

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 4 MAI 1880.

---

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

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. LE HARDY DE BEAULIEU.

---

MESSIEURS,

L'honorable Ministre des Travaux publics a déposé, dans la séance du 16 avril, un projet de loi accordant à son Département divers crédits s'élevant en totalité à la somme de 26,500,000 francs nécessaires à la continuation de travaux commencés et à l'extension du matériel roulant des chemins de fer de l'État.

Suivant, en cela, les précédents adoptés par la plupart de ses prédécesseurs, le chef du Département des Travaux publics a attendu la fin de la session pour présenter ces crédits alors que la Chambre n'a plus que quelques séances à consacrer aux nombreux objets qui sont encore à son ordre du jour. L'examen par les sections et la section centrale ne peut donc plus être que superficiel et abrégé. Sans doute ces crédits se rattachent cette fois à des travaux dont la nécessité ou l'utilité a été reconnue par des votes de la Législature; il en est ainsi des travaux du haut Escaut, des installations maritimes à Anvers, de l'embranchement du Quartier-Léopold à Bruxelles et de l'extension du matériel des transports. Ces questions ont été discutées et votées par la Chambre; la discussion actuelle du Budget des Travaux publics de l'exercice courant est, en grande partie, la discussion de crédits extraordinaires et spéciaux déjà admis, cela est incontestable et la section centrale a été unanime à

---

(1) Projet de loi, n<sup>o</sup> 137.

(2) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. LE HARDY DE BEAULIEU, HOUTART, D'ANDRIMONT, MONDEZ, NOTHOMB et GILLIEUX.

le reconnaître ; mais il n'en reste pas moins vrai que, pour exercer utilement son contrôle et pour juger si les crédits pétitionnés sont ou suffisants, ou justifiés par les faits acquis, la section centrale doit avoir le temps nécessaire pour prendre les renseignements qu'elle croit utiles à sa mission et pour étudier, comparer ou vérifier ces renseignements.

Une question constitutionnelle a déjà été soulevée dans la Chambre et discutée, à plusieurs reprises, tant dans les rapports des sections centrales qu'en séance publique, à propos du mode de votation des crédits spéciaux. L'article 115 de la Constitution paraît ne pouvoir laisser aucun doute ; il prescrit, en effet, l'obligation d'inscrire au Budget *toutes* les recettes et *toutes* les dépenses.

Si cette prescription constitutionnelle était suivie, la partie des crédits spéciaux ou extraordinaires à dépenser dans le courant d'un exercice devrait être inscrite au Budget de l'année, sauf à prélever les fonds pour y faire face sur les crédits spéciaux votés en même temps que le principe de la dépense lorsque le projet spécial est soumis, avec les devis et plans à l'appui, à l'approbation des Chambres. Celles-ci auraient ainsi le moyen de contrôler l'exécution après avoir voté le principe.

Les crédits nécessaires pour l'achèvement du Palais de Justice, par exemple, seraient placés, chaque année, aux charges extraordinaires du Budget de la Justice après que la Chambre aurait voté le principe de la dépense, le montant général du devis et les moyens financiers pour y faire face dans une loi spéciale.

La section centrale se borne à ces courtes observations ; elle engage le Gouvernement à porter son attention sur ce point ; elle pense que ce serait le moyen d'abréger notablement la besogne de la Chambre tout en rentrant dans l'esprit et dans la lettre de la Constitution.

### **EXAMEN EN SECTIONS.**

---

Les sections se sont réunies le 23 avril. Toutes ont approuvé le projet de loi. Les 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> ont chargé leurs rapporteurs de formuler, en section centrale, diverses questions au Gouvernement, que nous donnerons successivement ainsi que les réponses en rendant compte de l'examen en section centrale.

### **EXAMEN EN SECTION CENTRALE.**

---

La section centrale s'est réunie le 27 avril et, après avoir dépouillé les procès-verbaux des sections, elle a adressé au Gouvernement les questions suivantes qui lui avaient été transmises par les sections et qu'elle a faites siennes.

## PREMIÈRE QUESTION.

Les 1<sup>re</sup> et 5<sup>e</sup> sections appellent l'attention de la section centrale sur les travaux du haut Escaut et de l'Escaut moyen.

