre de l'Allemagne lui assure la suprématie contre toute entreprise concurrente. Mais la routine toute-puissante empêche ce progrès.

3. Anvers ne doit pas être seul pris en considération. Les intérêts de la capitale et ceux d'une notable partie du pays ont bien aussi le droit de se faire entendre dans l'occurrence. Ce n'est pas peu de chose pour une grande ville que d'être le point de rayonnement d'un vaste réseau international et d'être sur le passage obligé de plusieurs nations vers la mer.

Et pour les villes et localités du parcours nouveau il n'est pas indifférent d'être sur une grande ligne qui leur permettra d'économiser la moitié et même les deux tiers du temps que leur prendraient de petits chemins locaux avec leurs trains peu rapides, mal organisés et leurs transbordements multiples.

L'intérêt est tout aussi grand pour les villes industrielles du parcours entre Bruxelles et la mer, Alost, Gand, Bruges, sans parler de nos stations balnéaires, qui, rapprochées de trois heures du centre de l'Allemagne, de la Suisse, de l'Autriche-Hongrie et des pays au delà, verraient leur clientèle doublée ou triplée en peu de temps.

On peut donc, sans exagération, dire que le pays tout entier a un intérêt direct à conserver et à étendre le transit à travers la Belgique *jusqu'à la mer*, car toute l'industrie, tout le commerce profitent des facilités que le transit donne pour les exportations, les importations ou les voyages.

Cela n'a pas besoin d'être démontré. Les efforts gigantesques faits, en ce moment même, dans les pays voisins pour nous enlever notre transit et qui sont poussés en France et en Allemagne jusqu'à l'injustice la plus flagrante par les surtaxes d'entrepôt, nous font un devoir impérieux d'insister sur la prompte exécution de la nouvelle ligne internationale, dont la Chambre a déjà signalé l'utilité au Gouvernement, utilité qu'une administration irresponsable persiste seule à nier malgré l'évidence. Nous espérons que, cette fois, notre voix sera écoutée sans réplique.

Nous ajouterons, en terminant sur ce point, que le réseau belge devra être tout entier soumis à une étude sévère afin de le resserrer et de le tendre davantage, tant au point de vue de la vitesse des parcours que de l'économie de l'exploitation. Le temps est la seule économie réelle qu'aient procurée les voies ferrées; il faut que cette économie soit aussi complète que possible pour tous les habitants de la Belgique.

Ad. LE HARDY DE BEAULIEU.