Elles demandent si le crédit de 500,000 francs pétitionné pour ces travaux suffira pour les conduire à bonne fin ou tout au moins pour exécuter les travaux les plus urgents, notamment l'exhaussement du chemin de halage.

La 5<sup>e</sup> section fait remarquer que des terres provenant des travaux de rectification de l'Escaut sont à pied d'œuvre et pourraient être employées dans ce but utile et nécessaire.

La 1<sup>re</sup> section demande, en outre, si les travaux exécutés dans le haut Escaut pour l'établissement d'une navigation continue et pour faciliter l'écoulement des eaux n'exposeront pas les riverains de l'aval, Audenaerde, notamment, à être plus fréquemment et plus facilement inondés si l'on ne fait pas d'abord les travaux nécessaires pour y faciliter l'écoulement des eaux ?

La section centrale demande des renseignements et des explications sur ce point ?

## RÉPONSES.

Le crédit de 500,000 francs pétitionné à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup> du projet de loi déposé à la Chambre des Représentants le 16 avril, sera entièrement affecté à l'exécution de travaux de dragage dans la partie de l'Escaut comprise entre Constantin et la limite du Hainaut et ces travaux compléteront la canalisation de l'Escaut jusqu'à l'écluse de Berchem située dans la Flandre orientale.

Les travaux d'amélioration du chemin de halage du bas Escaut entre Gand et Termonde ont fait l'objet d'une étude complète de la part de l'Administration des ponts et chaussées. Il existe un avant-projet et une estimation de ces travaux qui seront commencés aussitôt que les crédits nécessaires à leur exécution seront mis à la disposition du Département des Travaux publics.

Les terres à employer pour exhausser les chemins de halage du bas Escaut seront empruntées au dépôt effectué à l'origine de la coupure de Klaverken et dans les autres coupures projetées à l'aval.

Dans la partie amont du bas Escaut l'exhaussement du chemin de halage doit être restreint au comblement des dépressions qu'il présente, sans cela, on supprimerait, en temps de crue, l'écoulement par la zone d'inondation et on nuirait aux irrigations des prairies.

Le 2<sup>o</sup> du § 24 de l'Exposé des motifs présenté à la Chambre des Représentants à l'appui de la loi de crédits du 4 août dernier prévoit une dépense de 400,000 francs pour la construction d'une dérivation à établir à Audenaerde, afin de faciliter l'écoulement des crues. Le comité des Travaux publics examine les projets de cette dérivation. Les travaux en seront commencés prochainement et la dérivation fonctionnera quand seront terminés les travaux d'amont qui ont surtout pour objet les facilités de la navigation et n'auront pas pour conséquence d'amener beaucoup plus vite les eaux de crue à Audenaerde.

Cette ville n'a donc pas à craindre les travaux d'amont et la dérivation qui va être creusée apportera un remède efficace à la situation dont elle se plaint aujourd'hui.

Les explications et réponses ci-dessus satisferont, nous n'en doutons pas, les localités intéressées. Le haut Escaut sera doté d'une navigation continue au moyen des dragages entre Constantin et la limite du Hainaut et la déri-

vation qui sera construite à Audenaerde, au moyen du crédit de 400,000 francs alloué par la loi du 4 août dernier, permettra de décharger rapidement les biefs supérieurs à cette ville en cas de crues. Les deux objets principaux en vue seront, de cette façon, atteints savoir : l'amélioration de la navigation et l'écoulement rapide des eaux d'inondation.

Les populations de la partie moyenne de l'Escaut seront désormais à l'abri des calamités qui les ont tant éprouvées dans ces derniers temps.

#### DEUXIÈME QUESTION.

La 5<sup>e</sup> section demande à qui incomberait éventuellement la dépense des travaux nécessaires pour rectifier le cours de la Dendre entre Lessines et Ath, afin d'y rendre le halage à vapeur possible? Est-ce à l'État propriétaire ou au concessionnaire de l'exploitation?

#### RÉPONSE.

Les obligations de la Société concessionnaire du canal de Blaton à Ath et de la Dendre canalisée au point de vue des travaux à exécuter sont réglées par l'article 9 du cahier des charges qui est rédigé comme suit :

« Pendant toute la durée de la concession, le » canal et ses dépendances seront entretenues » dans le meilleur état et maintenus dans les » formes, dimensions et profils prescrits au pré- » sent cahier des charges, de manière que la » navigation y soit toujours libre, sûre et facile. » Les ouvrages seront soigneusement réparés » et même reconstruits au besoin, etc. »

Aux termes du cahier des charges, la Société concessionnaire n'est donc pas tenue de modifier les conditions dans lesquelles la canalisation de la Dendre a été faite; le Gouvernement ne peut exiger d'elle que des travaux d'entretien et le maintien en bon état de la rivière et de ses dépendances

La majorité de la section centrale, sans entrer dans une discussion approfondie à ce sujet, se borne à faire remarquer que c'est la Société concessionnaire des péages qui semble avoir l'intérêt le plus immédiat à améliorer les moyens de rendre ses recettes plus grandes et plus profitables en faisant les travaux indiqués; cependant à défaut de renseignements plus complets et de devis détaillés, il lui est difficile, sinon impossible, d'exprimer une opinion sur les réponses de l'administration.

La question est intéressante, surtout au point de vue de l'expérimentation du halage à la vapeur (système de M. Finet). Il s'agit donc d'études préalables à faire avant que la section et la Chambre puissent exprimer une opinion.

#### TROISIÈME QUESTION.

La 5<sup>me</sup> section demande si le crédit pétitionné pour l'établissement de lignes télégraphiques le long des rivières et canaux navigables est suffisant pour assurer sans retard ce service le long des rivières sujettes à des crues imprévues.

#### RÉPONSE.

Le nouveau crédit pétitionné permettra l'entier achèvement du réseau des lignes télégraphiques en cours d'exécution le long des rivières navigables et canaux d'évacuation ci-après désignés : 1<sup>o</sup> Meuse, 2<sup>o</sup> Sambre; 3<sup>o</sup> Dendre; 4<sup>o</sup> Lys; 5<sup>o</sup> Yser; 6<sup>o</sup> canal de Roulers à la Lys; 7<sup>o</sup> canal

de Liège à Anvers; 8° Dyle et Démer; 9° canal de Bruges à Ostende; 10° canal de Loo; 11° canal de Passchendaele; 12° canal de Moerdyk.

Les deux premières lignes sont entièrement achevées et fonctionnent.

Les lignes de la Dendre, de la Lys, de l'Yser et du canal de Roulers à la Lys seront prêtes pour le 15 mai et les éclusiers seront mis sans retard au courant de la manœuvre des appareils Morse.

Les lignes 7° et 8° seront commencées dès l'achèvement des lignes précédemment énumérées; elles fonctionneront avant la fin de l'année.

Enfin un fil télégraphique reliera, avant les crues d'octobre, les postes d'éclusiers chargés des manœuvres d'eau à Bruges, Plasschendaele, Moerdyk, Nieuport, Furnes et Rousbrugge.

La réponse satisfèra sans nul doute la 8<sup>e</sup> section comme elle a satisfait la section centrale.

#### QUATRIÈME QUESTION.

Les 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> sections appellent l'attention spéciale du Ministre des Travaux publics et de la Chambre sur les projets d'agrandissement ou de transformation de la station du Quartier-Léopold de Bruxelles.

La section centrale demande si ces projets sont déjà arrêtés ou seulement en voie d'étude et sur quels principes ou règles ils sont basés. Elle demande communication des avant-projets ou des projets, s'ils sont arrêtés, et des notes explicatives nécessaires pour les faire comprendre (§ 5).

La section centrale demande quel emploi a été fait du crédit d'un million déjà voté pour cet objet.

Le plan adopté en 1877 a-t-il été modifié? — Prévoit-on des modifications?

#### RÉPONSE

Le Gouvernement n'a pas encore arrêté de projets pour l'agrandissement et la transformation de la station du Quartier-Léopold à Bruxelles.

Sous le cabinet précédent, des études avaient été faites pour l'amélioration du chemin de fer de ceinture entre les stations du Quartier-Léopold et du Nord, en vue principalement de supprimer les passages à niveau existants. Les études d'ensemble faites à cette occasion comportaient également la transformation de la station du Quartier-Léopold, qui ne comprendrait plus que les services d'embarquement et du débarquement des voyageurs et des marchandises: tous les services accessoires (formation de trains, dépôts de machines, remisages des voitures, etc.) seraient reportés dans une gare auxiliaire à créer à Etterbeek, à proximité des nouvelles casernes.

D'après les études faites pour l'amélioration du chemin de fer de ceinture, le tracé actuel devrait être maintenu, sauf sur une partie assez restreinte, sur le territoire de la commune de Schaerbeek, entre la rue Rogier et le Rond point S<sup>te</sup>-Marie.

Ainsi que le disait l'Exposé des motifs de la loi du 17 juillet 1877, la réalisation du projet admis en principe était surtout urgente pour la partie située sur le territoire de Schaerbeek et

## RÉPONSE.

un crédit d'un million de francs, compris dans le crédit de 7,000,000 de francs faisant l'objet du § 18 de la dite loi, devait recevoir cette destination.

Il n'a été dépensé, jusqu'ici, sur ce crédit de 1,000,000 de francs qu'une somme de 2,500 francs pour frais d'études.

La section centrale demande si le plan adopté en 1877 a été modifié ou si l'on y prévoit des modifications.

Le plan admis en principe en 1877 n'a pas été modifié jusqu'ici, mais l'on y prévoit des modifications, ayant pour objet de donner satisfaction, dans une certaine mesure, à des réclamations des communes de St-Josse-ten-Noode et de Schaerbeek. — Ces modifications consisteraient à substituer le tracé rouge B au tracé noir A (voir le croquis ci-annexé); on augmenterait ainsi la partie de la ligne pour laquelle on abandonnerait le tracé actuel. La dépense serait augmentée de près d'un million de francs. Cette dépense supplémentaire serait à la charge de l'État. L'administration communale de Schaerbeek a insisté pour obtenir une modification plus importante encore, consistant à adopter le tracé bleu C. Le Gouvernement s'est refusé à se rallier à cette modification, qui, non-seulement augmenterait encore notablement les dépenses, mais ne permettrait plus d'établir la ligne dans de bonnes conditions au point de vue de l'exploitation et de l'accès de la station de la rue Rogier. Le Gouvernement s'est montré, au contraire, disposé à se rallier à l'adoption du tracé rouge B, qu'il considère comme devant donner, dans une large mesure, satisfaction à ce qu'il y avait de fondé dans les réclamations auxquelles avait donné lieu le projet admis en principe en 1877.

Cette réponse est satisfaisante sur un point, celui qui nous informe que 2,500 francs seulement ont été dépensés sur le crédit d'un million voté en 1877.

Le libellé de ce crédit était rédigé comme suit : « *Transformation de l'embranchement du Quartier-Léopold à Bruxelles et suppression des passages à niveau.* — L'Exposé disait : un projet élaboré par le Département des Travaux publics permettra la suppression de tous les passages à niveau existant entre la bifurcation de Schaerbeek et la station du Quartier-Léopold, tout en maintenant, « sauf sur une longueur assez restreinte, » le chemin dans son tracé actuel.

» La réalisation du projet est surtout urgente pour la partie qui se trouve

» sur le territoire de Schaerbeek et un crédit de 1,000,000 de francs recevra  
» cette destination. »

L'Exposé des motifs du projet actuel est encore plus laconique: il se borne à rappeler celui du projet de loi présenté à la Chambre le 20 juin 1877, ajoutant seulement: « que ce travail, qui n'a pu être entamé jusqu'ici, ne doit pas  
» subir un plus long retard, et le Gouvernement propose d'augmenter de  
» 1,900,000 francs le crédit à y consacrer immédiatement. »

La réponse ajoute seulement à ces renseignements des plus sommaires que la commune de Schaerbeek désirerait augmenter encore la dépense dans le but de reporter le tracé proposé par l'Administration plus à l'Est, de telle sorte que la vaste et coûteuse station de formation de la rue Rogier se trouverait en dehors du tracé nouveau du raccordement.

L'Administration résiste, avec raison, à des prétentions qui ne sont suggérées que par des intérêts privés, auxquels il importe très-souvent fort peu que l'État dépense des millions pour leur faire gagner quelques milliers de francs.

L'Administration n'a justifié, ni en 1877, ni dans le projet actuel l'utilité publique qu'il y aurait à détourner l'embranchement du Quartier-Léopold à partir d'un point situé un peu plus bas que la rue Stevin pour rejoindre l'ancien tracé près de la rue Rogier, ce qui implique au moins deux kilomètres et une dépense non justifiée de près de trois millions.

Quel avantage le public, l'État, la Belgique ont-ils à retirer de ce changement qui soulève d'autre part des questions assez importantes. Est-ce simplement pour prolonger le tunnel que l'on construit actuellement entre la rue de la Loi et la rue Stevin prolongée? On a construit des tunnels artificiels à Londres parce que l'on ne pouvait faire autrement pour faire pénétrer les chemins de fer jusqu'aux quartiers les plus peuplés. Mais là où il a été possible de les laisser à ciel ouvert, comme dans les faubourgs, on n'a eu garde de les couvrir.

Le nouveau tracé proposé est, d'après le croquis annexé à la réponse, porté à une centaine de mètres plus haut que le viaduc actuel au-dessus de la route de Louvain. Comment traversera-t-on cette grande voie de communication si le plan est exécuté? Est-ce par un passage à niveau ou devra-t-on relever la ligne pour laisser passer la route en dessous? Aucune indication n'est donnée à ce sujet.

On devrait donc, si l'on adopte ce tracé nouveau, non-seulement démolir le viaduc actuel et la station qui y est attenante, mais construire un nouveau viaduc, une nouvelle station, démolir de nombreuses constructions toutes récentes et même encore inachevées. On pénétrerait ensuite, au moyen de profondes tranchées ou de tunnels, sous les hautes collines qui séparent la chaussée de Louvain du Vallon Josaphat ou plutôt de la rue Rogier. Il est à remarquer qu'une notable partie des terrains nouveaux à exproprier sont déjà appropriés pour la bâlisserie, que des déblais et remblais y sont exécutés et que, par conséquent, le coût de l'expropriation y serait très-élevé.

L'Exposé des motifs ni la réponse à la question de la section centrale ne disent ce qu'advieront les terrains abandonnés de la voie actuelle. Seront-ils restitués aux anciens propriétaires contre reprise du prix d'expropriation ou seront-ils mis en vente publique? Il est probable qu'ils seront demandés en

cadeau par les spéculateurs en terrains que l'on veut favoriser par ces transformations qui, jusqu'ici, ne sont pas justifiées par l'intérêt général.

L'absence d'un plan complet détaillé, justifié par des explications, appuyé d'un devis basé sur des métrés exacts ne nous permet pas de juger de la dépense dans laquelle on veut engager la Chambre; on peut aller où l'on veut avec les croquis qui nous sont montrés et l'administration reste maîtresse d'agir à sa guise.

La section émet donc l'avis qu'aucune décision ne soit prise ni aucun engagement quelconque contracté avant qu'un plan exact complet appuyé sur des profils en long et en travers ait pu être étudié et approuvé.

La Belgique est le seul pays où l'on procède de cette façon sans plans d'ensemble et sans études exactes des lieux rapportées sur des plans et des profils.

La question de ces modifications proposées pour la jonction du chemin de fer du Luxembourg avec les anciennes lignes de l'État à Schaerbeek exige d'autant plus d'attention et d'étude qu'elle se rattache aux transformations de la station du Quartier-Léopold qui sont reconnues nécessaires bien qu'elles ne fassent pas partie des propositions du Gouvernement dans le projet de loi qui nous est soumis.

Ces changements sont beaucoup plus urgents que ceux qui ont pour but de créer des tunnels artificiels et de changer une voie qui existe, qui sert et à laquelle les plans et les habitudes de la population se sont conformés depuis longtemps.

La station actuelle du Luxembourg est, sous tous les rapports, défectueuse autant pour le mouvement des voyageurs que pour l'embarquement et le débarquement des marchandises et des colis. Le passage à niveau de la rue Belliard est devenu intolérable.

Aussi des plans divers ont-ils surgi présentant diverses solutions aux problèmes compliqués qui sont à résoudre dans cette transformation.

On avait proposé de déplacer la gare actuelle et de la mettre quelque part au delà du Vallon de la Malbeek en arrière du Jardin zoologique; cela eût non-seulement aggravé la situation au point de vue de la circulation des hommes et des choses, mais c'était recommencer la faute grave commise en éloignant la station du Midi de 1,000 mètres et plus du centre.

On a proposé aussi l'établissement d'une gare centrale en ville avec laquelle elle serait mise en rapport par un tunnel sous le Quartier-Léopold et le Parc. Cette gare centrale servirait, dans la pensée de l'auteur du projet, de trait d'union entre les quatre réseaux de chemins de fer qui couvrent la Belgique séparés aujourd'hui, au grand détriment de l'intérêt général, par des raccordements circulaires aboutissant à des gares en cul-de-sac et à rebroussement.

Il y a peu de chances que ces idées soient actuellement accueillies, les difficultés d'exécution s'ajoutant aux sommes colossales qu'elles exigeraient.

Nous avons sous les yeux un projet de station en cul-de-sac, comme celles du Nord et du Midi placées à front de la rue de Trèves et d'Italie, un peu en arrière des bâtiments actuels de la gare du Luxembourg. L'objet principal en vue serait la création d'une avenue conduisant directement de la place du Luxembourg aux nouvelles casernes d'Etterbeek, sur le plateau qui sépare cette commune d'Ixelles.

Les terrains occupés par la plus grande partie de la gare actuelle seraient transformés en lots à bâtir à front des rues Belliard, Montoyer, d'Ardenne, de Trèves et du Remorqueur. La station des marchandises serait reportée en arrière du viaduc de la rue Gray qui conduit d'Ixelles à Etterbeek par le vallon et occuperait tout le ravin jusqu'au pied des casernes nouvellement construites.

Qu'une grande gare de formation de marchandises et même, plus tard, de voyageurs doive être établie dans cette direction, c'est ce qui est évident pour tous ceux qui ont idée des nécessités de la population de Bruxelles et des besoins de l'exploitation des chemins de fer.

Avant vingt ans d'ici, une ville nouvelle sera construite sur le vaste plateau à droite de la rue du Trône prolongée et sur celui qui se trouve entre les casernes et Etterbeek. Cela ne peut faire de doute pour personne à moins que l'on ne prévoie la décadence de Bruxelles. Rien que la construction de ces quartiers exigera un immense tonnage de matériaux.

Il faut donc prévoir l'établissement de cette gare, non pas pour la construire immédiatement, mais pour acquérir sans retard les terrains qui sont encore aujourd'hui libres de constructions et consacrés à la culture.

Il serait beaucoup plus urgent et plus utile de consacrer les crédits demandés à cet objet qu'à détourner sans nécessité démontrée une voie existante et qui remplit complètement le but qu'on lui avait assigné.

Le défaut de temps ne nous permet pas d'entrer dans un examen plus approfondi du problème de la transformation inévitable de la gare du Quartier-Léopold.

Nous nous bornerons à en esquisser rapidement le programme nécessaire :

1° Conservation de l'emplacement actuel avec prolongement jusqu'à la rue Belliard ;

2° Les départs continueraient à se servir de la rue du Luxembourg, les arrivées celles de Montoyer et de Belliard ;

3° Pour supprimer le passage à niveau de la rue Belliard, le seul moyen pratique est de faire passer la voie dans un tunnel suivant les murs de quai de la rue de Trèves et sous les bâtiments, et s'enfonçant graduellement jusqu'au niveau nécessaire sous la rue. Une gare basse d'accès, avec voies d'évitement, devrait être placée entre les bâtiments de l'arrivée et du départ, avec un palier de 60 à 80 mètres.

4° Les engins de déchargement des gros matériaux nécessaires aux constructions en ville devront être placés au niveau le plus élevé pour que le camionnage se fasse autant que possible en descendant.

Il est fâcheux que le système des tramways urbains n'ait pas été combiné de façon à permettre, en service de nuit, le transport en ville des matériaux de gros échantillon. Que de frais n'aurait-on pas épargnés dans la construction du Palais de Justice, par exemple, si les blocs de pierre avaient pu y arriver sur les wagons venant directement des carrières. Les tarifs pourraient être plus élevés si l'on pouvait abaisser notablement les frais de camionnage et de transbordement. C'est ce qu'on a trop oublié en Belgique.

La gare aux marchandises hors ville doit être poussée en longueur plutôt qu'en largeur et pour la rendre aussi utile que possible au commerce et à l'industrie, elle doit être bordée immédiatement dans toute sa longueur, des deux côtés, de terrains privés auxquels on puisse accorder accès direct à une voie de garage longitudinale au moyen de plates-formes tournantes ou d'autres engins plus commodes ou plus économiques.

On doit aussi ménager pour l'avenir des accès faciles au camionnage sur rails. Nos gares doivent entrer dans la voie commerciale.

Il ne s'agit pas, comme on l'a prétendu, d'établir des magasins, dépôts ou entrepôts privés dans les gares, où ils n'ont que faire, mais de mettre ces établissements en communication directe et facile avec les voies de transports au moyen d'embranchements. C'est dégager les gares qu'il faut faire et non les encombrer.

Inutile d'ajouter que les gares modernes doivent être pourvues de tous les engins de transbordement les plus perfectionnés, il faut que les manœuvres y soient aussi rapides et aussi peu coûteuses que possible. Il y a là des économies à réaliser.

Il est utile d'ajouter, pour rester d'accord avec le rapport sur le Budget des travaux publics, que la section centrale reste d'avis que les engagements contractés pour la construction d'un embranchement vers le Bois de la Cambre doivent être maintenus si l'on n'a des compensations au moins équivalentes à offrir aux particuliers qui, sur la foi de ces engagements publics, ont cru pouvoir exposer leurs capitaux dans des travaux rendus nécessaires par ces engagements.

## CINQUIÈME QUESTION.

La section centrale demande l'état actuel des travaux maritimes d'Anvers tant au point de vue de la navigation que des extensions à donner aux chemins de fer et stations des établissements maritimes?

## RÉPONSE.

La digue de raccordement entre la rive et le mur de quai est terminée.

La situation du mur de quai et de l'enclave de l'embarcadère flottant est la suivante : 15 caissons sont construits jusqu'au niveau de la marée basse; 3 sont en fonçage et sur 2 autres on a commencé la maçonnerie d'élévation. La longueur totale des murs de quai en voie d'exécution est ainsi de  $20 \times 25 = 500$  mètres.

*Chenal d'accès à l'écluse du bassin de batelage :* La maçonnerie de deux caissons est arrivée aux tablettes de couronnement. Les musoirs sont achevés jusqu'au niveau de la marée basse.

L'écluse d'accès au bassin de batelage est terminée.

*Bassin de batelage :* Il a été exécuté 480,750 mètres cubes de déblai. Les fondations des murs sont terminées et la maçonnerie d'élévation exécutée au 1<sup>er</sup> avril comporte un cube de 37,320 mètres.

Les deux ponts tournants sont placés.

Le remblai des parties gagnées sur l'Escaut est effectué en partie pour un cube de 800,000 mètr. Le cube de dragages effectués dans l'Escaut à la

date du 1<sup>er</sup> avril est de 265,970 mètres. La situation financière est la suivante :

Montant des travaux et des approvisionnements exécutés au 1<sup>er</sup> avril : 12,033,680 francs.  
Cette somme se décompose comme suit :

1 <sup>o</sup> Travaux . . . . .	fr. 9,842,930 »
2 <sup>o</sup> Approvisionnements . . . . .	2,192,750 »

*Station* : Une vaste station sera établie au sud de la ville d'Anvers. Les terrains sont acquis et les premiers travaux ont été exécutés. Ils seront complétés au fur et à mesure que les nouveaux quais seront livrés au commerce maritime.

Cette station est d'ailleurs déjà en exploitation; elle a été ouverte le 10 juillet 1878 au transport des voyageurs et des marchandises.

Ces renseignements sont conformes aux déclarations du Ministre dans la discussion de son Budget.

L'administration communale d'Anvers voit approcher le moment où ses longs et persévérants efforts seront couronnés de succès.

Sans doute ces vastes transformations ne peuvent se faire sans froisser, sinon léser quelques intérêts privés, mais, dans vingt ans, personne ne se souviendra plus de ces misères passagères, heureux si l'on n'a pas à se plaindre alors de ce que les travaux n'aient pas été conçus avec une prévision plus exacte des besoins grandissants de l'avenir.

Les crédits pétitionnés pour remises à voitures et à locomotives, et ateliers, 2,500,000 francs (§ 6); pour signaux et appareils de sécurité des chemins de fer, 2,000,000 de francs, (§ 7); pour extension et amélioration du matériel de traction et de transport, 12,000,000 de francs (§ 8) n'ont donné lieu, dans les sections, à aucune observation. Ils sont la conséquence des réclamations très-vives des industriels et des promesses faites dans le cours de la discussion de son Budget par l'honorable Ministre des Travaux publics.

L'effectif augmenté de 104 locomotives, de 556 voitures à voyageurs et de 2,114 véhicules et wagons à marchandises sera l'un des plus forts de l'Europe et à coup sûr de l'Amérique.

Il ne faut pourtant pas que les industriels perdent de vue le principe fondamental du succès et de la prospérité en industrie comme en commerce, c'est que l'on n'est jamais mieux servi que par soi-même. Si tous ceux qui ont un emploi constant et régulier du matériel de transport étaient pourvus au moins pour une partie de leurs besoins d'un matériel à eux, faisant partie de leur établissement, ils allégeraient notablement le capital roulant de l'État et il est probable, pour ne pas dire certain, que ce serait un bon placement. Toute la question est de faire entrer l'Administration dans cette voie, et de lui faire concéder des conditions suffisamment larges pour attirer des capitaux dans cette voie. L'industrie ne doit pas perdre de vue que toute exploitation à perte des chemins de fer de l'État se traduira nécessairement en impôts sur la propriété ou sur le travail.

La section appelle sur ce point l'attention très-sérieuse du Ministre des Travaux publics, aussi bien que des industriels.

Dans le rapport sur le Budget des Travaux publics pour l'année courante, il a été question des difficultés que présente le transport des betteraves, on pourrait y ajouter celui du foin et de la paille. L'esprit d'invention de nos constructeurs devrait être mis en éveil sur ce point. Un système de wagons à haussottes qui permettraient de leur donner des charges complètes ou à peu près serait accueilli avec plaisir par les cultivateurs et les industriels. Pour le foin et la paille on peut à peine charger la moitié de ce que l'on fait payer.

Une remarque importante qui a aussi été faite et sur laquelle nous nous bornons, cette fois, à appeler l'attention, c'est qu'il aurait été constaté par les adjudicataires du matériel roulant de l'État que les dessins et plans des détails de ce matériel iraient sans cesse en s'épaississant et en se renforçant sans utilité réelle pour la résistance ou pour la solidité, mais en augmentant, dans des proportions considérables, le *poids mort* à tirer par les locomotives, celles-ci, du reste, participant à cet accroissement continu du poids.

Il paraîtrait, si les renseignements qui ont été donnés sont exacts, que des voitures à voyageurs qui pesaient autrefois 8 tonnes en pèseraient 12 à 13 aujourd'hui. De telle sorte que, si cela est exact, sur un train de 12 voitures l'excès de poids serait de 48 à 60 tonnes, c'est-à-dire égal au poids de 800 voyageurs avec leurs bagages.

Nous appelons l'attention sur ce point qui a son importance. Il importe aussi que les modèles des parties qui composent le matériel des chemins de fer, fixe ou roulant, soit aussi uniforme et invariable que possible afin que les réparations soient rapides et peu coûteuses.

## SIXIÈME QUESTION.

## RÉPONSE.

La 6<sup>e</sup> section prie la Section centrale de demander à Monsieur le Ministre si, au moyen des crédits ordinaires dont il dispose, il peut pourvoir suffisamment à l'exécution des travaux concernant le développement des grandes routes.

Au moyen du crédit ordinaire porté à l'art. 7, litt. C, au budget de 1880, pour construction de routes, etc., et du crédit spécial de fr. 3,500,000 alloué par la loi du 4 août 1879, art. 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, pour raccordement de routes aux stations, allocation de subsides, etc., il sera possible de faire face à toutes les nécessités jusqu'à la fin de l'année courante.

Les agriculteurs qui sont les principaux intéressés à la transformation de la voirie vicinale apprendront avec plaisir que quatre millions sont mis à la disposition du Gouvernement pour développer les travaux de la voirie et principalement des routes de raccordements aux stations et aux quais d'embarquement sur les canaux. Il y a quelques années on ne dépensait quatre millions qu'en une période assez longue d'années, aujourd'hui on s'impatiente à la simple idée d'un retard.

Les tableaux indiquent l'emploi des crédits spéciaux votés depuis cinq ans et ce qui reste disponible sur ces crédits sera déposé sur le bureau pendant la discussion. Ces documents ont été donnés pour deux ans dans le rapport sur le Budget des Travaux publics.

Ils sont trop volumineux pour être composés avec ce rapport que nous avons fait aussi court et aussi sommaire que possible.

*Le Rapporteur,*

AD. LE HARDY DE BEAULIEU.

*Le Président,*

J. DESCAMPS.